



Postgeschichte und Altbriefkunde

Heft 180 - Dezember 2010
herausgegeben vom Deutschen Altbriefsammler-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 3

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

4.1 Das Postwesen im Bistum Münster, Paderborn, Köln, Hildesheim und Osnabrück unter Kurfürst Clemens August (1719–1761)³⁷¹

Dieser mächtige, zum Absolutismus neigende Fürst, war der vierte Sohn aus der zweiten Ehe des bayerischen Kurfürsten Max Emanuel. Er vereinigte fünf Bistümer in seiner Hand: Münster und Paderborn (ab 1719), Köln (ab 1722 als Koadjutor, ab 1723 als Kurfürst und Erzbischof), Hildesheim (ab 1724) und Osnabrück (ab 1728). Ab 1732 war er auch Hochmeister des Deutschen Ritterordens, der seinen Sitz in Mergentheim hatte. Von Anfang an hat er versucht, möglichst großen Einfluß auf das Post- und Verkehrswesen der westlichen deutschen Landesteile zu gewinnen.

Abb. 40:

Eine zweispännige Post- oder Reisekutsche mit Ochsen-Vorspann nach einem Kupferstich (Ausschnitt): »Sicherheit und Bequemlichkeit zu Reisen«; aus einer Serie, die um 1720 entstanden ist.

Die beiden Bistümer Münster und Paderborn

verfügten bereits seit 1679 über eine eigene Landespost. Gleich bei seinem Regierungsantritt im Jahre 1719 hat Clemens August seinen Anspruch auf eine eigene Landespost dokumentiert, indem er bei seinem ersten feierlichen Einzug in Münster im Festzug den Sohn des Landespostmeisters von Hartmannsdorff zusammen mit neun Posthorn blasende Postillione in weiß-blauer fürstbischöflicher Uniform voranreiten ließ³⁷². Die dortige Reichspost versuchte er auszuschalten,

um auch die gesamte Briefpostbeförderung unter sein landesherrliches Regal zu stellen. Bereits am 21. Januar 1720 ernannte er seinen »Obristen-Cämmerer« und späteren Ersten Minister, den Freiherrn (ab 1725 Grafen) Ferdinand von Plettenberg-Nordkirchen zum Generalpostdirektor in seinen Fürstentümern Münster und Paderborn; der bisherige Landespostmeister wurde seines Amtes entsetzt. Das Jahr 1721 brachte die Neuorganisation durch den neuen Generalpostdirektor. Die »Hochfürstlich Münster- und Paderbornische Post-TAXA und TABELLA« vom 6. Mai 1721 zeigt u.a. die Anlage 11. Ebenfalls 1721 hatte Clemens August angeordnet, daß die Stadttore in seinen Landen den taxisschen Postwagen nicht mehr geöffnet werden sollten. Taxis wurde deshalb beim Kaiser Karl VI. vorstellig, der die Zurücknahme dieser Anordnung verlangte und den Bischof aufforderte, es wieder so zu halten, wie seine rühmlichen Vorgänger, die mit der Reichspost stets gut ausgekommen wären. Da Clemens August in diesen Jahren wegen der Übertragung des Erzbistums Köln die Unterstützung des Kaisers bedurfte, zog seinen Machtanspruch gegen die Reichspost zurück und erneuerte ihr das durch Bernhard von Galen 1661 ausgesprochene Briefschutzedikt.



Quelle: Ausstellungskatalog: »Zeit der Postkutschen – Drei Jahrhunderte Reisen 1600 – 1900«, Seite 63, Frankfurt am Main 1992

Am 1. April 1722 folgte die volle Verstaatlichung des Landespostwesens in den Fürstbistümern Münster und Paderborn. Am 1. Januar 1723 war die Einrichtung einer Fahrpost Münster–Dorsten–Duisburg–Düsseldorf–Köln–Bonn durch die fürstbischöfliche münster-paderbornische Landespost als Ersatz für die »Buchholtzsche Postkarre« erfolgt. Mit Vertrag vom 8. Dezember 1722 erklärte sich Preußen mit der Einrichtung eines fürstbischöflichen Postamts in Duisburg (und Sterkrade³⁷³), mit Schreiben vom 10. März 1723 die kurpfälzische Regierung in Düsseldorf mit der Einrichtung eines fürstbischöflichen Postamts in Düsseldorf einverstanden. Das »Kurkölnisch Münsterische Postamt« in Düsseldorf dürfte von Anfang an unter der Leitung der Familie Rettig gestanden haben³⁷⁴. Damit hatte die Kurpfälzische Post ihre Dominanz für die Verbindung nach Norden und Osten merklich eingebüßt. Wenn auf der »Post-TABELLE ...« vom 1. Mai 1738 (Anlage 11) die Amtsbezeichnung: »Churfürstl. Cöln. und Hochfürstl. Paderbornisches Post-Amt« erscheint, dann erfolgte dies lediglich aus Gründen der Hofetikette, denn es war üblich, daß alle amtlichen Einrichtungen – auch in den anderen Ländern, die mit »Seiner churfürstlichen Durchlaucht« in Personalunion verbunden waren –, mit dessen höchsten Titel »Chur-Cöln« bezeichnet wurden³⁷⁵. Weitere Einzelheiten müssen der Literatur entnommen werden³⁷⁶.

Kurköln: Als Clemens August 1723 auch Kurfürst von Köln wurde, hat er Freiherrn (ab 1725 Grafen) Ferdinand von Plettenberg-Nordkirchen und Generalpostdirektor in Münster und Paderborn zum *Ersten Minister* in seiner Regierung erhoben. Daß er dann auch noch »Generalpostdirektor in Kurköln« wurde, erscheint aber eher unwahrscheinlich. Auf jeden Fall aber muß von einer gegenseitigen Beeinflussung auf die anderen mit dem Kurfürsten sowie seinem Ersten Minister in Personalunion verbundenen Bistümer – bzw. deren Territorialpostwesen – ausgegangen werden.

„Specificatio dessen, was die Hofkammer im Jahre 1727 an Geld mit dem Postwagen bekommen			Porto
Den 5ten Febr.	ein beschwerter Brief mit 1700 Rtl.	1 Rtl. 50 albus	
Den 24ten Febr.	einen Sack worin 800 Rtl.	— 64 albus	
Den 25ten Martii	in einer Kist 6500 Rtl.	6 Rtl. 40 albus	
Den 30ten Martii	einen Beutel mit Geld	— 40 albus	
Den 7ten April	2 Sack geld worin 5000 Rtl.	5 Rtl. —	
Den 9ten April	2 Sack geld worin 5000 Rtl.	5 Rtl. —	
Den 11ten April	2 Sack geld worin 5000 Rtl.	5 Rtl. —	
Den 26ten April	in einem Kasten 4000 Rtl.	4 Rtl. —	
Den 12ten Maji	einen Sack worin 4000 Rtl.	4 Rtl. —	
Den 3ten Junii	200 Louisdor von Bonn an den Herrn Meinerzhagen	1 Rtl. —	
Den 4ten Junii	ein Sack mit 616 Rtl.	— 52 albus	
Den 11ten Junii	ein Sack worin 1000 Rtl.	1 Rtl. —	
Den 28ten Junii	ein Säcklein mit 44 Rtl.	— 6 albus	
Den 8ten Julii	einen Sack worin gewesen 1000 Rtl.	1 Rtl. —	
Den 10ten Julii	einen Sack mit 500 Rtl.	— 40 albus	
Den 14ten Julii	einen Sack mit 1000 Rtl.	1 Rtl. —	
Den 3ten Augusti	500 Rtl.	— 40 albus	
Den 2ten Septembris	einen Sack mit 2000 Rtl.	2 Rtl. —	
Den 15ten Septembris	einen Brief mit 93 Rtl.	— 8 albus	
Den 6ten Octobris	50 Louisdor	— 20 albus	
Den 8ten Octobris	ein paquet worin 108 Rtl.	— 8 albus	
Den 13ten Octobris	2 Sack geld mit 6000 Rtl.	6 Rtl. —	
Den 24ten Octobris	2 Sack geld worin sollen gewesen seyn 2000 Rtl.	2 Rtl. —	
Den 28ten Octobris	ein Sack mit 1300 Rtl.	1 Rtl. 24 albus	
Den 30ten Octobris	ein weiß paquet ad 500 Rtl.	— 40 albus	
Den 6ten Novembris	ein Säcklein mit 616 Rtl.	— 48 albus	
Den 7 Novembris	2 Sack geld worin sollen gewesen seyn 3000 Rtl.	3 Rtl. —	
Den 9ten Decembris	einen Sack worin 3000 Rtl.	3 Rtl. —	
Den 11ten Decembris	ein Säcklein mit 418 Rtl.	— 32 albus	
Den 15ten Decembris	ein Brief so astimirt 3000 Rtl.	3 Rtl. —	

Auch in seinem Kurfürstentum Köln erweiterte er seine Landesposten und kümmerte sich um den Ausbau der Verkehrswege.

Abb. 41: Spezifikation über die 1727 mit dem Postwagen von Pauli an die Bonner Hofkammer gelieferten Gelder.

Erlöschen der Konzession für den Postkurs Köln – Neuß 1727: Die Posthalterei der Familie Kuelgens für den Postkurs Köln – Neuß erscheint nach Ablauf der Konzession im Jahre 1727 aktenmäßig nicht mehr.

Postkurs Köln – Bonn von Pauli 1727 / 28: Über die Geldtransporte im Jahre 1727 des Köln – Bonner Postwagens von Pauli an die kurfürstliche Hofkammer in Bonn – Empfänger waren der Direktor Baron von Schiller, Zahlmeister von Rysack und Kriegscommissarius Dechoretz – gibt die Aufstellung gemäß Abbildung 41 Auskunft³⁷⁷.

Am 16. Oktober 1728 forderte die Hofkammer in Bonn den kurkölnischen Postmeister Eberhard Pauli auf, innerhalb von 8 Tagen 130 Reichstaler rückständige Pachtgelder bei ihr einzuzahlen, widrigenfalls der Kontrakt annulliert werde. Pauli zahlte daraufhin; beklagte sich aber bitter über die Konkurrenz von sechs freien Fuhrleuten – Anton Walthausen, Johann Pöhl, Wilhelm Abels, Winand Katt, Johannes Kamp und Wilhelm Weyer – die ihre Chaisen ohne Genehmigung den Bonn–Kölner Kurs hin und zurück laufen ließen und ihm die Passagiere fortholten. Besonders Wilhelm Weyer malträtierierte seine Postknechte und fahre seinen Postkurs schon frühmorgens mit einer Post-Chaise ab. Pauli wurde daraufhin ermächtigt, freie Chaisen, die noch vor seinem Postwagen abfahren würden, zu arretieren.

Postkurs Nymwegen – Köln: Bei den Akten des Hauptstaatsarchivs Düsseldorf liegt von 1725 für den Postkurs Köln–Kleve die folgende Kostenaufstellung in niederländischer Sprache vor:

Designatie der Kosten zum Nimwegischen Postwagen der Schoepplenberghs:

<i>Van Ceulen na Dormagen</i>	<i>.....</i>	<i>200</i>	<i>Rtl.</i>
<i>van daer tot Nuys</i>	<i>.....</i>	<i>300</i>	<i>Rtl.</i>
<i>van Nuys na Ürdingen</i>	<i>.....</i>	<i>200</i>	<i>Rtl.</i>
<i>van Ürdingen tot Jan van Dörsten</i>	<i>.....</i>	<i>212</i>	<i>Rtl.</i>
<i>van daer tot Rhinberg</i>	<i>.....</i>	<i>212</i>	<i>Rtl.</i>
<i>van daer tot Zanten</i>	<i>.....</i>	<i>320</i>	<i>Rtl.</i>
<i>van daer tot Cleve</i>	<i>.....</i>	<i>500</i>	<i>Rtl.</i>

De Nymweger Voermans en Hollands en Vry Vaeder. Van de Vrachten, de onderwegs op de Waghén commén, hefft Collector de 20 te part. De Waghén onderhalt de Coning en gefft jeder Postillion den Rock off 12 Rtl. De posthalder te Coelen hefft Jahres 50 ad 60 Rthlrs. oock te Cleff ente Nymwegen; Weegh – off passagegeld tot Nuys, Rhynberg, Ürdingen, und er haet van de Waghén deren drey synt.

Die Zahlung des Brückengeldes für den Nymwegischen Postwagen in Rheinberg, Uerdingen und Linn führte häufig zu Zwistigkeiten zwischen den Postillionen und den Brückengeld-Pächtern. Bei den Akten der Jahre 1712–1717 liegt ein solcher mit großem Schreibaufwand geführter Zwist mit dem Uerdinger Brückengeld-Pächter Friedrich Rottbach vor, in dem der Uerdinger Bürgermeister Fabritius, der Schoepplenberger Posthalter Sauerländer daselbst, der Neußer Vogt Sybenius und die Bonner Hofkammer auftreten. Schoepplenberg einigte sich schließlich auf 6 Reichstaler in Uerdingen zu zahlendes Brückengeld.

Am 10. Juli 1729 setzte sich Gabriel Schoepplenberg mit dem kurfürstlichen Burgverwalter D. A. Mullendorf in Köln wegen einer Verlängerung der Konzession des Nymwegischen Postwagens in Verbindung. Gleichzeitig versuchte er, eine Herabsetzung der Abgabe von 250 auf 100 Reichstaler sowie Zollfreiheit zu erlangen. Obwohl ihn bei den Verhandlungen der kgl. preußische Resident von Pohlmann in Köln unterstützte, wurde ihm von dem Hofkammerpräsidenten von Walbott zu Bornheim unter dem 26. August 1729 eine Konzession für 12 Jahre zu den gleichen Bedingungen wie 1717 – beginnend mit dem 1. Januar 1730 – ausgestellt. Das von Gabriel Schoepplenberg als Anhang zur Konzession unterzeichnete Reversale lautete:

Demnach von Seiner Churfürstlichen Durchlaucht zu Cöllen eine gnädigste Conceßion zur Führung des Nimwegischen Postwagens von Cöllen und also zurück unterm 26. ds. Monates unter derselben Hofkammer Canzley-Insiegel mir Unterschriebenem gnädigst ausgerichtet und darinnen eigenhändiger Revers von mir gefordert und vorbehalten worden: Als gelobe und verspreche ich hiermit

und in Kraft meiner eigenen Unterschrift auch beigetrückten Pitschafts, daß ich all demjenigen so in gedachter gnädigster Conceßion enthalten, in all und jedem seiner Punkte und Clauseln getreulich nachkomme, auch die versprochenen jährlichen 250 Gulden Rheinisch, so lang die Conceßion währet, in einer ungetheilten Summ als meine eigene Schuld unter Verbindung meiner Haab und Güther in termino zahlen solle und wolle, so geschehen Cleve, den 28. Sept. 1729.

Siegel

gez. Gab. Schoepplenberg

Im Jahre 1730 beschwerte sich der kaiserlich-taxissche Postmeister zu Bonn, Anton Berry, »daß Chaisen, Fußgänger, Schiffler und allerhand müßiges Volk [...] zwischen hier [Bonn] und Köln durch einen täglichen Auf- und Abgang Briefe, Pakete colligieren und distribuieren«, er habe auch »Postwagenhalter Pauli's Chaise mit Arrest verstrickt, weil er mit Auf- und Annehmung von Briefen und Paqueten sehr beschuldigt wird«. Doch der Kurfürst schützte Pauli³⁷⁸. An dieser Stelle wird erstmals für die Jahre 1730/31 die Existenz eines kaiserlich-taxisschen Reichspostamts zu Bonn – unter dem Postmeister Anton Berry – erwähnt³⁷⁹.

Entlassung des Ministers Plettenberg 1733: Der Duelltod des Deutschordensminister und besten Freundes des Fürstbischofs – Komtur Johann Baptist von Roll – am 5. Mai 1733 durch den Herrn von Beverförde, einem Verwandten Plettenbergs, führte zur Entlassung des Ministers und Entsetzung seiner Ämter. Das Amt des Generalpostdirektors in den Fürstbistümern Münster und Paderborn wurde vorübergehend dem münsterischen General von der Horst übertragen.

Die Entlassung des Ministers führte auch eine politische Wende herbei. Schwankende, unberechenbare Außenpolitik mit häufigen Lagerwechseln brachte Unsicherheit und zog Verwicklungen in europäische Händel nach sich. Die Entwicklung im Lande stagnierte.

Hildesheim: Die kurfürstlich-kölnische Landespost in Hildesheim hatte nur zwischen 1650 und 1659 bestanden. Auf Druck von Kaiser Leopold I. war dort am 7. August 1659 Ernst Fuchsfeld mit der Verwaltung des Reichspostamtes betraut worden³⁸⁰; was auch Clemens August akzeptierte.

Osnabrück: Bereits am 12. Oktober 1682 war Franz Ernst Freiherr von Platen durch Herzog Ernst August I. von Braunschweig-Lüneburg erblich mit dem General-Erbpostamt und der *Direktion des Postwesens im Bistum Osnabrück* belehnt worden. Da schließlich auch das Domkapitel von Osnabrück zugestimmt hatte, und durch alle nachfolgenden Bischöfe das Lehen erneuert worden war, hatte sich auch Kurfürst Clemens August nach der Übernahme des Hochstifts Osnabrück 1728 mit dieser Situation abfinden müssen³⁸¹.

Lüttich: Seine Kandidatur im Bistum Lüttich scheiterte am Widerstand des Kaisers und Frankreichs. Und auch die Stadt Köln, die der Kurfürst gerne in seinen Kurstaat integriert hätte, vermochte er nicht zu gewinnen.

4.2 Die Kurpfalz verzichtet langfristig auf ihre Landespost: 1730

Gemäß einer Konvention zwischen Kurfürst Carl III. Philipp von der Pfalz und Thurn und Taxis vom 18. September 1730 wurde ein Postwagen für 8 Personen von Düsseldorf über Köln, Bonn, Koblenz, Frankfurt, Darmstadt nach Mannheim eingerichtet. Die landeseigenen Postmeister, Postverwalter, Posthalter und Postoffizianten, die sich im Kurfürstentum, in der Grafschaft bei Rhein, in den neuburg-, jülich- und bergischen Landen und Herrschaften befanden, **sollten nur noch auf ihren Lebtag beibehalten werden**. Doch sollte dem von *Aussem* nur unter der Bedingung die Konzession für den von Mühlheim am Rhein nach Frankfurt und Mannheim gehenden Postwagen belassen werden, daß er darauf außer den Frachtzettel für die geladenen Waren, Gelder und Pretiosen keine anderen Briefe annimmt und befördert. Auf Ansuchen des Fürsten von Thurn und Taxis oder dessen Bedienten sollte dessen Postwagen bei seiner Abfahrt von Mühlheim vom dortigen Vogt und bei der Ankunft zu Heidelberg und Mannheim von den dortigen Stadtdirektoren visitiert werden. Auf dem Postwagen oder beim Postillion vorgefundenen Briefe sollten an die taxisschen Bedienten ausgehändigt werden. Für wiederholte Verstöße wurde der Entzug der

Konzession angedroht. Der Kurfürst gestattete dem Reichsgeneralerbpostamt, mehrere fahrende Posten anzulegen. Der Kurfürst von der Pfalz sagte zu, die Bestätigung dieses Vertrages von seinem Bruder (Franz Ludwig) Kurfürst von Mainz, dem Herzog (Karl Theodor) zu Pfalz-Sulzbach und den Erbprinzen beizubringen³⁸². Damit waren den potentiellen Erben die Hände gebunden. Die kurpfälzische Landespost ging ihrem Ende entgegen.

4.3 Zaghafte Versuche, Kurbayerns Landespost wiederzubeleben (1731–1738)

Auf Grund der kaiserlichen Mandate übte dort seit dem 17. Juli 1708 das Haus Thurn und Taxis das Postwesen aus. Am 26. Februar 1726 war Max Emanuel gestorben. Sein Sohn – Karl Albrecht – wurde Kurfürst von Bayern. Zwischen 1731 und 1738 hat er noch einmal zaghafte – halbherzige – Initiativen ergriffen, um etwas von dem eigenständigen Postwesen seines Vaters zwischen 1691 und 1704 in die neue Zeit hinüberzuretten. So heißt es bei Aretin³⁸³:

»Wenn man indessen schon die ganze Postverwaltung dem Reichs-Erb-Postamte überließ, so fuhr man doch noch immer fort, mehrere Posthaltereyen ohne Benennung mit dem Fürsten von Taxis zu vergeben, wie z.B. folgende noch vorhandene Decrete bezeigen für den Christoph Prix, Posthalter in München d. d. 3ten Aprils 1731; für den Posthalter zu Anzing, Johann Caspar Hierner als Feldpostmeister d. d. 5ten Nov. 1734; für dessen Sohn Franz Xaver d. d. 15ten July 1744 u.a.m. [...] Von einer Besoldung, welche man aus dem Churfürstl. Aerario den Posthaltern gegeben, findet sich nur rück-sichtlich des hiesigen [Münchmer] Posthalters eine Spur, welchem [am 19. Dez. 1738] ein jährliches Wartgeld von 144 fl. gegeben wurde. Der Sold des Feldpostmeisters mit 100 fl. gehört in eine andere Cathégorie«. – Möglicherweise gehört hierzu auch die Botenquittung von 1754 (s. Abbildung 47).

4.4 Die Postpolitik während des Interregnums (20. Oktober 1740–12. Februar 1742)

Am 20. Oktober 1740 war in Wien der letzte männliche Habsburger – Kaiser Karl VI. – gestorben. Seit 1438 (dem Todesjahr Kaiser Sigismunds aus dem Hause Luxemburg) war die deutsche Kaiserkrone im Besitz der Habsburger gewesen. Sollte sie nun an ein anderes Herrschergeschlecht übergehen? Schon Jahre lang hatten sich die europäischen Höfe mit diesem Ereignis und den daraus möglichen Folgen vertraut gemacht.

Maria Theresia – seit 1736 mit dem Herzog Franz Stephan von Lothringen verheiratet, der bereits 1735 im Wiener Frieden sein Stammland mit dem Großherzogtum Toskana hatte vertauschen müssen – hatte mit 23 Jahren auf Grund der »Pragmatischen Sanktion« die Regierung der habsburgischen Erblände übernommen und ihren Gemahl als Mitregenten angenommen. Durch die »Pragmatische Sanktion« hatte Karl VI. das Erbe Maria Theresias schützen wollen. Diese Verträge hatten in allen Lagern Europas rege diplomatische Tätigkeit zur Folge gehabt. Kurfürst Karl Albrecht von Bayern (in Brüssel 1697 als Sohn von Max Emanuel geboren und zwischen 1706 und 1714 von Österreich in Gefangenschaft gehalten) erhob Erbansprüche auf habsburgische Länder, die sich sowohl aus seiner Ehe mit Maria Amalia – einer Tochter Josephs I. – ergaben sowie die Erfüllung des Testaments Ferdinands I. von 1543, wobei es sich auf den Ehevertrag mit der Habsburgerin Anna berief. Mit Frankreich war bereits 1714 ein geheimer Vertrag zustande gekommen. Der Bourbonenstaat sollte Bayern zur römisch-deutschen Kaiserkrone und zu einigen österreichischen Ländern – besonders Böhmen – verhelfen.

Die Rivalität zwischen Österreich, Preußen, Sachsen und Bayern sowie die ungeklärte österreichische Erbfolge führten daher nicht nur zu einer längeren Verwaisung der Kaiserkrone, sondern weiteten sich schließlich zu einem europäischen Krieg aus. Im Bunde mit Frankreich, Spanien, Sachsen, Preußen, Schweden, Kurköln und Neapel verlangte Bayern einen Anteil an dem Erbe. Friedrich der Große von Preußen erbot sich, Maria Theresia gegen Abtretung Niederschlesiens bei der Durchsetzung der Pragmatischen Sanktion sowie der Kaiserwahl durch die brandenburgische Kurstimme zu unterstützen und nahm diese Provinz nach Ablehnung seines Vorschlags Ende 1740 / Frühjahr 1741 als Eroberer in Besitz³⁸⁴. Am 25. Juni 1741 war Maria Theresia in Preßburg zur ungarischen Königin gekrönt worden. Gleichzeitig eroberte Bayern mit seinen verbündeten Heeren

Ende Juli 1741 Oberösterreich und Böhmen. Am 19. Dezember 1741 wurde Karl Albrecht in Prag als König von Böhmen gekrönt.

Sofort nach dem Tode von Kaiser Karl VI. hatte der Mainzer Erzkanzler nach den Bestimmungen der Goldenen Bulle die Wahlausschreibung ergehen lassen. Die Reichskanzlei schloß ihre Tore, der Reichshofrat übergab seine Geschäfte an das Reichsvikariats-Hofgericht, das in Augsburg seine Tätigkeit aufnahm. Das Recht der Reichsverwesung als Interims-Regenten stand in den Ländern des Sächsischen Rechts dem Kurfürsten von Sachsen sowie in den Ländern des Fränkischen Rechts dem Hause Pfalz und Bayern gemeinschaftlich zu³⁸⁵ (Abbildung 42; nach einer Münze). Bei ihnen lag auch das Recht über die Interims-Verwaltung des kaiserlichen Postregals³⁸⁶. Nicht nur der Fürst Taxis geriet zwischen die dynastisch-politischen Fronten, sondern auch der Fürst Joseph von Fürstenberg-Stühlingen, denn als sich der Prinzipalkommissar während des Interregnums dem Wittelsbacher zur Verfügung stellte, ließ Maria Theresia die Güter seiner Frau in Böhmen kurzerhand unter Sequester stellen.

Als Kaiser-Kandidaten traten auf: der sächsische Kurfürst Friedrich August II., Herzog Franz Stephan von Lothringen (der Gemahl von Maria Theresia) und der bayerische Kurfürst Karl Albrecht. Der Wittelsbacher stützte seinen Thronanspruch darauf, daß er mit einer Tochter von Kaiser Joseph I. verheiratet war. Der Wahlkonvent ging daran, die Wahlkapitulation für den zukünftigen Kaiser zu verhandeln, der erstmals kein regierender Monarch der österreichischen Erblände sein würde. Daher war es erforderlich, mindestens alle Aussagen, die sich auf den Lehensträger des österreichisch-erbländischen Postwesens sowie das Hofpostwesen der Habsburger bezogen, neu zu definieren. Der bayerische Kurfürst Karl Albrecht versuchte noch einmal, mit Hilfe der Wahlkapitulation freie Hand zu bekommen, um die Errichtung einer Kurbayerischen Landespost doch noch durchzusetzen und forderte³⁸⁷: »Uns anbey, soviel das Postwesen in Unseren Landen belanget hiermit nicht weniger nach dem Vorgang Unserer Vorfahrer im Reiche freye und ungesperre Hand allerdings vorzubehalten.« Aber die Mehrheit der Reichsstände war gegen die Aufnahme dieses Beisatzes. Häberlin berichtet, daß einige Reichsstädte forderten, in die Wahlkapitulation aufzunehmen, den Kaiser dazu zu verpflichten, daß³⁸⁸:

»... insonderheit nachdrücklichst inhibiret [Einhalt geboten] und verboten werde, daß in und durch der Kurfürsten, Fürsten und Stände Landen und Gebiet, zu Abbruch ihrer Territorial-Landeshoheit und Rechten, wie auch Entzieh- und Schmäherung ihrer Bürger und Unterthanen Nahrung und Gewerbe, von dem Reichs-Postamt einige Ordinari-Postkutschen und Kaleschen, oder Fuhrwerk, um den Mit-Reisenden fortzubringen, oder Kaufmannsgüter und Waaren darauf zu laden, unter dem Schein einer Dependenz vom verliehenen Postwesen, oder andern dergleichen Prätext fürterhin nicht angerichtet und etwa neuerlich und de facto dawider geschehen, so fort wieder abgeschafft und dergleichen Eingriffe ferner nicht unternommen werden sollen.«

Doch angesichts des geringen reichspolitischen Gewichts stellten die Reichsstädte für Taxis keine große Gefahr dar. Häberlin betont auch³⁸⁹, daß es auffallen muß, daß in der neuen Wahlkapitulation: »der Ausdruck **kaiserliches Reichspostregal**, zum offenbaren Beweis, daß das kurfürstliche Collegium ein solches Regal nicht anerkenne, ausgelassen, und statt[dessen durch] die Worte: »... allgemeinen Reichs-Postlauf ersetzt [wurde]«. Preußen hatte wegen der Formulierung »als sonst im Reich« Bedenken geäußert, um sein eigenes Generalpostmeisteramt zu schützen, und sich auch gegen den Mehrheitsbeschluß der kleineren Reichsstände verwahrt, jedoch nicht weiter darauf



Abb. 42: Der kurbayerische und kurpfälzische Schild während des gemeinsamen Reichsvikariats 1740–1742

insistiert. Außerdem sollte die Reichspost bei Anwesenheit des Kaisers und Hofstaates innerhalb des Reichs die Briefbestellung übernehmen; – eine Zusage, die seit 1641 strittig gewesen war.

In der schließlich ergangenen Wahlkapitulation hatte der Artikel 48 – das Reichspostwesen betreffend – eine kleine Änderung erfahren. Es hieß jetzt auszugsweise³⁹⁰:

»Wir sollen und wollen auch die beständige Verfügung thun, daß Unser General-Kayserliches und Obrist-Postamt in seinem Esse erhalten und zu dessen Schmäherung nichts vorgenommen, verwilliget oder nachgesehenemassen, mithin dasselbe sowohl bey Unserer Kayserlichen Person und Hofstatt als sonst im Reich jederzeit in ruhiger Einnehm-, Bestell- und Austheilung, all und jeder Brief und Paketer gegen erhebendes billiges Postgelt gelassen werde«.

Investitur für den Fürsten Alexander Ferdinand von Thurn und Taxis: Die kaiserlose Zeit bis zur Neuwahl eines Staatsoberhauptes war stets sehr gefährlich für das Haus Thurn und Taxis, da das Reichspostgeneralat bezüglich der Rechte und des Umfangs in keinem Reichsfundamentalgesetz, sondern nur in der etwas unverbindlicheren Form als Passus in Wahlkapitulationen und kaiserlichen Verfügungen verankert war. Fürst Anselm Franz von Thurn und Taxis war am 8. November 1739 gestorben. Als Erbe des General-Postmeisteramts mußte sein Sohn, Alexander Ferdinand, innerhalb von *»Jahr und Tag«* (= 1 Jahr, 6 Wochen plus 3 Tage) um die kaiserliche Investitur nachsuchen.

Den Reichsvikaren waren einzelne Vikariatsgerechtsame zur gemeinschaftlichen Ausübung übertragen worden: so die Ausschreibung, Haltung, Fortsetzung des Reichstages, die Aufsicht und Visitation des Reichskammergerichts sowie die Regelung aller staatlichen Angelegenheiten, die über den dem Einzelnen unterstellten Kreis fränkischen bzw. sächsischen Rechts hinausgingen. Da noch kein neuer Kaiser gewählt war, mußte sich Taxis an das Reichsvikariats-Hofgericht in Augsburg um die Bestätigung seines Lehenbriefes wenden. Als *»fürsehere und vicarii«* des Reiches bestätigte Kurfürst Carl Philipp von der Pfalz mit Urkunde vom 5. September 1741 die Lehenserneuerung *»... über das General-Oberst-Postamt im hl. Römischen Reich, Burgund und in den Niederlanden samt den dazugehörigen Stücken«*. Diese Belehnung erstreckte sich somit auch auf das Postwesen in Österreich-Niederland, welche Taxis von Karl VI. gar nicht hatte erlangen können. Seinen leiblichen Eid der Treue gegen Kaiser und Reich mußte der Fürst Taxis dagegen beim sächsischen Reichsvikar – dem Kurfürsten von Sachsen, Friedrich August II. – ablegen. Dazu entsandte der Fürst Taxis seinen Bevollmächtigten, den Rat Jacob George Berkemeyer, nach Dresden, welcher *»in die Seel' seines Herrn Principals und Gewaltgebers«* den leiblichen Eid der Treue gegen Kaiser und Reich ablegte. Über die Vereidigung, welche am 13. November 1741 durch den Konferenzminister von Zech geschah, wurde ein Protokoll aufgenommen. Darin heißt es abschließend³⁹¹:

»Sodann wurde von dem Fürstlichen Bevollmächtigten der Eyd in animam Principalis wirklich abgeschworen und der gewöhnliche Hand-Kuß verreicht. Hierauf wird im Nahmen und von wegen Ihro Königl. Majestät dem Herrn Fürsten Alexander Ferdinand von Thurn Valsassina und Taxis die Lehn an dem Generalat über das Postwesen im Reiche, Inhalts des künftigen Lehnbriefes wirklich bekennet, es soll auch also registriret, demselben darüber behöriger Schein ertheilet und ein Lehnbrief ausgefertigt werden. ...«

Der Kampf um die Hofpost: Im Zuge der österreichischen Verwaltungs- und Postreformen war dem Fürsten von Paar 1722 das Postlehen gegen Zahlung einer jährlichen Abfindungssumme von 60.000 Gulden abgenommen worden. Unter staatlicher Kontrolle durfte der Fürst Paar aber weiterhin verschiedene Geschäfte des erbländischen Postwesens führen.

Der Fürst Paar hatte ebenfalls beim Reichsvikariats-Hofgericht um die Lehenserneuerung für sein Hofpostwesen nachgesucht. Der Fürst von Taxis suchte durch ein dem *Collegio electorali* übergebenes Memorial und ein besonderes Promemoria darauf hinzuwirken, daß *»bey dermal veränderten Umständen des Erzhauses Österreich, das Paarische Hofpostamt als erloschen [...] angesehen werde«*. Natürlich standen bei Streitigkeiten zwischen Taxis und Paar die Reichsstände auf Seiten des taxisschen Postwesens, denn eine Einmischung von österreich-erbländischen Behörden in Reichsangelegenheiten war ihnen unter keinen Umständen recht. Somit überrascht es nicht, wenn Paar – auf taxissches Betreiben – mit seinen Hofpost-Ansprüchen am 24. November

1741 abgewiesen wurde. Zukünftig konnte sich der Fürst Taxis auch um die Belehnung mit dem Reichs-Hof-Postamt bemühen.

Die dynastische Katastrophe der Wittelsbacher: Durch das Aussterben ganzer Zweiglinien ab 1625 hatte sich das wittelsbachische Geschlecht schnell bis auf nur noch wenige Träger reduziert. Dies hatte bewirkt, daß die wittelsbachischen Fürstenhäuser untereinander Haus- und Erbverträge abschlossen. Carl III. Philipp hatte 1724 die *Wittelsbachische Hausunion* zustande gebracht und damit den langen Zwist zwischen Kurbayern und Kurpfalz beendet. 1733 waren ihr auch die Herzöge von Pfalz-Zweibrücken beigetreten. Als Kurfürst Carl III. Philipp von Pfalz-Neuburg am 31. Dezember 1742 starb, war auch dessen Linie im Mannesstamm ausgestorben, da sein jüngerer Bruder Franz Ludwig bereits 1732 gestorben war. Als Erbe folgte ihm am 1. Januar 1743 Herzog Carl Theodor aus der Linie Pfalz-Sulzbach, der damit auch Kurfürst von Pfalz-Neuburg wurde. Von den um 1625 vorhandenen – meist pfälzisch-wittelsbachischen 12 Linien – waren 1743 nur noch drei Linien übrig: die alte kurbayerische Linie, Pfalz-Sulzbach und Pfalz-Zweibrücken-Birkenfeld.

5 Kaiser Karl VII. und der Österreichisch-Bayerische Erbfolgekrieg (1742 – 1745)

Am 25. Januar 1742 wurde Karl Albrecht durch die Reichsstände und mit französischem Einfluß zum Kaiser gewählt. Georg II. hatte als Kurfürst von Hannover zwar seine Stimme für Karl VII. abgegeben; als König von England finanzierte er aber Maria Theresia als Gegnerin von Preußen, Frankreich und Kurbayern. Da die Reichspost – geradezu zwangsläufig – durch ihre staatsrechtliche Stellung als Reichsinstitution »kaiserlich« – und nicht unbedingt »habsburgisch« – eingestellt sein mußte, hatte sich der Fürst Taxis entscheiden müssen. Er hatte sich auf die Seite der Wittelsbacher gestellt und die schwachen Staatsfinanzen des Kandidaten für die Kaiserwahl durch reiche Zuschüsse unterstützt. Die taxissche Parteinahme für den wittelsbachischen Kaiser war vermutlich auch im Vertrauen daraufhin erfolgt, daß die junge Königin Maria Theresia die Übermacht ihrer Feinde nicht werde bewältigen können. Die Einschätzung für die durch den Fürsten Alexander Ferdinand von Thurn und Taxis an den Wittelsbacher geleistete Wahlhilfe schwankt zwischen »mehr als eine Million« und »mehreren Millionen Gulden«³⁹².

Am Tage nach der Wahl erhielt der Reichspostmeister vom pfälzischen Reichsvikar den Auftrag, sich zu dem neugewählten Kaiser – seinem neuen Lehensherren – zu begeben und seines Generalpostmeisteramtes zu walten:

»Diesem hohen Auftrage zufolge gingen Seine Durchlaucht, Fürst von Thurn und Taxis, am 26. Jänner vormittags mit einem Gefolge von zwei Postmeistern, zwei Postverwaltern, sechs Postofficianten und vier Couriers von hier [Frankfurt] nach Mannheim ab, um Sr. Majestät, dem neu-erwählten Römischen König, die unterthänigste Amts-schuldige Postbedienung zu leisten. Es hatten hochdieselbe zum Zeichen dero Reichs-Erb-Amts-Verrichtung ein Posthorn anhängen und von dero Suite waren die Post-Officianten und Posthalter in der Reichsmontur gekleidet, nemlich einem gelben Rock mit schwarz-sammetnen mit Gold bordirten Aufschlägen und einer schwarzen sammetnen ebenfalls mit Gold zierlich galonirten Weste, die Couriers aber in einem ledernen mit Gold besetzten Koller mit daran hangenden Postschildern gekleidet.«

Vor dem Wagen des Kaisers war während der ganzen Reise der Generalpostmeister »immediate« geritten; die Postoffizianten zu beiden Seiten der kaiserlichen und anderen Kutschen. Am 31. Januar 1742 war er in Frankfurt angekommen und von den Kurfürsten und den städtischen Behörden feierlich empfangen worden: Auf dem Römerberg bliesen 40 Postillione. Zusammen mit mehreren Postmeistern hatten sie sich dort »in der kaiserlich gelben Livrée mit schwarzen Aufschlägen« postiert³⁹³. Dies war vor allem auch ein Zeichen zeremonieller Kontinuität, da dieser Einzug auch bei den Habsburgern anläßlich der Krönungsfeier praktiziert worden war.

Am 12. Februar 1742 wurde der bayerische Kurfürst Karl Albrecht von seinem Bruder Clemens August, seit 1723 Kurfürst und Erzbischof von Köln, als **Karl VII.** zum römisch-deutschen Kaiser gekrönt. Mit der Beschwörung der Wahlkapitulation endete das Interregnum. Der Kaiser trug nun die Reichskrone; sein Wappen zeigt die Abbildung 43.



Abb. 43: Kaiser Karl VII. (reg. 1742 – 1745) aus dem Kurhause Bayern und sein Wappen. Auf der Brust des Adlers liegt der mit dem Kurhut bedeckte Schild Kurbayerns, um den sich die Kette des von ihm 1729 gestifteten Ordens »S. Georgii defensorum immaculatae conceptionis B. M. V.« sowie die Kette des Ordens vom Goldenen Vließ schlingen. Der nimbierte Doppeladler hält rechts Schwert und Szepter, links den Reichsapfel. Über dem Doppeladler schwebt die typisierte »Kaiserkrone«, die der Hauskrone von Kaiser Rudolf II. sehr ähnelt. Da Karl VII. in Frankfurt mit der **Reichskrone** gekrönt worden war, hätte der Wittelsbacher jetzt eine gute Gelegenheit gehabt, mit dieser habsburgischen Tradition zu brechen.

Doch noch während der neugewählte Kaiser zur Krönung nach Frankfurt zog, hatte sich sein Kriegsglück gewendet. Maria Theresia, die als Reichsstand gegen ihn Krieg führte, hatte ihn gar nicht erst anerkannt. Mit Hilfe ungarischer Regimenter waren die Bayern und Franzosen am 24. Januar 1742 in Linz eingeschlossen worden. Am 24. Februar 1742 besetzten österreichische Truppen München. Am 19. April 1742 war Karl VII. zwar wieder in München eingezogen; aber schon wenige Wochen später hatte er seine Residenzstadt wieder verlassen müssen. Der neue Kaiser hatte nun keine Residenz und kein Land mehr und mit seinen Truppen und Finanzen stand es schlecht. Karl VII. war gezwungen, seine Residenz in Frankfurt – vermutlich im Palais des Fürsten von Thurn und Taxis – aufzuschlagen. Im **Sonderfrieden von Breslau** (11. Juni 1742) verzichtete Österreich auf Schlesien, das an Preußen fiel, verbündete sich mit Savoyen, Sachsen und Großbritannien und wendete sich gegen Bayern.

5.1 Die Kaiserliche Reichspost unter Kaiser Karl VII.

Zum ersten Mal in der mit der Habsburger Dynastie so eng verknüpften Geschichte der Familie Taxis, hatte nun ein Kaiser aus einem anderen Geschlecht das Reichspostlehen zu vergeben. Als Reichsinstitution stand die Reichspost unter der Oberhoheit des Kaisers. Damit aus seiner Wahlhilfe für den Kaiser keine Fehlinvestition erwachsen würde, stellte der Fürst Taxis die für den Wiener Hof geleisteten Zensurdienste ein. Außerdem wäre die Fortführung der Briefspionage für den Wiener Hof eine schwere Verletzung der Lehnspflicht der Fürsten Taxis gewesen. Aber hinter seinem Rücken arbeiteten einige Reichspostmeister weiter im Dienste der Wiener Staatskanzlei: die Informationen rissen nicht ab³⁹⁴. Schließlich stellte der Fürst Taxis auch noch das durch Prinz Christian Adam Egon von Taxis 1742 errichtete Dragonerregiment dem Kaiser zur Verfügung.

Wenn Alexander Ferdinand von Thurn und Taxis durch seine Parteinahme für den wittelsbachischen Kaiser seine Freundschaft mit dem Hause Habsburg aufs Spiel gesetzt hatte, dann hatte er daran ganz gewiß auch große Erwartungen geknüpft und gehofft, daß der Kaiser aus Dankbarkeit dem Hause Thurn und Taxis die ersehnte Stimme im Reichsfürstenkollegium verschaffen werde.

Kaiser Karl VII. hatte schnell zum Fürsten Taxis großes Vertrauen gefaßt: Am 6. April 1742 hatte er den Fürsten Taxis zum *Geheimen Rat* ernannt.

Da Bayern von Österreich besetzt war, verblieben Kaiser Karl VII. nur relativ wenige Regierungsaufgaben. Taxis nutzte seine Chancen seinem Herrn Rechte und Befugnisse, die dem Reichspostwesen zustehen würden – oder doch zustehen könnten – vorzutragen. Die Memoranden, in denen der Fürst Taxis den Kaiser auf Übergriffe gegen die Reichspost sowie auf neue Möglichkeiten und Vorteile für diese aufmerksam machte, entsprechen oft langgehegten, geheimen taxisschen Wünschen. Eine ganze Reihe von Reichsständen schlossen Verträge mit Taxis ab, die von bisher ungewöhnlich großer, gegenseitiger Toleranz zeugen oder sagten Hilfe bei der Klärung von Problemen zu. Mit kaiserlicher Autorität hat Karl VII. seinen Postfürsten vielfach unterstützt³⁹⁵: Umstrittene Regelungen wurden nun »verglichen« und langjährige Differenzen oftmals recht schnell beigelegt.

Postprivilegien in Rom: Im päpstlichen Rom befanden sich mehrere Postanstalten fremder Staaten. Um die diplomatische Post besser vor Briefspionage schützen zu können, wurde das Briefpostamt unter der Aufsicht ihrer Gesandten in Rom unterhalten. Per Kurier wurde die Post im Bedarfsfall von Rom bis zur eigenen Landespost befördert. Kaiser Karl VI. hatte mit Urkunde vom 16. März 1740 dem Fürsten Michele II. von Torre Taxis aus der Mailändisch-Römischen Linie (die auf Simon I. von Taxis [† 1563] zurückgeht) das österreichisch-römische Postlehen verliehen³⁹⁶.

Wohl um diesen kaiserlich-habsburgischen Oberpostmeister aus seinem Postprivilegien für Rom zu verdrängen, befahl Kaiser Karl VII. am 12. April 1742 ein kaiserlich-wittelsbachisches Postamt in Rom durch den Reichs-Erb-Postmeister Taxis einzurichten, weil »unter denen incontestablen hohen Gerechtsamen eines römischen Kaisers die Einrichtung einer kaiserlichen Post in Rom sei«. Jedenfalls als die Brüsseler Linie der Taxis 1742 ein kaiserliches Postamt in Rom etablieren wollte, bereitete dieser Befehl von Kaiser Karl VII. in Rom Schwierigkeiten. Ob dieses Projekt von Erfolg gekrönt war, ist in der Literatur umstritten³⁹⁷.

Bei der **Festsetzung der Portofreiheit** des kaiserlichen Hofstaates vom 17. Oktober 1742 folgte man weitgehend der früheren Regelung. So verordnete der Kaiser, daß die Taxe für Auslandsbriefe in der Portofreiheit nicht inbegriffen sei. Lediglich die Depeschen des Kaisers, des kaiserlichen Konferenzministeriums, des Reichshofrates und der Reichskanzlei blieben vom Auslandsporto befreit³⁹⁸.

Ernennung zum Prinzipalkommissar: Da Regensburg gefährlich nah an Österreich grenzte, wurde der Reichstag nach Frankfurt verlegt. Dort war er am 21. Mai 1742 durch den erfahrenen Reichsfürsten, Joseph Wilhelm Fürst von Fürstenberg-Stühlingen, eröffnet worden. Vermutlich hat Maria Theresia den Fürsten über die Güter seiner Frau weiterhin unter Druck gesetzt. Auf jeden Fall bot der Kaiser am 4. Juli 1742 das verantwortungsvolle und für den Inhaber sehr kostspielige – aber ehrenvolle – Amt des Prinzipalkommissars am Reichstag dem Fürsten Taxis an. Sitzungsgemäß mußte dieses Amt mit einem Reichsfürsten besetzt sein. Dem Amtsinhaber kam eine zentrale und einflußreiche Rolle zu. Als Vertreter des Kaisers war er dort die wichtigste Persönlichkeit. Der Aufwand verschlang zwar große Summen, die der Fürst um so mehr vermißte, als der Krieg für die Reichspost große Verluste brachte. Aber seit der Erhebung in den Reichsfürstenstand 1695 hatte das Haus Taxis nach Sitz und Stimme im Reichstag gestrebt.

Als man in Wien hörte, daß der Fürst von Thurn und Taxis das Angebot des Kaisers annehmen wolle, drohte man ihm mit Schwierigkeiten bei seiner Postpacht in Österreich-Niederland. Auf Befehl von Maria Theresia wurde er in Brüssel sogar in »Untersuchungshaft« genommen, indem ihm der Statthalter untersagte, die Stadt zu verlassen. Taxis erhob Einspruch beim Erzkanzler des Reiches als Protektor Postarum: »Abgesehen von dem kaiserlichen Willen verlange auch das Wohl des Reiches die Übernahme dieses Amtes, da er in dieser Stellung mehr Gelegenheit habe, das Generalat der Reichsposten vor Schaden zu bewahren«. Während seiner Haft in Brüssel hatte Taxis beim Kaiser um Aufschub für den Amtsantritt als Prinzipalkommissar nachgesucht. Schließlich hatte Maria Theresia nachgegeben.

Das Ernennungsdekret datiert vom 1. Februar 1743. Am 10. Februar erfolgte die Publikation über seine Ernennung und Fürstenberg wurde am 2. März 1743 als Prinzipalkommissar durch Alexander Ferdinand Fürst von Thurn und Taxis abgelöst. Zur Deckung der finanziellen Anforderungen dieser Amtswürde hatte der Kaiser 2000 Gulden jährlich bestimmt; sein Amtsvorgänger hatte noch 50.000 Gulden im Jahr bezogen. Das taxissche Palais in Frankfurt bildete den ausgezeichneten Rahmen für die neuen Pflichten.

Belehnung des Fürsten Alexander Ferdinand von Thurn und Taxis vom 19. Februar 1743 als General-Erb-Postmeister im Reich und in den Niederlanden: In seinem Gutachten vom 20. Dezember 1742 an den Kaiser stützte sich der Reichshofrat auf die neue Wahlkapitulation und erklärte, daß es gar nicht anginge, Taxis das Hofpostamt zu verweigern. Die früheren Belehnungen Paars mit dem Hofpostamt seien eine Schmälerung der Rechte des Reichspostmeisters gewesen. Gestützt auf die Tatsache, daß der Kaiser in seinen Erbländen eigene Landesposten hielt, seien die Ansprüche der Stände gestiegen, die nun auch ihrerseits eigene Posten haben wollten. Hieraus sei für das Reichspostwesen eine endlose Reihe von Schwierigkeiten entstanden. Im Jahre 1640 war auf Protest der Gräfin Rye entschieden worden, daß das Hofpostamt bei Anwesenheit des Kaisers im Reich nur die Briefe des Kaisers und des Hofes befördern dürfe; alles andere müsse durch die Reichspost befördert werden. Der Reichspostmeister dürfe in den kaiserlichen Erbländen, der Hofpostmeister im Reich keinen Schaden verursachen. Durch die in der letzten Wahlkapitulation neu aufgenommene Wendung habe sich die Sache für Taxis günstig entwickelt. Es bestehe kein Grund, dem Fürsten von Taxis das kaiserliche Hofpostamt nicht mittels Lehen zu verleihen. Wenn dies nicht geschehe, führte das Gutachten weiter aus, würde nur der österreichische Erbpостmeister Paar dabei gewinnen, denn man würde dadurch seine Ansprüche gewissermaßen anerkennen. Es würde der groteske Zustand eintreten, daß es bei Karl VII. dem Fürsten Paar besser ginge, als unter dem Interregnum, wo er mit seinem Ansuchen beim Reichsvikariatsgericht abgewiesen worden sei.

Am 19. Februar 1743 bestätigte Kaiser Karl VII. den Fürsten Alexander Ferdinand von Thurn und Taxis als General-Erb-Postmeister im Reich und in den Niederlanden und belehnte ihn gemäß seiner Wahlkapitulation Art. 28 § 4 mit dem Erbgeneral-Postmeisteramt im Reich³⁹⁹. Das umfaßte jetzt erstmals auch das Obrist-Hof-Postmeistersamt.

Postverträge und die Erneuerung der Patente: Am 22. Juni 1743 kam zwischen Taxis und dem Generalpostmeister der Stadt Middelbourg in Seeland, Thomas van Rhee, ein Vertrag über die Beförderung von Briefpaketen zwischen den Postämtern der Österreichischen Niederlande und dem Postamt Middelbourg zustande⁴⁰⁰. Am 24. April 1744 erneuerte Kaiser Karl VII. eine ganze Reihe von Patenten seiner kaiserlichen Vorgänger⁴⁰¹:

1. das Patent von Kaiser Leopold vom 19. Juni 1698 an die Reichsstände, in ihren Territorien die Postwege zu reparieren und zu unterhalten;
2. sodann bestätigte er die Reichspostordnung vom 17. Oktober 1698 und
3. erneuerte die Ordnung für die Postreisenden sowie das Postpersonal vom 17. Oktober 1698.
4. Sodann erneuerte er die kaiserliche Salvaguardia vom 19. Juni 1698 für den General-Erb-Postmeister im Reich und in den Niederlanden, dessen Postpersonal und Posthäuser; sowie
5. das Verbot von Exzessen und Übergriffen gegen das Reichspostpersonal vom 19. Juni 1698
6. und schließlich die Ordnung zur Handhabung des ordentlichen Postwesens im Reich und die Abschaffung der Winkelposten, Nebenboten und Metzgerposten vom 3. Juli 1702.

Erhebung des Reichsgeneralatpostamts zum Reichs- und Thronlehen: Am 2. Juli 1744 erhob Kaiser Karl VII. das Lehen des Reichsgeneralatpostamts zu einem fürstlichen **Reichs-** (*feudum regale majus*) **und Thronlehen** (*coram throno caesareo*). Er verlieh es dem Alexander Ferdinand Fürsten von Thurn und Taxis, General-Erb-Postmeister und Obristhofpostmeister im Reich, Burgund und den Niederlanden, für sich, seine erblichen männlichen Leibeserben und seinem gesamten fürstlichen Haus auf ewige Zeiten. Damit erfolgte die Belehnung zukünftig nicht mehr vor dem kaiserlichen Reichshofrat, sondern direkt aus der Hand des Kaisers⁴⁰². Das Haus Taxis war zu den vornehmsten Adelsgeschlechtern des Reiches aufgerückt. Die Ämter des »Erb-General-Post-

meisters und Obrist-Hof-Postmeisters« waren in einer Hand vereinigt, denn erstmals lag der kaiserliche Hof nicht im Österreichischen Reichskreis. Als sichtbares Symbol seiner neuen Würden hat ihm der Kaiser ein Ehrenposthorn verliehen⁴⁰³. Die Abbildung 44 zeigt den Fürsten Alexander Ferdinand von Thurn und Taxis mit diesem Ehrenposthorn.

Dies alles war endlich eine angemessene Entschädigung für die großen finanziellen Opfer des Fürsten. Am 21. Juli 1744 wurde der Reichshofrat von der Verleihung des Thronlehens verständigt. Die Aufnahme eines entsprechenden Passus in seinen Lehenbrief als »Obrist-Hof-Postmeister« anstelle derer von Paar ist wohl nur an der kurzen Regierungszeit von Karl VII. gescheitert.



Abb. 44: Fürst Alexander Ferdinand von Thurn und Taxis als Erbgeneralpostmeister, um 1744, gemalt von Peter Brandel. Das Bild zeigt das silbervergoldete Ehrenposthorn mit dem Wappen des Kaisers Karl VII. und der Meisterinschrift »Macht Philip Schöller in Minchen«. Sehr wahrscheinlich war dies ein Geschenk des Kaisers für seinen Erbgeneralpostmeister anlässlich der Verleihung des Reichspostgeneralats als Thronlehen am 2. Juli 1744.

Schnell bildete sich durch die gegenseitige Akzeptanz von Kaiser und Reichspost sowie den etablierten Landesposten eine gänzlich neue Normalität heraus, die für das deutsche Postwesen eine ganze Reihe vorteilhafter Verträge ermöglichte. Die taxisschen Erfolge nach 1745 waren auf die gesteigerte Machtstellung des Lehenträgers zurückzuführen. Durch die Funktion des Fürsten von Thurn und Taxis als Prinzipalkommissar im Reichstag war dessen Einfluß auf abweichende Vorstellungen der Reichsstände zum Reichspostwesen viel einfacher, wirksamer und direkter geworden. Die Verdrängung der Reichspost aus dem Fürstentum Oldenburg konnte der Kaiser wohl nicht verhindern⁴⁰⁴. Im Vordergrund sollen aber die Bemühungen des Kaisers zu einem Ausgleich zwischen Taxis und den anderen wittelsbachischen Linien stehen.

Kurköln: Die Westfälische Kanzlei zu Arnsberg gestattete unter dem 28. August 1743 den landeseigenen Boten die Beförderung und Bestellung gesammelter Briefe nur noch bis zur nächsten Reichspoststation. Infolge eines kurkölnischen Reskripts vom 12. November 1743 verglichen sich unter dem 9. Januar 1744 sowie 8. April 1744 die kurfürstliche Hofkammer des Stifts Paderborn mit der Reichspost wegen des Geld- und Kornrückstandes aus dem Jahre 1720.

Fürstbistum Lüttich unter Johann Theodor (1744–1763): Da die internationale Lage im Fürstbistum Lüttich 1723 spannungsfrei gewesen war, hatte man dort (ohne Anlehnung an ein Fürstenhaus) einen Einheimischen zum Fürstbischof – Georges Louis de Berghes – gewählt. Nach dessen Tod (4. Dezember 1743) bemühte sich Karl VII. erfolgreich, seinen jüngsten, 1703 geborenen Bruder Theodor Johann – dem Bischof von Regensburg und Freising – auch noch die Würde eines Bischofs von Lüttich zu verschaffen. Nach dem Verzicht seines Bruders Clemens August auf seine Kandidatur in Lüttich, wurde Johann Theodor, Herzog von Bayern, als neuntes Kind aus der zweiten Ehe von Kurfürst Max Emanuel 1744 als Fürstbischof von Lüttich gewählt. Wie bereits seine Amtsvorgänger verfolgte auch er eine eigenständige Postpolitik. Wohl auf Vermittlung des Kaisers hatte Johann Theodor unter dem 20. Juli 1744 mit Thurn und Taxis einen Vertrag abgeschlossen, der einem Teil seines Hofstaates zu Lüttich die Briefportofreiheit gewährte. Im Gegenzug gestattete der Fürstbischof die Einrichtung einer Post- und Pferdewechselstation (Relais) zu Foron, um die von Taxis beabsichtigte Anlage eines regelmäßigen Postwagens (Diligence) oder Fuhrwerks zwischen **Aachen und Lüttich** zu erleichtern⁴⁰⁵. Die territoriale Postpolitik im Bistum Lüttich zwischen 1744 und 1763 ist der Literatur zu entnehmen⁴⁰⁶.

Kurpfalz: Wie bereits berichtet, war mit Karl III. Philipp am 31. Dezember 1742 die Linie Pfalz-Neuburg ausgestorben. Von seinem ehemaligen Vormund hatte Karl Theodor jetzt die Kurpfalz sowie die Herzogtümer Neuburg und Jülich-Berg mit ihren Nebengebieten geerbt. Seine Residenz war Mannheim. Ab Januar 1743 nannte er sich⁴⁰⁷: »*Pfalzgraf, Reichs-Erzschatzmeister, Churfürst, Herzog zu Jülich, Cleve und Berg etc.*«. Unter das »*etc.*« fiel u. a. der Pfalzgraf zu Neuburg und Veldenz sowie der Markgraf von Bergen op Zoom. Am 31. Oktober 1743 kam die Bestätigung und Erweiterung des Vertrages vom 18. September 1730 von Pfalz-Zweibrücken-Birkenfeld mit Kurfürst Carl Theodor zustande. Der wöchentliche Postwagen zwischen Mannheim über Frankfurt und den Westerwald nach Köln, der bisher nicht zustande gekommen war, wurde nun sogar bis nach Düsseldorf verlängert. Laut § 12 sollen alle landesherrlichen Postmeister, Posthalter, Postverwalter und Postoffizianten, die sich im Kurfürstentum, der Pfalzgrafschaft bei Rhein, den Neuburg-, Sulzbach-, Jülich- und Bergischen Herrschaften befinden, **nur noch auf ihren Lebtag** beibehalten werden. Nach § 18 sollten im Kurfürstentum keine ausländischen Posten, Postwagen und Boten zugelassen werden. Und § 21 gestattet der Reichspost die Einrichtung eines Postwagens zwischen **Aachen und Köln** nach den Niederlanden mit Zwischenstationen in Bergheim und Jülich. Das Posthausschild aus Aachen – mit dem Wappen von Kaiser Franz I. – zeigt die Abbildung 55.

Durch den Postvertrag zwischen Taxis und dem Kanton Bern vom 24. November 1743 konnte der Postverkehr zwischen den Niederlanden, dem Reich und der Schweiz (Basel, Bern und Genf) erheblich beschleunigt werden⁴⁰⁸. Gemäß Vertrag vom 26. November 1743 wurden der Reichspost in der Markgrafschaft Baden-Baden für die neu einzurichtenden »*Geschwindkutsche*« nach Basel die Zollfreiheit für die Passagiere, deren Bagage und leichteren Waren zugestanden.

Am 20. April 1744 schloß Taxis einen Vertrag über die Anlage reitender Posten innerhalb des Fürstentums Ansbach sowie einer regelmäßigen Verbindung mit Postwagen von der Residenzstadt Ansbach über Nürnberg nach Sachsen sowie in den Norden, über Frankfurt und Köln nach Holland und die Österreichischen Niederlande, über Heilbronn und durch die Markgrafschaft Baden-Baden nach Straßburg, über Basel in die Schweiz und weiter über Genf nach Lion sowie über Mannheim in das Herzogtum Zweibrücken mit Anschluß nach Metz und Paris. Eine solche Zusage wäre bis zum Jahre 1740 wohl unvorstellbar gewesen. Auch wenn der Vertrag zwischen der Reichspost und dem Hochstift Speyer erst am 14. September 1745 zustande gekommen ist, gehört er inhaltlich noch in die Epoche von Kaiser Karl VII. Er betraf die sog. *Geschwindkutschen* zwischen Frankfurt und Basel durch das Hochstift Speyer⁴⁰⁹.

Pfalz-Zweibrücken-Birkenfeld: Einzelheiten zu deren Landespostwesen zwischen 1731 und 1793 zeigt die Anlage 12. Im Jahre 1741 hatte der Fürst von Thurn und Taxis die *Besorgung* der herzoglichen Landespost übernommen. Christian IV., Herzog von Pfalz-Zweibrücken-Birkenfeld, erteilte im Juni 1744 als nächster Agnat des Kurhauses Pfalz den agnatischen Konsens über den Vertrag vom 31. Oktober 1743 zwischen Kurfürst Carl Theodor von der Pfalz und dem Fürsten Taxis. Zwischen dem Reichspostgeneralat und dem Herzog Christian IV. von Pfalz-Zweibrücken-Birkenfeld wurde am 16. Juli 1744 ein Postvertrag geschlossen. In diesem garantierte Zweibrücken die von Taxis 1739 angelegten Kurse von Mainz und Mannheim über Zweibrücken nach Saarlouis. Taxis hatte seinerseits die dazu erforderlichen Poststationen zu Dürkheim, Frankenstein, Kaiserslautern, Hauptstuhl, Zweibrücken und Saarbrücken und noch andere, die zukünftig noch jenseits von Zweibrücken benötigt werden, auf eigene Kosten einzurichten, zu unterhalten und zu besolden. Außer der bereits zu »Zweibrücken eingerichteten Landkutsche« sollten keine anderen Nebenposten und Ordinariboten gestattet werden; sie bestand bis 1793. Die dem Fürsten Taxis 1741 übertragene Besorgung der herzoglichen Landespost im Herzogtum Pfalz-Zweibrücken blieb in Kraft⁴¹⁰.

Hessen-Darmstadt: Ab 1733 hat Taxis immer wieder einmal mit Hessen-Darmstadt verhandelt, um Einfluß auf deren Landespost zu gewinnen. Da Taxis sich scheute, Hessen-Darmstadt als gleichberechtigten Partner anzuerkennen, war dies ein schwieriger Prozeß. Erst am 28. April 1744 legten der Landgraf Ludwig VIII. und der Fürst Taxis ihre Differenzen bei. In der »*Convention wegen Bestellung des Postwesens in den Hochfürstlich Darmstädtischen Landen*« kam es zu einer »Kombination« der Landespost mit der Reichspost, die aber nicht das Landespostwesen im Oberfürstentum und der Reichsstadt Frankfurt betraf, sondern sich primär nur auf das Postamt in Darmstadt bzw. der Oberen Grafschaft bezog. Unter Punkt 1 wurde bestimmt: »*Der Generalpostmeister überträgt dem darmstädtischen Kammerrat Bieler die kaiserliche Briefpostverwaltung zu Darmstadt, nachdem sich dieser gegenüber dem Reichspostgeneralat wegen der kaiserlichen Spedition eidlich reversiert hat. Die vom Landgrafen zu benennenden Nachfolger Bielers werden in der gleichen Weise salva juribus regalis postarum imperialium angenommen ...*« Der Landgraf versprach, dieser Briefverwaltung allen landesherrlichen Schutz und Beistand zu gewähren⁴¹¹. In der »*Brief-Tax-Ordnung bey der Kayserlichen Postverwaltung Darmstadt*« von 1744 sind sämtliche hessen-darmstädtischen Poststationen aufgeführt. Weitere Einzelheiten aus dieser Epoche sind der Anlage 13 zu entnehmen.

Braunschweig-Wolfenbüttel: Am 15. Januar 1743 erging an die Reichsstadt Goslar eine kaiserliche Ermahnung, daß sich Taxis beschwert habe, weil das Reichspostamt Anfechtungen fremder Posten ausgesetzt sei. Taxis, der als Lehnsherr des »*Reservati postarum ... auf alle vorkommen könnende Kränkungen ein wachsames Auge hat*«, entging es daher auch nicht, daß der Herzog von Braunschweig-Wolfenbüttel das Reichspostamt in Blankenburg mit dem dortigen Territorialpostamt verbinden wollte. Das Reichspostamt war 1714 auf Wunsch des Herzogs Rudolf Ludwig angelegt worden. Über Blankenburg ging die Briefpost von Leipzig nach Braunschweig. Taxis berichtet an den Reichsvizekanzler und bat außerdem den Kaiser, durch besonderen Befehl diese Übergriffe abzustellen. Das Antwortschreiben des Herzogs Carl I. von Wolfenbüttel stellte die Angelegenheit nur als ein Projekt des Kammerrats von Merken dar. Am 19. August 1744 kam ein Vertrag zustande, der den Fortbestand der Poststation in Blankenburg sicherstellte⁴¹².

Nassau-Usingen: Mit Vertrag vom 25. September 1744 gestattete der Landesfürst der Reichspost ab 1. Januar 1745 die Einrichtung einer reitenden und fahrenden Post zu Wiesbaden, Idstein und Usingen⁴¹³.

Fazit: In der kurzen Zeit zwischen 1742 und 1744 hatte Kaiser Karl VII. die Reichspost auf ein neues, erweitertes und gesichertes Fundament gestellt. Hier waren wichtige Voraussetzungen geschaffen worden, die bald darauf die Einnahmen des Hauses Thurn und Taxis aus dem Postwesen sprunghaft ansteigen lassen sollten (siehe Abb. 46).

Erbfolgekrieg: Zwar war es gelungen, Bayern 1743 für kurze Zeit zurückzuerobern; doch in der *Niederschönenfelder Konvention* vom 27. Juni 1743 war das Land unter österreichische Verwaltung gestellt worden. Im September 1743 ordnete die österreichische Administration an, daß zukünftig ausschließlich Stempelpapier mit dem »*königl. hungarischen und böhaimbischen Insignl*« – also mit dem österreichischen Hoheitszeichen – zu benutzen sei (Abbildung 45).

Endlich – nach der Vertreibung der Österreicher – kehrte der schwer gichtkranke Karl VII. am 23. Oktober 1744 nach München zurück. Bereits am 20. Januar 1745 starb er in München. Sein Sohn, Maximilian III. Joseph, wurde Kurfürst von Bayern. Zusammen mit Kurfürst Carl Theodor von der Pfalz fungierte er als Reichsvikar.



5.2 Der Frieden von Füssen (22. April 1745) und von Aachen (18. Oktober 1748)

Endlich – am 22. April 1745 – kam zwischen Bayern und Österreich der **Frieden von Füssen** zustande. Bayern verzichtete auf alle österreichischen Erbansprüche und die Kaiserwürde, erkannte die Pragmatische Sanktion an und versprach, seine Kurstimme für den zukünftigen habsburgischen Kaiser – Franz von Lothringen und Gemahl von Maria Theresia – abzugeben. Und das von Christian Adam Egon von Taxis errichtete Dragonerregiment, das immer beim Hause Taxis hatte bleiben sollen, wurde aufgelöst.

So überraschend wie der wittelsbachische Stern 1741 aufgestiegen war, so verschwand er jetzt auch wieder vom Firmament und der habsburgische stieg erneut empor. Bereits am 13. September 1745 wurde der Gemahl von Maria Theresia als **Franz I.** zum römisch-deutschen Kaiser gewählt. Die Wahlkapitulation von Kaiser Karl VII. wurde unverändert übernommen; »... *ja es wurden nicht einmal Zusätze und Veränderungen von einem Kurhofe in Vorschlag gebracht*«⁴¹⁴.

Kurfürst Maximilian III. Joseph wollte – anstatt der gelben Röcke mit schwarzen Aufschlägen und der gelb/schwarzen Schnüre – unter dem 8. Juli 1748 die alten Uniformröcke aus der Zeit seines Großvaters wieder einführen: blaue Röcke mit weiß/blauen Schnüren. Am 27. Juli 1748 antwortete Taxis, daß »... *die blaue Livrey sonst [damals] nur hie und da gewöhnlich gewesen und von den Posthaltern auf eigene Kosten angeschafft worden sey – daß die durchgängige Einführung der gelben Livrey und Schnüren mit Vorwissen und Zufriedenheit des Kaisers Karl VII. geschehen ...*« Und weiter heißt es bei Aretin: »*Eben so bezeigt sich auch nichts mehr von Landesherrlicher Vergebung der Poststellen, sondern vielmehr wurden mehreren Individuen, die sich dießfalls [zwischen Juni und August 1749] an den Geheimen Rath gewendet hatten, damit lediglich abgewiesen*«⁴¹⁵.

Der **Friede von Aachen** vom 18. Oktober 1748 stellte den europäischen Abschluß des Österreichischen Erbfolgekrieges dar. Er gewährleistet für Österreich die Pragmatische Sanktion, für Preußen die Erwerbung Schlesiens, für das Haus Hannover den britischen Thron. Österreich mußte die italienischen Herzogtümer Parma, Piacenza und Guastalla an eine spanisch-bourbonische Sekundogenitur abtreten; Savoyen erhielt Teile des Herzogtums Mailand. Frankreich gab die Österreichischen Niederlande und die britischen Kolonialgebiete zurück. Der Krieg hatte aber auch deutlich gemacht, daß Bayern – das sich zwar zwischen 1742 und 1745 die Kaiserkrone zu verschaffen gewußt hatte – letztendlich doch nicht zu einer europäischen Großmacht hatte aufsteigen können.

6 Versöhnung zwischen den Habsburgern und Taxis

Die Reichspost stand als Reichsinstitution auch weiterhin unter der Oberhoheit des Kaisers. Auf Grund der »*teutschen Levensverfassung*« hätte auch ein habsburgischer Nachfolger Karls VII. die Reichspost nicht einfach dem Hause Thurn und Taxis entziehen können⁴¹⁶; – wohl aber die weitreichende Unterstützung. Taxis ließ bereits 1745 seinen besten Mann und intimen Kenner der Postverhältnisse – den Generalintendant der Posten, Franz Michael Florenz Freiherrn von Lilien, – mit der Wiener Staatskanzlei bzw. direkt mit Maria Theresia verhandeln. Bereits am 26. Dezember 1745 wurde der Fürst Taxis von Maria Theresia zum *Wirklichen Kaiserlichen Geheimen Rat* ernannt. Nachdem das Versprechen erneut Postlogen einzurichten, gegeben war, wurde ein Ausgleich möglich. Dies war der Preis, den Taxis von seiten der Reichspost für die kaiserlich-habsburgische Unterstützung zahlen mußte. Die Wiederherstellung der Geheimen Dienstes war zu einer Stütze des österreichischen Reichspolitik geworden, auf die Habsburg nicht verzichten mochte. Natürlich hatte das Haus Habsburg auch großes Interesse, die Reichspost als eines der wenigen kaiserlichen Reservatrechte und als eine gut funktionierende Institution des Reiches zu erhalten. Die Sicherung des Postmonopols gegen die zahlreichen Landespostanstalten und Stadt- und Metzgerboten einerseits und der Informationsvorsprung durch das Spionagenetz im Reich waren wichtigste Beweggründe für die Festigung einer dauerhaften Liaison⁴¹⁷. Sollte die Reichspost zugunsten verschiedener Territorialposten eingeschränkt werden, könnte der Geheime Dienst möglicherweise nicht aufrecht erhalten werden oder hätte durch die Verlegung von Postkursen neu aufgebaut werden müssen. Ähnliches galt auch für die Österreichischen Niederlande.

Bereits 1746 wurde mit der Reorganisation der Postlogen begonnen. Neben den alten Briefüberwachungsstationen Frankfurt, Augsburg und Nürnberg wurden neue eingerichtet: so in Duderstadt zur Kontrolle der Briefwechsel von Hessen-Kassel und Hannover sowie in Regensburg zur Überwachung der Reichstagskorrespondenz. Auch in Antwerpen und Brüssel wurden Postlogen eingerichtet, welche die Korrespondenz von England nach Deutschland und Italien sowie von Frankreich nach Holland überwachten. Ferner sind für die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts Postlogen eindeutig nachweisbar in Hamburg, Hildesheim, Lüttich, Antwerpen, Maaseik, Innsbruck, Bregenz und Konstanz. Die Zentrale des Geheimdienstes blieb jedoch die »*Geheime Kabinettskanzlei*« in Wien. Leitender Kopf all dieser Unternehmungen durch die Reichspost – sowohl im Rahmen des Geheimen Dienstes als auch der politischen Auseinandersetzungen – war und blieb Freiherr von Lilien, der von seinem Sohn immer mehr unterstützt wurde⁴¹⁸.

Durch kaiserliches Dekret vom 25. Januar 1748 erhielt Fürst Alexander Ferdinand von Thurn und Taxis seine Bestallung als Prinzipalkommissar, woraufhin dieser nach Regensburg übersiedelte. Damit war er zukünftig nicht nur am Ort des Immerwährenden Reichstages, sondern auch wieder in den Augen der Gesandten präsent und damit auch an den Höfen, an welche die Gesandtschaften berichteten. Als Vertreter des Kaisers fiel bei den Audienzen, Antrittsbesuchen und Feiern für das Kaiserhaus auch immer angemessener Glanz auf den Fürsten von Thurn und Taxis und seinen Hof. Und die öffentlichen Auftritte verankerten dessen Haus nach und nach im gesellschaftlichen und politischen Leben der Stadt und des ganzen Reiches. In diesem vielfältigen Netzwerk institutioneller und personeller Beziehungen befand sich der Fürst wie die Spinne im Netz. Und nicht selten fielen in diesem Beziehungs- und Informationsnetz auch etwas Nützliches für das eigene Postwesen an: Irrungen konnten gütlich beigelegt werden, ehe sie ordentlich zur Sprache kamen. Der Fürst Taxis verfügte durch seine beiden Funktionen sowie den Geheimen Dienst über einen Informationsvorsprung im Reich. Und das nicht nur am Reichstag, sondern darüber hinaus auch durch die Residenten und Agenten in zahlreichen Residenzstädten. »*Geschenke*«, »*Verehrungen*« und »*Gelegenheits-Ausgaben*« sowie die »*üblichen Neujahrsgeschenke*« halfen nach, wo andere Mittel versagten⁴¹⁹. In Nürnberg kam im April 1744 noch ein Postkurs über Obernzenn nach Frankfurt zustande (Anlage 14). Und ein Reisehandbuch aus dem Jahre 1749 vermittelt einen Eindruck, wie es zu dieser Zeit mit den »*Posten der Reichs-Stadt Nürnberg*«, deren Brief, Personen- und Paket-*Taxis* sowie den städtischen Boten mit ihren Boten-*Taxis* bestellt war (Anlage 15). Bei der Reichspost kamen erstmals Reisescheine auf (siehe Anlage 16).

Durch eine Indiskretion des bayerischen Geheimen Rats-Vize-Kanzlers und Konferenz-Ministers Kreittmayr (mehr konnte man in Bayerns Ministerialbürokratie nicht werden) war bekannt geworden, daß Hessen-Kassel geheime Verhandlungen über eigene Postanstalten mit Kurbayern, der Kurpfalz, Brandenburg-Bayreuth und Brandenburg-Ansbach eingeleitet habe. Auch hier lag ein Motiv für Österreich, die Reichspost zu unterstützen. Nur durch die energische Einsetzung der ganzen Autorität der österreichischen Staatskanzlei gelang es Lillien 1748 mit Hannover einen Postvertrag abzuschließen, der wenigstens das Ärgste für die Reichspost verhütete⁴²⁰.

Im Jahre 1754 wurde der Fürst von Thurn und Taxis in den Reichsfürstenrat auf Grundlage seines Amtslehens aufgenommen. Auch bei den späteren Kaiserkrönungen in Frankfurt lag die Postbedienung ausschließlich in den Händen der Reichspost und der Reichshofrat erklärte den Anspruch der Grafen von Paar bei Wahl- und Krönungstagen als erloschen⁴²¹.

Zum ersten Mal brachte der Siebenjährige Krieg (1756 – 1763), dieser große europäische Krieg zwischen Österreich und Preußen um den Besitz Schlesiens, eine Zurückdrängung des Feldpostwesens der Grafen von Paar. Am 8. Juni 1757 erschien im kaiserlichen Auftrag ein taxissches Patent, in dem die Aufstellung eines kaiserlichen Reichsfeldpostamtes angekündigt wurde⁴²². Es wurde bei einem Armeekorps pfälzischer Truppen ein *Taxissches Feldpostamt* eingerichtet. 1759 wollte man dem Grafen von Paar die Feldpost gänzlich entziehen; aber dann kam doch nur eine Kompromißlösung zustande: Bei den kombinierten Armeen sollte das Feldpostamt der Grafen von Paar erhalten bleiben, während es der Reichsarmee freistehen sollte, welches Postamt sie zur Bestellung der Korrespondenz verwenden wolle. Spätestens ab 1760 besaß auch Kurhannover eine eigene Feldpost⁴²³. Eine Entwicklungsgeschichte zum frühen Feldpostwesens (vor 1806) liegt m. W. bis heute nicht vor.

Die taxisschen Erfolge nach 1743 bzw. 1748 waren auf die gesteigerte Machtstellung des Lehenträgers zurückzuführen. Durch die Funktion des Fürsten von Thurn und Taxis als Prinzipalkommissar im Reichstag war dessen Einfluß auf abweichende Vorstellungen der Reichsstände zum Reichspostwesen viel einfacher, wirksamer und direkter geworden. Schnell bildete sich durch die gegenseitige Akzeptanz von Reichspost und den etablierten Landesposten eine neue Normalität heraus. Die gegenseitigen Machtstrukturen von Kaiser, Reich und Prinzipalkommissar in Verbund mit der gut funktionierenden Briefspionage ließen neuere Versuche zur Errichtung eigener Landesposten schon in der Planungsphase scheitern. Auf jeden Fall bildeten die Einnahmen des Hauses Thurn und Taxis aus einem florierenden und expandierenden Postwesen weiterhin die Basis und steigen bis zum Jahre 1793/94 teilweise sogar recht sprunghaft an (Abbildung 46).

Die Post als wirtschaftliche Basis

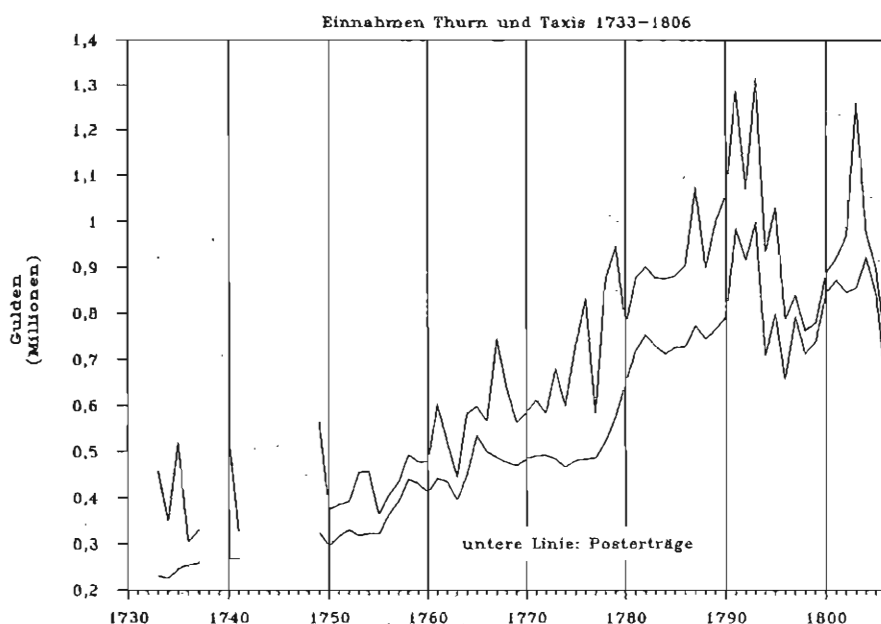


Abb. 46: Einnahmen des Hauses Thurn und Taxis zwischen 1733 und 1806, die überwiegend aus dem rational organisierten und ökonomisch geführten Postwesen stammten. Die Erträge der Fahrposten an den Gesamteinnahmen aus dem Postwesen bleiben jedoch immer unter 10 Prozent⁴²⁴.

Quelle: Behringer (1990), Seite 113.

Ob Kurfürst Maximilian III. Joseph nach dem Frieden von Aachen von 1748 wirklich keine Versuche mehr unternommen hat, die ehemalige kurbayerische Landespost wiederzubeleben, scheint ein wenig fraglich. Möglicherweise hat es um 1750 erneut Versuche gegeben – wie bereits unter Kurfürst Karl Albrecht zwischen 1731 und 1738 – ohne Vorwissen des Hauses Taxis auf Nebenstrecken wieder kurfürstliche Postmeister einzusetzen. Die Abbildung 47 eines Postscheines (Botenquittung) aus Hemau vom 23. Dezember 1754 mit der Amtsunterschrift: »Churfürstl. Post- und Expeditions-Ambt« legt jedenfalls diese Vermutung nahe.

Boten-quittung.
 Herrn
 Hertzog. Maximilian Beratzhausen
 3 quartals Boten-
 Gebühr
 1 Gulden

Abb. 47: Botenquittung aus Hemau: Das Churfürstliche Post- und Expeditionsamt Hemau bescheinigt dem Markt Beratzhausen unter dem 23. Dezember 1754 die quartalsmäßige Botengebühr von 1 Gulden erhalten zu haben.

(Vorlage: Sammlung F. Pietz, Nürnberg; verkleinerte Wiedergabe)

Dies zum Aufheben soll der Hertzog. Maximilian Beratzhausen, der vor dem Quartal die Botengebühr von 1 Gulden erhalten hat, bescheinigt.
 Datum Hemau den 23. Decemb. 1754.
 Churfürstl. Post- und Expeditions-Amt
 Hemau

Kurköln: Am 6. Februar 1761 war Kurfürst und Fürstbischof Clemens August gestorben. Seit fast zwei Jahrhunderten hatte sich die kölnische Kur im Besitz des Hauses Wittelsbach befunden. Diese Sekundogenitur fand jetzt ihr Ende, weil sich Clemens August stets geweigert hatte, durch eine Koadjutorwahl seine Nachfolge zu regeln. Hinzu kam, daß sein Neffe Max Joseph von Bayern weder Brüder noch Söhne hatte; er war der letzte männliche Sproß des bayerischen Zweiges des Hauses Wittelsbach. Als Kandidat kam nur noch Clemens Augusts eigener Bruder – Kardinal Johann Theodor von Bayern, Fürstbischof von Lüttich, Freising und Regensburg, – in Frage, mit dem der Kölner meist auf sehr gespanntem Fuß gestanden hatte. Johann Theodor fand auch die

eifrige Unterstützung Frankreichs. Aber man befand sich noch mitten im Krieg (Siebenjähriger Krieg: 1756–1763) und befürchtete, daß Preußen und England die Wahl eines Parteigänger Frankreichs kaum dulden würden. Es galt, eine neutrale Persönlichkeit zu finden. Der mit kaiserlicher Vollmacht nach Köln entsandte Graf Pergen berichtete, daß der Herr Domdechant Max Friedrich von Königsegg-Rothenfels (Rottenfels) – aus einem alten schwäbischen Grafengeschlecht – »alle für einen Kandidaten nötigen Qualitäten und eine besondere Devotion für das durchläuchtige Erzhaus« besitze. Österreich, mit Frankreich verbündet, unterstütze die Wahl. Am 6. April 1761

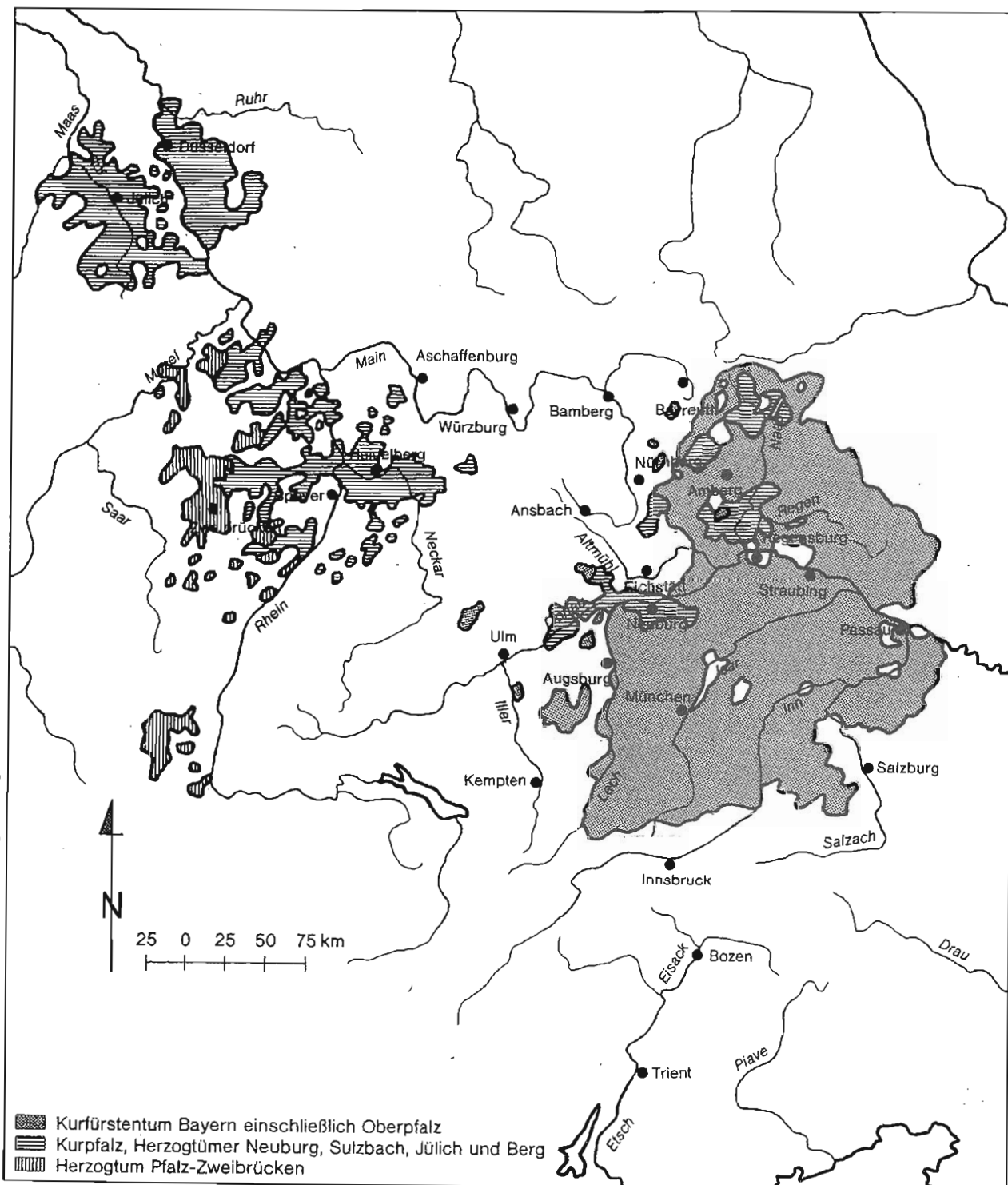


Abb. 48: Die drei wittelsbachischen Territorien, um 1740 (ohne Bergen op Zoom und die Sekundogenituren). Mit dem Aussterben der Linie Pfalz-Neuburg 1743 fielen die Gebiete der Kurpfalz auch an die kurbayerischen Linie. Im Jahre 1777 erbt das gesamte Gebiet Pfalz-Zweibrücken-Birkenfeld.

wurde Maximilian Friedrich von Königsegg-Rothenfels (* 1706) neuer Kölner Kurfürst und Erzbischof; am 16. August 1761 übernahm er offiziell die Landesregierung. Ab 16. September 1762 war er auch noch Fürstbischof von Münster und ab 1765 Administrator in Osnabrück. Damit hatte sich die Probleme des Hauses Thurn und Taxis mit den wittelsbachischen Ambitionen, eigene Landesposten zu etablieren, erneut reduziert.

6.1 Wahlkapitulation von Kaiser Joseph II. von 1764

Um den Einfluß des Kaisers auf die Landesposten zurückzudrängen, wurde darin festgelegt, daß die Landesposten grundsätzlich nicht gegenüber der Reichspost benachteiligt werden dürfen und einzelne Missstände abzustellen seien. Außerdem sollten Reichsstreitigkeiten um die Post nicht vor dem Reichshofrat und dem Reichskammergericht, sondern in Zukunft allein vor dem Reichstag

verhandelt werden. Andererseits hatten die Fürsten der Reichspost recht umfangreiche Rechte eingeräumt, um dadurch zu verhindern, daß die habsburgische Hofpost – so das damalige Ziel der Wiener Staatskanzlei – auch auf das Reich ausgedehnt werde⁴²⁵.

Als am 17. März 1773 der Fürst Alexander von Thurn und Taxis starb, hat Kurbayern unter Kurfürst Maximilian III. Joseph bereits am 20. März noch einmal ernsthaft versucht, das Kaiserliche Postregal einzuziehen, um eigene Landesposten zu etablieren⁴²⁶. Als die Kurpfalz aufgefordert wurde, sich diesem Vorgehen anzuschließen, äußerste sie im Schreiben vom 19. April 1773, daß sie ihre Postkonvention mit Thurn und Taxis von 1743 daran hindern würde, so daß dieses Vorhaben schließlich wieder aufgegeben wurde. Die wittelsbachischen Territorien zwischen 1743 und 1777 zeigt die Abbildung 48 und einen Augsburger Briefträger aus dem Jahre 1755 die Abbildung 49.

Abb. 49: Die nebenstehende Abbildung zeigt den Kayserl. Reichs-Ober-Postamts-Briefträger Michael Bizl aus Augsburg. Anno 1755.

Ursprung: Postkarte des Briefmarkensammlervereins Augsburg aus dem Jahre 1983.



6.2 Das Aussterben der kurbayerischen Wittelsbacher im Jahre 1777

Passierscheine vom »Churfürstl. Obrist-Hofmeister-Amt« in München gab es mindestens seit 1729; vermutlich kamen sie nach dem Vorbild des Kaiserhofes in Wien zur Anwendung. Ein solches Beispiel vom Jahre 1702 zeigt die Abbildung 54 auf Seite 126. Bei »Johann Georg Keyßlers ... Neueste Reise durch Teutschland, Böhmen, Ungarn ...« heißt es im »IX. Schreiben« aus München vom 21. Juni 1729 abschließend^{427: 428}:

»Schließlich füge ich noch hinzu, daß aus München niemand mit Post-Pferden [per Extrapost] gelassen wird, er habe denn vom Ober-Hofmeister oder des Unter-Amte eine schriftliche Erlaubniß, welche zwölf Creutzer kostet. Dergleichen geschiehet auch zu Cassel, Paris, und in etlichen anderen Orten«.

Auch bei W. H. Matthias »Über Posten und Post-Regale« (Band II, Seite 22) findet sich dieser Hinweis, daß niemand mit Postpferden per Extrapost befördert werde, der nicht vom Ober-Hof-Postmeister einen Erlaubnisschein für 12 Kreuzer gelöst hat. Die nachfolgende Abbildung 50 zeigt einen Passierschein von etwa 1770 vom »Churfürstl. Obrist-Hofmeister-Amt« mit dessen Siegel.

Vorlage: Privatsammlung

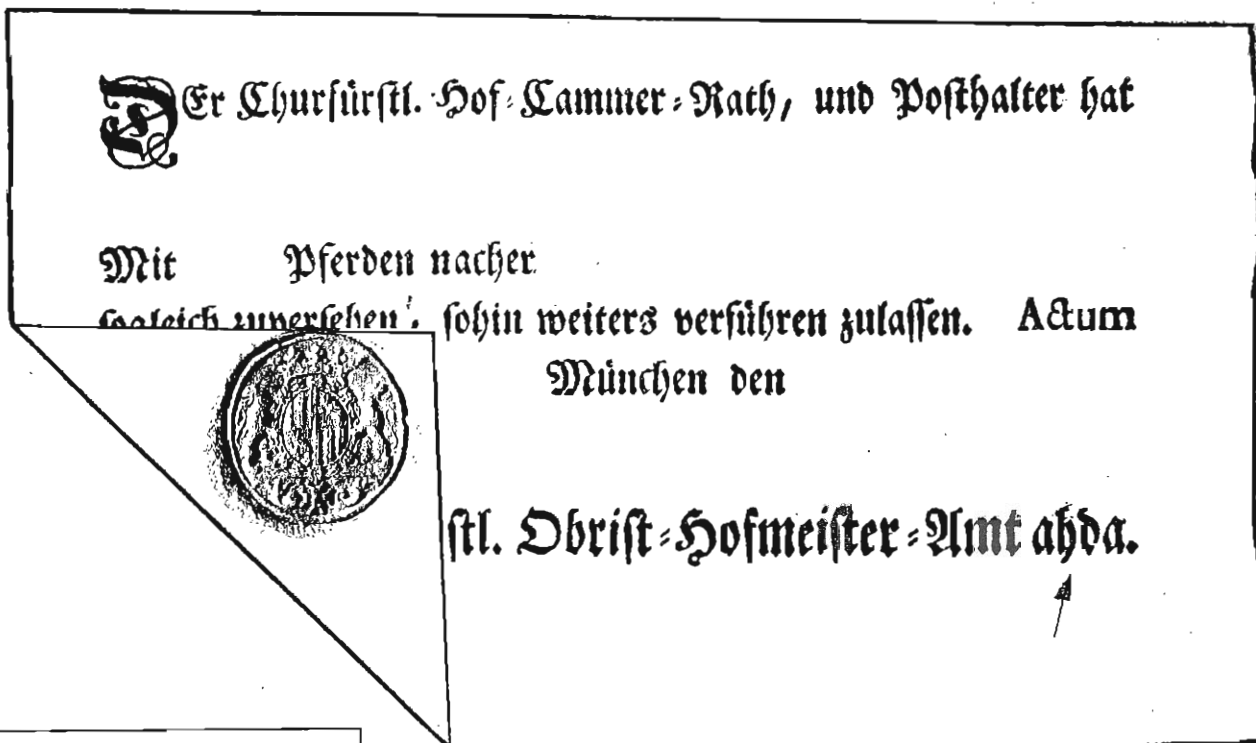


Abb. 51: Das Wappen der
Freiherren von Seinsheim
(vor 1705)

Abb.50: Passierschein aus der Zeit um 1770 vom »Churfürstl. Obrist-Hofmeister-Amt *ahda*« [statt: *allda*], wodurch einem Reisenden oder Hofkurier durch den »Churfürstl. Hof-Cammer-Rath, und Posthalter« zu dessen Abreise aus München per Extrapost Postpferde zur Verfügung gestellt werden mußten. Das Prägesiegel stammt vom »Churfürstl. Obrist-Hofmeister-Amt« in München und zeigt das Wappen der Grafen von Seinsheim. Zwischen 1764 und 1787 war Joseph Franz Graf von Seinsheim Obersthofmeister sowie Konferenz- und Kriegsminister. Der Reichspoststallmeister Franz Christoph von Hieber war um 1770 auch zum »Churfürstl. Hof-Cammer-Rath« ernannt worden⁴²⁹.

Das Wappen der Freiherren von Seinsheim (ab 1580) ist im Feld 1 und 4 fünfmal gespalten und im Feld 2 und 3 erscheint ein gekröntes, aufspringendes Schwein. Die Abbildung 51 zeigt das Wappen der Freiherren, die 1705 in den Grafenstand erhoben wurden⁴³⁰. Daher zeigt das Wappen auf dem Passierschein bereits die Grafenkrone sowie eine Ordenskette.

Durch den Tod des letzten bayerischen Wittelsbachers – Kurfürst Maximilian III. Joseph – am 30. Dezember 1777 hat Karl Theodor auch noch das Kurfürstentum Bayern geerbt. Das Land nannte sich nun **Pfalz-Baiern**. In Kurbayern übte Taxis das Postwesen seit 1708 aus. Und in der geerbten Kurpfalz hatte der Landesherr bereits 1730 auf die Einsetzung eigener Postmeister verzichtet (siehe Kapitel 4.2), was Karl Theodor im Vertrag vom 31. Oktober 1743 noch einmal bestätigt hatte (siehe Seite 113). Daneben existierte nur noch das wittelsbachische Herzogtum Pfalz-Zweibrücken-Birkenfeld. Und dort hatte der Fürst von Thurn und Taxis seit 1741 die **Besorgung** der herzoglichen Landespost übernommen. In Bergen op Zoom (Holland) hatte Taxis das Postwesen mit Pachtvertrag vom 22. Januar 1779 übernommen⁴³¹. Faktisch hatten die Wittelsbacher ihr Postwesen dem Fürsten von Thurn und Taxis überlassen.

Als Pfalz-Bayern und Pfalz-Zweibrücken-Birkenfeld – wohl um 1778/79⁴³² – wieder einmal in Betracht zogen, die Posten selbst zu verwalten, kam das Haus Taxis den Wittelsbachern mit einer Kreditvergabe von 250.000 Gulden – der gemeinsam an Herzog Karl von Zweibrücken und Kurfürst Karl Theodor vergeben wurde – entgegen⁴³³.

Der Kaiserlichen Reichspost war nur noch eine kurze Periode ungestörter Entwicklung beschieden. Zu dem Thema: »Der Zerfall des Kaiserlichen Reichspostregals in den Jahren 1792 bis 1806 und die Errichtung provisorischer Landesposten durch Bayern, Württemberg und Baden als Folge des Dritten Koalitionskrieges« ist bereits im Jahre 2000/01 ein Beitrag erschienen⁴³⁴. Nach dem Frieden von Preßburg (26. Dezember 1705) blieb der Reichspost nur noch ein Torso, der mit dem Ende des Heiligen Römischen Reiches am 6. August 1806 endgültig unterging. –

Nachwort

Die Rechtschreibung berücksichtigt nicht die Reform vom Jahre 2004, weil etwa 70 Prozent der Arbeit vor diesem Zeitraum entstanden ist, und weil ich gegenüber den Zitaten aus den letzten vier Jahrhunderten eine zusätzliche Rechtschreibvariante erhalten hätte.

Noch während der letzten Überarbeitung im Jahre 2008/09 habe ich mich bemüht, Einzelheiten über die Person, die Lebensdaten, den Werdegang sowie die Privilegien von Wilhelm Vleertmann in Erfahrung zu bringen. Recherchen durch Archive in den Niederlanden, Belgien und ggf. England durchführen zu lassen, sind an den hohen Kosten gescheitert. Leider waren auch aus den PTT-Postmuseen in den Niederlanden (Den Haag) sowie Belgien (Brüssel) keine Informationen zu erhalten. Das Buch von Luc Destruvaux: »Histoire des postes et messageries liégeoises (1580–1794) – Coches et diligences au départ de la cité« über das Postwesen in der wittelsbachischen Sekundogenitur – im Bistum Lüttich – hat aufgrund mangelnder Sprachkenntnisse nur ungenügend berücksichtigt werden können. Anlagen als Auszug aus diesem Buch zu bringen, sind an den hohen Gebührenforderungen gescheitert. Ebenso konnte das umfangreiche Dossier im Staatsarchiv Lüttich über Wilhelm Vleertmann nicht ausgewertet werden⁴³⁵. Lediglich die Anlage 1 wurde übernommen, um erste Daten zu Vleertmann zu gewinnen und um nach Möglichkeit weitere Nachforschungen in Gang zu bringen⁴³⁶. Obwohl auch die Herren M. Dallmeier und E. Probst aus Regensburg an dem Buch von Destruvaux mitgewirkt haben, taucht der Name von Wilhelm Vleertmann in diesem Werk nicht auf, obwohl gerade im Staatsarchiv Lüttich ein umfangreiches Dossier über ihn vorliegt (siehe mein Hinweis unter: *Ungedruckte Quellen*). Der Hinweis im Namensregister auf »VLEERTMAN, Guillaume de« auf Seite 251 führt ins Leere. Es liegt auch kein Zahlendreher vor. Ob er anderer Stelle auftaucht, habe ich nicht kontrolliert.

Erstmals habe ich 2003 darauf hingewiesen, daß der Kaiser aufgrund seiner Schreiben vom 21. August 1692 an verschiedene Reichsstände das Fahrpostwesen zukünftig als Annex zu seinem Postregal betrachten würde⁴³⁷. Der Kampf um das Postmonopol zwischen dem Kaiser und Taxis eskalierte besonders nach 1692 auf breiter Basis, weil viele Reichsstände auf die von ihnen besonders nach 1662 eingeführten Fahrposten freiwillig nicht wieder verzichten wollten. Ich habe mich bemüht, aufzuzeigen, daß sich daran nicht ausschließlich protestantische Reichsstände beteiligt haben, wie dies in der Literatur vielfach behauptet wird. Gemäß meiner Zielsetzung lag der Schwerpunkt bei den wittelsbachischen Regenten. Baden-Durlach und Hessen-Darmstadt stehen als Beispiele für andere, kleine oder mittlere Reichsstände. Bei der Wiedereinführung der Fahrposten nach 1692 ging es dem Fürsten Taxis in erster Linie um seinen persönlichen Profit, um Gewinnmaximierung. Nirgendwo scheint er so konsequent durchgegriffen zu haben wie in Nürnberg. Um welches Potential es dabei ging, läßt die Abbildung 51a von 1694/95 – kurz vor Einführung der Fahrposten – erahnen. Sogar 1765 kämpfte die Reichsstadt noch um ihr städtisches Botenwesen gegen die Reichspost (Abbildung 51b). Hart durchgegriffen hat die Reichspost offensichtlich aber nur dort, wo größere Gewinne zu erwarten waren. Daß die Reichspost (Briefpost) durchaus neben dem lokalen Botenwesen existieren konnte, belegt die Abbildung 52 aus der Reichsstadt Kempten.

Quelle: Fränkische Postgeschichtsblätter, Nr. 34 / Sept. 1982, Seite 15

122 a

Abb. 51b: Die Druckschrift aus Nürnberg von 1765 bringt weitere Einzelheiten. Sie umfaßt 32 Seiten, dazu kommen Beilagen, Promemoria, Gegen-Promemoria etc. mit 56 Seiten sowie 2 Nachträge mit Beilagen von 48 Seiten.

Der Nürnberger Postmeister Wolfgang Jakob Oexle von und auf Friedenberg (1695 – 1701) berichtet am 23. Dezember 1695, daß ihm 4 Offiziale, 5 – 6 Postillione und 26 Pferde zu Gebote stünden. Er war der letzte Nürnberger Postmeister, der noch den Poststall selber führte. Nach dessen Tode (12. April 1701) verkaufte seine Witwe den ganzen Postfuhrpark mit samt den Pferden an den Wirt Georg Andreas Memler, den Besitzer des Gasthofes »Zur Goldenen Gans«⁴³⁸.

Nachdem der im September 1686 errichtete Fahrpostkurs Nürnberg–Coburg–Jena–Leipzig nach etwa einem Jahr wegen Unwirtschaftlichkeit wieder aufgegeben worden war (s. Seite 55), war er gegen Ende 1702 erneut eingerichtet worden (s. Seite 80). In den Verträgen von 1703 zwischen der Reichspost und Kursachen sowie Sachsen-Weimar wurden deren Landesposten als gleichberechtigte Partner anerkannt, um u.a. weitere Fahrpostkurse nach Nürnberg auf eine gesicherte Basis zu stellen^{438a}. Als 1705 noch mehr Fahrposten der Reichspost hinzukamen (siehe Seite 81–83 und Anlage 8), ordnete der Nürnberger Senat an, daß zwar »... den kaiserlichen bis dato gewöhnlichen Ordinari und

Extraordinari reitenden und fahrenden Posten der ungehinderte Lauf gelassen, diese ankommenden und abgehenden **neuerlichen** Taxisschen Post-Landkutschen aber solle man mit aller Bescheidenheit zurückweisen, den Personen und Waren aber die Passage – **doch ohne den Postwagen** – ungehindert gestatten«. Die Abfertigung der Postwagen befand sich daher von 1705 bis zum Jahre 1708 in dem Vorort Gostenhof und war in dem Gasthof »Zum Mondschein« untergebracht⁴³⁹. Das Fahrpostnetz um Nürnberg herum wurde immer dichter: Ab 16. April 1707 lief erstmals ein Postwagen von Regensburg, »welcher zu Eger am Montag über Türschenreuth, Weyden, Wernberg, Schwarzenfeld, Nittenau und Kürn« ankam⁴⁴⁰.

Bereits einleitend (Seite 4) habe ich Kritik an Veröffentlichungen geäußert, die in den letzten 100 Jahren aus dem Archiv des Hauses von Thurn und Taxis hervorgegangen bzw. unter deren Mitwirkung entstanden sind. Nachdem mir bei meiner letzten Durcharbeitung auch noch die Druckschrift aus Nürnberg vom Jahre 1707 »Gründlicher Bericht und Vorstellung, was es mit denen von des Herrn Fürstens zu Taxis Fürstl. Gnaden zu Nürnberg neuerlich-angelegten EXTRA-ORDINARI-Post-Land-Fuhrwerke vor eine Beschaffenheit habe« zur Verfügung gestanden hat, bekommt diese Kritik eine neue Qualität. Anfangs glaubte ich noch, daß das im Postmuseum in Nürnberg vorliegende Exemplar ein Unikat sei. Doch dann mußte ich feststellen, daß in der Staatsbibliothek München gleich vier Exemplare vorhanden sind und diese Druckschrift auch im Archiv bei Taxis (unter der Signatur: 9993 / 2 P 1869) vorliegt. Ganz zum Schluß stand mir auch noch die o.a. Druckschrift (Abb. 51 b) zur Verfügung⁴⁴¹. Soweit ich mich erinnern kann, bin ich in der unter taxisscher Mitwirkung hervorgegangenen Literatur zu keinem Zeitpunkt auf diese Quellen gestoßen.



Insgesamt deuten alle Indizien darauf hin, daß dieses Fahrpostverbot von 1662 bis 1692 bewußt vertuscht worden ist, um damit den Eindruck zu erwecken, daß das Fahrpostwesen »**von Anfang an**« zum kaiserlichen Postregal bzw. taxisschen Postlehen gehört hat. Darum mußten möglichst alle Erinnerungen, alle Spuren, an dieses Fahrpostverbot sorgfältig beseitigt und die Unterschiede zwischen Brief- und Fahrpostwesen klein geredet werden. Nirgendwo – soweit mir diese Literatur bisher bekannt geworden ist – hat das Archiv Taxis dem Posthistoriker mitgeteilt, daß der Reichspost von 1662 bis 1692 das Betreiben von Fahrposten verboten war. Demzufolge waren Landesposten, wenn sie sich auf das Fahrpostwesen beschränkten und zwischen 1662 und 1692 eingeführt worden waren (als es der Reichspost vom Kaiser verboten war, Fahrposten zu unterhalten und diese Dienstleistung nicht im Reichspostregal enthalten war), am wenigsten anfechtbar. Die wahre – historische – Ursache für die Ignoranz bei den Regenten mit einer eigenen Landespost wurde verschwiegen, um diese Landesposten als unrechtmäßig besser bekämpfen zu können. Ich denke, bei einem Posthistoriker müßten eigentlich sämtliche Alarmglocken klingeln, wenn er feststellt, daß ausgerechnet der Reichs-Erzkanzler, Kurfürst und Erzbischof von Mainz als **Protektor der Reichspost**:

- Anselm Franz von Ingelheim mit Vertrag vom 9. Januar 1685 Maria Köpler die Konzession erteilte, weiterhin die von ihrem Ehemann unterhaltene wöchentliche Kutsche zwischen Worms und Mainz zur Beförderung der Reisenden zu unterhalten (siehe Seite 18), oder wenn dessen Amtsnachfolger,
- Lothar Franz Graf Schönborn mit Vertrag vom 6. Mai 1720 dem Mainzer Bürger Maximilian Schmitt für sich, seine Hausfrau und deren Erben, die zweimal wöchentlich zwischen Worms und Mainz verkehrende Ordinari-Landkutsche zu führen erlaubte und seinen Untertanen gleichzeitig befahl, diese Zession und Freiheit nicht zu beeinträchtigen (siehe Seite 100).

Ich denke, daß jeder posthistorisch interessierte Autor versuchen würde, für dieses außergewöhnliche Verhalten eine Erklärung zu finden. Gerade im Archiv bei Thurn und Taxis hätten dafür die besten Voraussetzungen bestanden.

Die Diskussion um das kaiserliche Postmonopol wurde in den letzten 100 Jahren immer auf der **Basis des Briefpostwesens** geführt. Das Fahrpostwesen wurde bei diesen Betrachtungen immer **stillschweigend als integraler Bestandteil des Briefpostwesens behandelt**, was aber nicht zutreffend ist, weil diese Dienstleistung erst gegen Ende des Dreißigjährigen Krieges (zunächst durch Landesposten) eingeführt wurde. Dabei übernahmen diese Fahrposten primär die Beförderung von Gütern und Personen im Regionalverkehr. Diese neue Dienstleistung war von der kaiserlich-taxisschen Reichspost (Reit- bzw. Briefpost) bis dahin definitiv ausgenommen und kann folglich auch nicht das kaiserliche (Brief-) Postmonopol umfaßt haben. Außerdem wurde sie mit anderen Betriebsmitteln – *per Achse* – betrieben. **Der Kaiser selbst hat schließlich sogar die Fahrpost bis 1692 nicht als zu seinem Postmonopol gehörend betrachtet, sonst hätte er nicht 1662 ein Verbot zum Betreiben von Fahrposten durch die Reichspost erlassen können.** Wer sich zukünftig bei einer Diskussion um das kaiserliche Postmonopol der historischen Wahrheit annähern möchte, muß zusätzlich auch zwischen dem Briefpost- und Fahrpostwesen sowie die Zeit vor bzw. nach 1692 differenzieren.

Meine ganz persönliche Einschätzung ist, daß die Posthistoriker im Zentralarchiv des Hauses Thurn und Taxis von den wahren historischen Zusammenhängen eigentlich gewußt haben müßten. Obwohl die Taxissche Lehenpost bereits 1867 endgültig untergegangen ist, drängt sich mir der Eindruck auf, daß dort bis zum Übergang des Archivs in den Besitz Bayerns (1. Januar 2004) offensichtlich Hauspolitik vor der historischen Wahrheit rangierte. Falls das Unterlassen dieser Information zum Fahrpostverbot zwischen 1662 und 1692 durch die Reichspost bewußt betrieben worden sein sollte, dann kann man dieses Verhalten auch kaum noch als »*Schönfärberei*« bezeichnen. Das Fatale an der Sache ist, daß solche Fehlinformationen in der Literatur kaum noch auszumerzen sind; – auch wenn glücklicherweise die Wahrheit immer ein ganz klein wenig an ihnen nagt. Fragen drängen sich auf: Welcher Stellenwert kommt dieser Literatur – soweit sie diesen Themenkreis (vielfach juristische Abhandlungen zum kaiserlichen Postregal) und Zeitraum behandelt – heute noch zu? Und: Wie glaubwürdig ist die übrige Literatur (siehe auch Seite 4)? Und am Ende bleibt noch die Frage offen: Kennen wir damit schon alle wichtigen Fakten oder fehlen noch entscheidende Teile in diesem Puzzle?

Meine Anfrage im Rundbrief 478 (Seite 106/107) des Deutschen Altbriefsammler-Vereins über Hinweise auf Wilhelm Vleertmann ist ohne Resonanz geblieben. Um noch systematisch nach fehlenden Informationen – insbesondere zwischen den Jahren 1692/93 sowie 1697 und 1704 – zu suchen, fehlt mir zwischenzeitlich die Geduld. Leider war es mir auch nicht vergönnt, die Lebensurkunde für den kurbayerischen Erbland-Postmeister, Franz Ferdinand Graf von und zu Haimhausen, einzusehen oder zwecks Abbildung zu erhalten. Diese Urkunde soll sich angeblich im Besitz eines Münchner Sammlers (J. Ht.) befinden. Mit diesen Mängeln habe ich mich zwischenzeitlich abgefunden.

Die früheste »Postordnung« stammt aus dem Jahre 1546 aus Mailand⁴³⁷. Es fehlte zunächst einfach an Erfahrung, um einen Codex der Rechte und Pflichten dieser Anstalt aufzustellen, deren Wirksamkeit so viele Berührungspunkte mit den Verhältnissen des privaten und öffentlichen Lebens bot. Auch wenn die einzelnen Regierungen beim Ausbau ihrer Landesposten bestimmte Grundsätze verfolgten, entstanden Reskripte erst aus gegebenem Anlaß zur Behebung von momentanen Mißständen heraus. Ob Schwedens »General Rijkzens Post-Ordnung – General Reichs-Post-Ordnung«, herausgegeben 1643 und 1645, jedoch in den schwedischen Besitzungen im Heiligen Römischen Reich (Schwedisch-Pommern, Wismar, Bremen-Verden, schwedisches Postamt in Hamburg) Gültigkeit erlangt hat, konnte ich noch nicht feststellen. Eine erste förmliche Postgesetzgebung ist in Deutschland am 13. April 1659 durch Braunschweig-Lüneburg herausgegeben worden; erst 1681 folgte Kursachsen. Die »Fürstl. Mecklenburg-Güstrowsche Revidierte Postordnung« datiert von 1693; 1698 folgten die Kaiserliche Reichspost und 1699 Kurbrandenburg⁴³⁸.

Der vielfach auftretende Terminus »Landpost« scheint sowohl im Sinne von »Landespost« – also einer landesherrlichen Territorialpost – als auch im Sinne einer Fahrpost, die – ausgehend von einer (Residenz-) Stadt – hinein in ländliche Gebiete führte, benutzt worden zu sein. Wann immer dabei politische Ziele verfolgt wurden, scheint die erste Variante gemeint gewesen zu sein. Eine klare, sichere Trennung ist nicht immer möglich.

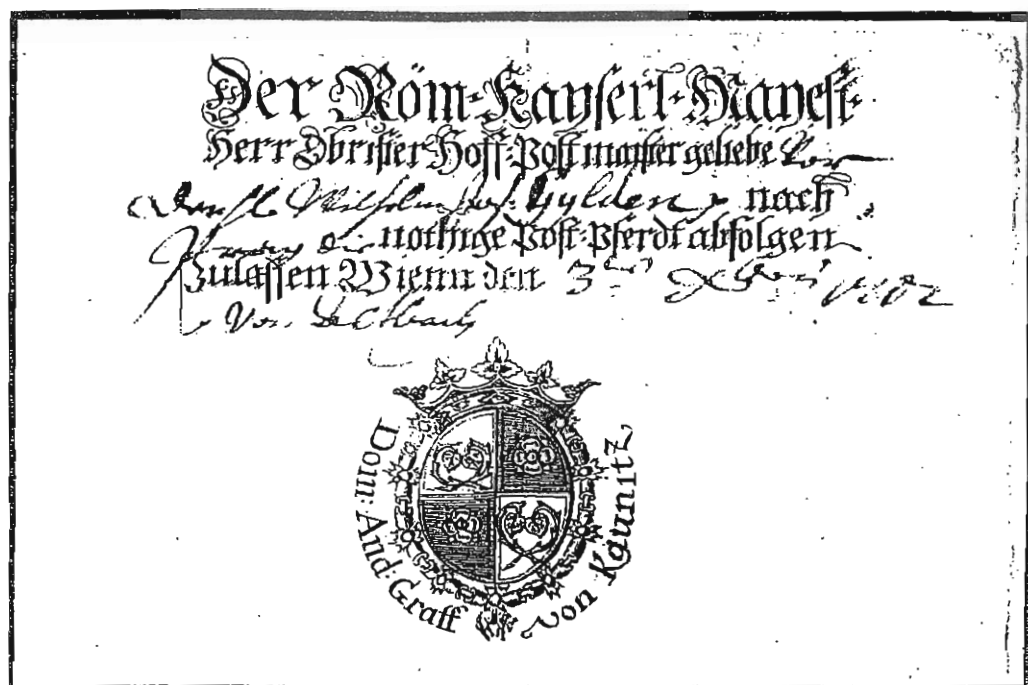
Abschließend folgen noch drei Abbildungen: Zunächst ein frühes Posthaus um 1745, dann ein Passierschein vom Kaiserhof in Wien aus dem Jahre 1702 sowie ein Posthausschild aus Aachen, das um 1748 entstanden sein dürfte (Abbildung 53–55).

Vorlage: l'eredarius, O.: »Das Buch von der Weltpost«
Seite 122. Berlin 1885.



Abb. 53: Posthaus der Familie Schoeppenberg zu Kleve mit dem Lindenbaum-Tempel
(nach einem Kupferstich aus dem Jahre 1745).

Abb. 54: Order des Obrist-Hof-Postmeisters Graf von Kaunitz an den Posthalter in Wien vom 3. X^{bris} (Dezember) 1702 dem Reisenden Wilhelm Jos. Gylden für dessen Reise nach Prag die erforderlichen Extra-Postpferde zur Verfügung zu stellen. Beachtenswert ist auch die Ausführung als Kupferstich (verkleinerte Wiedergabe).



Vorlage: Sammlung (Ex-Sammlung ?) F. Muche, Frankfurt am Main.



Original im Museum für Post und Kommunikation, Frankfurt am Main

Abb. 55: Noch unter Kaiser Karl VII. waren 1744 Postverträge zwischen Thurn und Taxis sowie der Kurpfalz bzw. Kurköln (für das Fürstbistum Lüttich [s. Seite 113]) zustande gekommen, welche Taxis die Einrichtung einer Fahrpoststation in Aachen ermöglichten. Spätestens mit Aufnahme der Verhandlungen zum Friedensschluß von Aachen (18. Oktober 1748) dürfte dort eine Reichspoststation eingerichtet gewesen sein. Von 1748 stammt auch ein Bestallungsbrief für den Posthalter Joan Beckers⁴³⁸. Die Abbildung zeigt das Posthausschild aus Aachen mit dem Wappen von Kaiser Franz I. (reg. 1745–1765).

Allgemeine Hinweise, Anmerkungen und Quellenangaben

Allgemeine Hinweise:

Nach den Grundsätzen der Heraldik sind die Seiten »links« bzw. »rechts« in den Wappen nicht dem müßten Gesichtspunkt des Beschauers, sondern dem des Schildträgers (Herolds) entnommen.

Zitate in diesem Beitrag stehen grundsätzlich in »kursiver Schrift« und Anführungszeichen. Ergänzungen in Zitaten usw., die in eckigen Klammern [...] stehen, sind Hinweise des Verfassers, die sich sonst nur aus dem weiteren Zusammenhang im Originaltext ergeben. Hervorhebungen in Zitaten durch den Verfasser erscheinen als **fette Schrift**; falls die hervorgehobene Passage bereits im das Original in fetter Schrift vorliegt, dann ist dieser Bereich zusätzlich unterstrichen. Zusätzliche Hinweise des Verfassers, die sich nicht unmittelbar aus dem erweiterten Zitat ergeben, sind mit dem Hinweis »A.d.A.« versehen.

Anmerkungen und Quellenangaben:

- ¹ Am 17. Februar 1691 hat König Wilhelm von England auch dem Thomas Neale das Recht zur Errichtung und zum Betrieb von Postkursen in den nordamerikanischen Kolonien auf die Dauer von 21 Jahren verliehen (Kalmus: Seite 353).
- ² Auch die nördlichen Niederlande hatten ursprünglich zum Gebiet der kaiserlichen Reichspost gehört. Jedoch war bei dem Aufstand von 1566 Leonhard von Taxis von den Generalstaaten als Reichspostmeister der Spanischen Niederlande abgesetzt worden. Bis zum Westfälischen Frieden (1648) hatte Taxis vergeblich versucht, seine Ansprüche geltend zu machen (siehe Kalmus: Seite 315).
- ³ Gallitsch: Seite 29–48. Erweiterter Nachdruck auch bei Diederichs (2001 a): Seite 85–106.
- ⁴ Alle Zitate aus diesem »Vortrag ...« sind in dem nachfolgenden Beitrag als »wörtliche Rede« wiedergegeben. Dabei wurde bewußt in Kauf genommen, daß die entsprechenden Passagen im Original etwas anders lauten können. Ein Vergleich mit den Originalen (weitgehend enthalten im BayHStA München, Generalregister »Post- und Botenwesen«, Kurbayern, Geheimes Landesarchiv, Faszikel Nr. 953) hat aus Zeitgründen nicht stattgefunden.
- ⁵ Ludwig Kalmus war Sekretär des österreichischen Handels- und Postministers Wilhelm Taucher. Die Emigration führte Kalmus nach Paris. Sein weiteres Schicksal ist unbekannt (Behringer [2003], Seite 33, Anm. 144).
- ⁶ Dem Brand von Brüssel können nur die Unterlagen aus der Zeit vor 1695 zum Opfer gefallen sein. Wilhelm Vleertmann hat aber selbst noch nach 1715 wieder ein Come back versucht. – In dem Beitrag »Die habsburgische, kaiserliche Reichspost unter dem fürstlichen Haus Thurn und Taxis« (in: Archiv für deutsche Postgeschichte, Heft 2 von 1990, Seite 13 – 32) geht M. Dallmeier auf Seite 26 kurz auf die Entwicklung der Personen- und Fahrpost ein; läßt die Geschichte aber erst mit der Herausgabe der Reichspostordnung im Jahre 1698 beginnen.
- ⁷ 1.) Kalmus: Seite 268. / 2.) Moser (1752): § 106, Seite 117. / 3.) Teubner: Seite 665. / 4.) Druckschrift aus Nürnberg von 1707: »Gründlicher Bericht und Vorstellung ...«. Siehe auch Anlage 2a.
- ⁸ Diederichs (2006): Seite 56 – 58. Dort wird erstmals über diese Zusammenhänge berichtet. Der vorliegende Beitrag enthält weitere Einzelheiten zu dem Verbot für die Reichspost zum Betreiben von Fahrposten.
- ⁹ Diese grundlegenden Ereignisse von 1662 und 1692 sind bei W. Behringer [2003] – mangels Quellenbasis – viel zu kurz gekommen (siehe Seite 447–448 und 453). Die Ereignisse von 1692 erschöpfen sich in einem einzigen Satz: »Kaiserliche Protestschreiben vom 21. August 1692 an verschiedene Reichsstände beanspruchten dagegen ... plötzlich die Fahrpost als Annex des Kaiserlichen Postregals«. Einen Grund dafür gibt er nicht an. Die Angaben auf Seite 455 sind tlw. zu berichtigen: So ist der Wechsel in der Fahrpostpolitik nicht durch den Generationswechsel in den Ämtern zustande gekommen, sondern ab 1686 durch den Nürnberger Reichspostmeister J. J. Oexle sowie ab 1702 durch eine Initiative von Mainz und erst ab 1705 durch die neue Zentrale in Frankfurt betrieben worden.
- ¹⁰ Effenberger: Seite 36–37.
- ¹¹ Dallmeier (1977 b): Regest 173.
- ¹² Dadurch, daß der Kaiser 1615 den Postverkehr zum Reichsregal erklärt hatte und dann als Reichslehen an Taxis vergeben hatte, war das Postwesen zu einer reichsrechtlich legitimierten Institution erhoben worden, welche sowohl in kaiserlichen Mandaten und der Wahlkapitulation verankert war und auch unter dem Schutz des Reichserzkanzlers als *protektor postarum* stand. Der Kaiser hatte jedoch die Postanstalten in seinen habsburgischen Erbländen vom Reichspostregal ausgenommen. Damit wollte er sich die postalische Unabhängigkeit von der Reichspost sichern (für den Fall, daß einmal ein Nicht-Habsburger Kaiser werden sollte). Diese Abtrennung lag ganz in der Entwicklungstendenz der habsburgischen Kaiser, die ihre Erblände von den eigentlichen Reichsbehörden möglichst weitgehend zu eximieren suchten. Dadurch, daß sich der Kaiser als Erzherzog von Österreich in seinen Erbländen eigene Landesposten zugelegt hatte, wurde das Reichspostregal – besonders nach 1648 – nicht von allen Reichsständen anerkannt. Das Ziel, eine allgemeine und ausschließlich **Kaiserliche Reichspost** zu etablieren und somit das Postmonopol im gesamten Heiligen Römischen Reich auszuüben, ist dadurch nie erzielt worden (siehe auch Abbildung 4).

¹³ Effenberger: Seite 44 – 55. Drucke auch bei Lünig, Seite 450, und bei Beust, 2. Band, Seite 991– 992. Siehe auch Anmerkung 13.

¹⁴ Bereits unter Kaiser Maximilian I. (reg. 1493– 1519) finden sich – ebenso wie in der allgemeinen Verwaltung – zwei Zentren der Postverwaltung deutlich ausgeprägt: Innsbruck und Wien, wobei deren Stellung zu der taxisschen Postverwaltung in Brüssel nicht eindeutig festgelegt war. Als Böhmen unter Ferdinand I. an Habsburg fiel, entstand 1520 in Augsburg ein kaiserl.-königl., spanisches Postamt, das vom niederländischen Postgeneralat abhängig war (Seraphin-Linie). Ab 1529 kam in Augsburg noch ein österreichisch-erbländisches Postamt hinzu (Antoni-Linie). Noch komplizierter wurde das postalische System, als nach 1564 drei Ländergruppen, die ihren eigenen Verwaltungsapparat besaßen, entstanden. Es entwickelten sich vier unabhängige Postsysteme:

- Das kaiserl. Hofpostamt in Prag, dem auch die Postkurse Böhmens unterstanden, leitete von 1592 bis 1610 Georg Pichl; nach dessen Tod einige Monate dessen Witwe, Hedwig Pichl.
- Das niederösterreichische Postmeisteramt in Wien stand unter der Leitung von Hans Christoph Wolzogen;
- Das ober- und vorderösterreichische Hofpostamt in Innsbruck leitete seit 1583 Paul von Taxis (Innsbr. Linie).
- Das innerösterreichische Postmeisteramt in Graz besaß des Grazer Hofpostmeisters Johann Baptista von Paar als Erblehen. Nach dessen Tod Ende 1600 ging das steirische Postlehen an dessen Sohn Hans Friedrich über.

Am 4. Juni 1601 ging das niederösterreichische Postmeisteramt im Auftrag von Erzherzog Matthias in den Besitz von Karl Magno über. Im Mai 1611 war Lamoral von Taxis zum kaiserl. Hofpostmeister in Prag bestellt worden. Aber am 19. Nov. 1612 mußte er dieses Amt bereits wieder verlassen, um das Reichspostgeneralat in Brüssel zu übernehmen. Da das Hofpostmeisteramt in Prag auf gar keinen Fall mit der taxisschen Reichspost in einer Hand vereinigt sein sollte, wurde an Stelle Lamorals von Taxis am 19. Sept. 1612 der niederösterreichische Postmeister Karl Magno auch Hofpostmeister in Prag. Damit war das kaiserl. Hofpostmeisteramt in Prag und das niederösterreichische Postmeisteramt wieder in einer Hand vereinigt. Im Lehensrevers von 1615 mußten die Taxis versprechen, den Hof- und niederösterreichischen Postämtern »keinen Eintrag, Irrung, Verhindernis oder Beschwerde« zu tun (Lünig [1713]: Seite 448). Nach Ausbruch der Unruhen in Prag (Mai 1618) war der kaiserl. Hof nach Wien verlegt worden, wo er und das Hofpostmeisteramt auch nach der Rückeroberung Böhmens (1620/21) blieb. Anfang Sept. 1620 übergab Karl Magno das Hofpostmeisteramt seinem Sohn, Hans Jakob Magno, der am 10. Okt. 1620 vom Kaiser formell bestätigt wurde. Damit bestanden in Wien nebeneinander das (ehemals Prager) Hofpostmeisteramt und das niederösterreichische Postmeisteramt. Die Leitung der böhmischen Postkurse wurde am 13. Februar 1621 vom Kaiser dem Prager Postmeister Ferdinand Prugger übertragen. Obwohl Prugger durch weitere Verträge relativ unabhängig wurde, führte Hans Jakob Magno weiterhin formell den Titel eines böhmischen Postmeisters. Hans Christoph von Paar kaufte am 24. Okt. 1622 von Hans Jacob Magno gegen 15.000 Gulden plus sechs Pferde das kaiserl. Hofpostamt in Wien. Am 1. Mai 1623 übernahm er das Amt. Damit waren die innerösterreichische, niederösterreichische und böhmische Post im Besitz der Familie Paar vereinigt. Nur das oberösterreichische Postmeisteramt in Innsbruck hatte seine selbständige Stellung bewahrt. Am 4. September 1624 erhielt er von der Hofkanzlei den erblichen Lehensbrief über das oberste Hofpostmeisteramt sowie über die Post in Ungarn, Böhmen und der inkorporierten Provinzen. Ausführlich bei Kalmus: Seite 190–199.

Anmerkung: Daneben besaßen auch noch Tirol und Schlesien Sonderstellungen in den österreichischen Erbländen.

¹⁵ Bei den vielen Reisen des Kaisers lag ein echtes Bedürfnis des Hofes vor, am jeweiligen Aufenthaltsort des Herrschers ein gut funktionierendes Postwesen vorzufinden, denn oftmals mußten die Postkurse improvisiert werden.

¹⁶ In der Neidenburger Amtsordnung von 1567 wurde festgelegt, daß »hinfüro keiner gefahren oder durch die Posten befördert werden [solle], er habe denn einen von fürstlichen Gnaden oder von den Regimentsrätchen unterschriebenen Paßbrief vorzuzeigen«. Zitiert nach Brandtner: Seite 45.

¹⁷ Brandtner: Seite 45.

¹⁸ Zwischen 1626 und 1629 war der schwedische Reichskanzler Axel Oxenstierna auch Generalgouverneur für das Herzogtum Preußen. Durch den Waffenstillstand von 1629 zwischen Schweden und Polen blieb Schweden im Besitz von Livland und damit Nachbar von Preußen. Aus dieser Zeit können daher keine Edikte von Georg Wilhelm vorliegen.

¹⁹ Schüler: Seite 23.

²⁰ Der Kurfürst persönlich bezeichnete Martin Neumann in seinem Schreiben vom 22. Mai 1649 [siehe Gallitsch (1958), Seite 224] als »Unseren preußischen Postmeister« und differenzierte damit zwischen dem Herzogtum Preußen und Kurbrandenburg.

²¹ Gallitsch (1958): Seite 216.

²² Diederichs (2001 a): Seite 18–21 mit weiteren Einzelheiten.

²³ Gleichzeitig war auch Schweden bemüht, neue Postkurse einzuführen. In dem Schreiben vom 18. November 1648 an den kaiserlichen Gesandten in Osnabrück sowie an den Rat von Hamburg fordert Kaisers Ferdinand III., das Vorhaben des schwedischen Postmeisters Jacob Becker zu Riga, einen Postenlauf von Riga über Danzig und Stettin nach Hamburg und Amsterdam einzuführen, zu unterbinden (Einzelheiten siehe: Diederichs 2001 a, Seite 21).

²⁴ Lünig (1713): Seite 463.

²⁵ Stephan: Seite 107– 108.

²⁶ Im Vorfeld des Restitutionsedikts bestimmte ein Dekret von Kaiser Ferdinand II. vom 2. November 1627, daß in Frankfurt und einigen anderen Reichsstädten nur »*katholische Subjekte*« als Reichspostmeister angestellt werden dürfen (Faulhaber, Seite 52). Vermutlich hing damit bereits der Wechsel im Postamt Mainz 1627 zusammen. Der Frankfurter Reichspostmeister Johann von der Birghden war 1628 durch den Niederländer Gerhard Vrints ersetzt worden. Als Reichspostmeister oder Reichspostverwalter in Nürnberg folgen zwischen 1615 und 1635 in schneller Folge zunächst Nürnberger Bürger. Dem Werk von Emeram Ackold: »*Gründlicher Unterricht von dem aus Landes-Fürstlicher Hoheit herspringenden Post-Regal derer Chur- und Fürsten des Heiligen Römischen Reichs...*«, Leipzig 1710, Seite 79, ist der folgende Auszug entnommen: »*Eben dieser Cößfeld hat [anlässlich der Einrichtung des Reichspostamts in Nürnberg] auch in seinem schriftlichen Memoriale, so er den 1. Sept. 1615 zu Nürnberg übergeben, diese ausdrückliche Wort gesetzt: NB. daß diß Post-Amt durch einen allhie angesessenen Burger administriert und verwaltet werde [...]. Solchem Anbringen und Versprechen gemäß, ist erstlich Johann Georg Heyd, Burger zu Nürnberg, Anno 1615 [eingesetzt worden]. Nach seinem Tod Virgilius Egen oder Ehinger, auch Burger zu Nürnberg, Anno 1625, der Catholischen Religion zugethan. Nach des Egens Tod, Franz Christoff Albrecht des Egens gewesener Diener, auch Burger zu Nürnberg, Anno 1630. Nach diesen Georg Grathwohl, auch Burger daselbst, Anno 1634 zum Post-Verwalter in Nürnberg verordnet worden. Der erste Fremde aber ist gewesen Gisbertus du Boys, Anno 1635. Nach ihm ist kommen Jacob de Febuer, auch ein Fremder, Anno 1643. Und endlich nach dessen Tod, der jetzige Fremde Post-Meister Johann Abondio Somigliano, Anno 1646*«. Gisbert de Boys (Bois) konnte sich der Fürsprache des Erzbischofs von Mainz und Schutzherm des Reichspostwesens erfreuen, und war mit Patent vom 16. August 1635 in Nürnberg als Reichspostmeister eingesetzt worden. Jacob de Febuer war in Belgien geboren; sein Vater war königlich spanischer Rat. Er war der Vetter des Premier Officier Matton in Brüssel und Schwager des Nürnberger Reichspostmeisters Johann Abondio Somigliano (Behringer, Wolfgang: »*Veränderung der Raum-Zeit-Relation ...*«, Seite 52, Anm. 34). Nach dem Gastwirt Nickel (1620) wurde in Erfurt 1636 Georg Friedrich Breitenbach (RPM 1636–1654) eingesetzt. Nürnberg, Memmingen und Lindau wollten nach der Exekution des Westfälischen Friedens wieder in ihre alten Rechte auf Einsetzung eigener Postmeister eingesetzt werden (siehe Moser [1752]: § 92, Seite 82–93).

Das Regensburger Hofpostamt war 1630 in ein reguläres Reichspostamt umgewandelt und mit dem bisherigen Hofpostmeister Wolfgang Thenn als kaiserlicher Postmeister besetzt worden. Der neue Reichspostkurs Augsburg – Waldmünchen blieb aufgrund seiner Entstehung nach der Erhebung des Regensburger Postamtes zum kaiserlichen Oberpostamt dem Augsburger Oberpostamtsbezirk unterstellt. Erst nach dem Abzug der Schweden am 16. Juli 1634 setzte die Gräfin Taxis am 18. Februar 1636 »*ein taugliches, katholisches Subjekt*« – Johann Antonio Ponzone von Ponzone – als Postamtsverwalter ein.

²⁷ Diederichs (2006): Seite 21–24 mit weiteren Einzelheiten.

²⁸ Diederichs (2001 a): Seite 27–31.

²⁹ Dallmeier (1990): In dem Beitrag »*Die habsburgische, kaiserliche Reichspost unter dem fürstlichen Haus Thurn und Taxis*« geht der Autor auf Seite 26 kurz auf die Entwicklung der Personen- und Fahrpost ein; läßt die Geschichte der Fahrpost aber erst mit der Herausgabe der Reichspostordnung im Jahre 1698 beginnen.

³⁰ Diederichs (2006): Seite 36 bzw. 48. Erst unter dem Druck von Kaiser und Taxis wurde am 7. August 1659 mit Ernst Fuchsfeld in Hildesheim ein kaiserlich-taxisscher Postmeister eingesetzt.

³¹ Destruvaux: Seite 78, 59, 123, 127, 124, 125 und 128 (Auszüge, jeweils die Abbildungen betreffend).

³² Dallmeier (1977a): Seite 91–93 und 97.

³³ Behringer (2003): Seite 444, in Verbindung mit Dallmeier (1977 b), Regest Nr. 312. Durch das Mandat vom 18. September 1653 erneuerte der Kaiser alte Ordnungen zur Handhabung des ordentlichen [Brief-]Postwesens im Reich und zur Abschaffung des Nebenbotenwesens und der Metzgerposten wie zuvor schon Kaiser Rudolf II., Kaiser Matthias und Kaiser Ferdinand II. Neu war das Verbot zum Betreiben von »*postcallessen*« durch Bürger, Wirte und Kutscher. Dieses Mandat weist die Fahrposten der Reichspost jedoch nicht als zum Reichspostregal gehörend aus.

³⁴ Die Straßenverhältnisse der damaligen Zeit waren extrem schlecht. In der Regel handelte es sich um Feldwege mit ausgefahrenen Spurrillen, in denen sich das Regenwasser sammelte. Um festen Untergrund zu finden, mußten die Postkutschen oft vom Weg abweichen, wodurch erhebliche Flurschäden entstanden. Die Instandhaltung der Wege und Brücken oblag in Braunschweig-Lüneburg den Gemeinden und wurde durch die Regierung in Verordnungen ab 1645 immer wieder angemahnt. Das Patent vom 15. September 1645 forderte die Notare auf, gemäß ihrer Amtspflichten auf die Ausbesserung der Wege zu achten (Oberschelp: Seite 67). Wegen der schlechten Wege und des hohen zu befördernden Gewichts mußten die Pferde viel öfter gewechselt werden als bei Reitposten. Für die Fahrposten waren mindestens drei- bis sechsmal so viel Pferde erforderlich wie für einen Postreiter. Während für einen Postreiter eine Furt ausreichte, benötigten die Fahrposten in der Regel Brücken.

³⁵ Nach dem Haushaltsbuch des Frankfurter Oberbürgermeisters Johann Balthasar Kaib (1637–1697) hatte dieser allein für den Unterhalt (Pferde, Reparaturen für Wagen, Geschirr etc.) für den Zeitraum zwischen 1685 und 1695 die Summe von 1.375 Gulden aufzuwenden, was in etwa seinem Jahreseinkommen entsprach.

³⁶ Der Landgraf Wilhelm VI. von Hessen-Kassel ernannte um 1661 den Weinschenk Reinhard Bödiker in Kassel zum hessischen Postverwalter und begründete damit ein eigenes Landespostwesen. Bernhard Parwein blieb jedoch noch bis zu seinem Tode im Jahre 1667 taxisscher Postverwalter.

- ³⁷ Pütter: Seite 61–64. Ferner: Moser (1752): § 101, Seite 99. Ferner: Hartmann: Seite 317–320.
- ³⁸ Unter gewissen Auflagen hatte Kaiser Rudolf II. (1576–1612) Leonhard I. von Taxis (Brüsseler Linie) unter dem 16. Juni 1595 den Bestallungsbrief König Philipps II. von Spanien aus dem Jahre 1557 – soweit es die von Spanien besoldeten Posten im deutschen Reichsgebiet betraf (Postkurs Brüssel – Trient) – bestätigt und ihn gleichzeitig zum kaiserlichen »Generaloberstenpostmeister im Heiligen [Römischen] Reich« ernannt. Damit war die Theorie geboren, daß das Recht, »Posten in ganz Deutschland« – grenzüberschreitend – anzulegen, ein kaiserliches Privileg und Reservat sei. Unter dem 6. November 1597 erhob Rudolf II. das Postwesen im Reich zu einem kaiserlichen Reichsregal, indem er die unberechtigte Ausübung des Nebenbotenwesens und der Metzgerposten unter Strafandrohung verbot. Kaiserliche Patente und Mandate versuchten zusätzlich, die »postweise« (d. h. mit Abwechslung von Postreitern und Pferden in bestimmten Abständen) Beförderung von **Briefen** dem alten städtischen Botenwesen zu verbieten.
- ³⁹ Kuhlmann: Seite 31. Die heimliche Erweiterung des Briefpostregals von August 1692 auf das Fahrpostwesen ist ihm nicht bekannt geworden. Als Postoberinspektor war er von 1968 bis 1994 als Autor und Schriftleiter für die »Postgeschichtlichen Blätter Hamburg« tätig und war auch langjähriger Geschäftsführer der Bezirksgruppe Hamburg.
- ⁴⁰ Pütter: Seite 122. Ferner: Diederichs (2006): Seite 46 – 47 sowie Anlage 9 (Seite 197 – 209) mit weiteren Einzelheiten.
- ⁴¹ Darin befahl der Kaiser den Reichsständen, das zum Nachteil des ordentlichen Reichspostwesens im Reich und in den Spanischen Niederlanden eingerichtet »newerliche posten- und bottenwerck« unverzüglich abzustellen: Unterlegte [mit Pferdewechsel betriebene] Postkaleschen, Pferde und Boten, mit denen die Bürger, Wirte, Metzger und Nebenposten Briefe und Personen befördern auszuheben und mit Haft, Konfiskation und Geldstrafe zu belegen (Dallmeier [1977 b], Regest Nr. 323). Dieses Mandat dürfte in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Streit in Lübeck und Hamburg stehen.
- ⁴² Moser (1752): § 106, Seite 117. Der vollständige Vorgang umfaßt die Seiten 116–120. In § 133 (Seite 191–214) wird der Streit »zwischen Taxis und Nürnberg, wegen angelegter fahrender Posten« vor den Kaiser gebracht und ausführlich behandelt. Auf Seite 199 (Pkt. 4) wird beklagt, daß die Fahrpost »bloß zu des General-Post-Amtes [unerlaubten] Privat-Interesse und Eigennutz« diene. Und auf Seite 200 heißt es auszugsweise (Pkt. 6), daß: »... das Löbliche General-Reichs-Post-Amt, ratione diser neuerlich angelegten Post-Land-Gutschen sich weder in Investituris Imperatorum, noch auch in deren General-Mandatis, oder Special-Concessionibus, am wenigsten aber in einer rechtmäßig hergebrachten Observanz zu fundiren vermag ...« Auf Seite 209 wird noch einmal die Erklärung von Kaiser Leopold von 1660 bemüht, wonach er nicht habe gestatten wollen, »daß aus seinem Post-Regal, zu der Post-Bedienten Privat-Nutzen, denen Reichs-Stätten aber zum Schaden, ein gemeines Fuhrwerck gemacht werde, auch An. 1662 von neuem befohlen, den Mißbrauch des Fuhrwercks abzustellen, mit der Erklärung, daß er diese geklagte Mißbräuch, Eingriff und Excesse durchaus nicht gestatten wolle...«
- ⁴³ Teubner: Seite 665.
- ⁴⁴ Kalmus: Seite 268. Resolution vom 26. März 1662 aus dem Reichshofrats-Archiv: RHR 641.
- ⁴⁵ Cæsareo Tuuiano (als Pseudonym für Leopold Albrecht **Schoppe**): »Glorwürdiger Adler, das ist Gründliche Vorstell- und Unterscheidung der Kayserl. Reservaten und Hochheiten ...«. Ohne Ortsangabe; erschienen 1694. Num. 38 (Seite 240–249). In dem Schreiben an den Kaiser erklären die Reichsstände auszugsweise (Seite 244), »... daß vor den Kriegs-Läufften [1618–1648] in diesen Niedersächsischen Craiß keine öffentlichen Posten gewesen, noch darinnen unterhalten worden seyn, so von dem Graffen von Taxis dependirt haben.« Und weiter auf Seite 246–247 heißt es, daß dem Grafen Taxis: »... mit Kayserl. Ernst auffzuerlegen und zu befehlen [sei], daß er mit seinem biß dato verübten, und wider alle Rechten lauffenden Attentaten, unbeweißlichen Anklagungen, Practiken, und was ihm seine eigenthätige Lust und Begierde weiters dictiren möchte, zurück halte, auch die Wagen und Post-Caleschen, worauf er die reisenden Persohnen, wie auch Kauffmans-Güter, Paquet und Wahren zu führen, sich de facto unternimmt ... wiederum ab- und einstelle. ...«. In der ebenfalls dort enthaltenen Antwort des Kaisers verteidigt dieser ganz allgemein seine Post-Reservatrechte. Obwohl er dem Grafen Taxis unter dem 26. März 1662 verboten hatte, durch die Reichspost Fahrposten zu unterhalten, wird dies in der Antwortnote nicht erwähnt.
- ⁴⁶ Kalmus ausführlich Seite 235–269.
- ⁴⁷ Moser (1752): § 106, Seite 120; siehe auch Anlage 2a.
- ⁴⁸ Die Mandate zum Nebenpostieren vom 18. September 1653 und 28. Mai 1660 (Dallmeier [1977 b]: Regest 312 und 323) dürften damit hinfällig geworden sein.
- ⁴⁹ Die periodisch verkehrenden Fahrposten entoben die Reisenden der lästigen Notwendigkeit, mit Fuhrunternehmern individuelle Beförderungsverträge auszuhandeln. An die Stelle der Willkür des lokalen Fuhrunternehmers war die Beförderungsgarantie einer öffentlichen Institution getreten, die der Kontrolle durch die Landespolizei oder der Regierung unterlag. Damit hatte im Reiseverkehr auch ein neues Element der Verlässlichkeit Einzug gehalten. Der Reisende mußte keine Rücksichtnahme mehr auf seine Nationalität, Konfession, Stand, Geschlecht, Sprache oder Alter befürchten. Außerdem waren auch Reisedauer, Kosten und Anschlußkurse kalkulierbar geworden.
- ⁵⁰ Diederichs (2006): Seite 46 – 48 sowie 197–208. Durch Dekret von Herzog Christian Ludwig von Braunschweig-Lüneburg vom 18. Mai 1661 mußte der Reichspostmeister Johann Kluge zu Braunschweig seine Fahrposten einstellen. (siehe Behringer [2003]: Seite 447, Anm. 580).

- ⁵¹ Dube: Seite 74.
- ⁵² Nachdem Kurfürst Maximilian Heinrich am 13. Juni 1652 zunächst den Braunschweiger Postmeister Rütger Hinüber als Postmeister in Hildesheim erblich eingesetzt hatte, mußte er 1659 auf Druck von Kaiser, Reichshofrat und Taxis Ernst Fuchsfeld mit der Postverwaltung betrauen.
- ⁵³ Kalmus: Seite 272–274. Ferner: Dallmeier (1977 b): Regest 327, 328, 332, 344, 345 und 347.
- ⁵⁴ Diederichs (2006) mit weiteren Einzelheiten auf Seite 56–60.
- ⁵⁵ Hüttner berichtet auf Seite 242: »Am 9. Febr. 1664 wurde eine fahrende Societätspost von Naarden durch das Münsterland bis Osnabrück veranstaltet, in Verbindung mit einer anzulegenden Post von Osnabrück bis Bremen und Hamburg. Jene Societätsfahrt übernahmen der Post- und Bürgermeister Heshuysen in Naarden und die Witwe des fürstbischöflichen Münsterischen Postmeisters Ameldung in Osnabrück; nach beider Tod ging die Besorgung der Anstalt auf deren Erben über...«. Siehe auch Diederichs (2006): Seite 79 mit der Ankündigung dieser Fahrpost.
- ⁵⁶ Boes (1961): Seite 43–44.
- ⁵⁷ Boes (1965): Seite 5.
- ⁵⁸ Diederichs (2003): Seite 191–192 und 227.
- ⁵⁹ Faulhaber: Seite 87–104.
- ⁶⁰ Bender, P. und Weidlich., H. A. (1965).
- ⁶¹ Kalberla: Seite 25 und North, G.: »Der Poststreit in Friedberg«, Seite 21.
- ⁶² Ausstellungskatalog: Zwei Jahrtausende Postwesen: Rüdiger Wurth schreibt auf Seite 154: »Vom 1. August 1590 datiert ein Bestallungsbrief für einen Postmeister Hanns Schraierer, woraus man mangels zurückweisender Angaben nur den Schluß auf die damalige Existenz eines Landespostwesens ziehen kann. Jedenfalls erscheint unter [dem Salzburger Landesfürsten] Wolf Dietrich [von Raitenau] das Landespostwesen als landesfürstliches Recht manifestiert und wird die Eigenständigkeit salzburgischen Postwesens noch dadurch in historischer Sicht unterstrichen, daß die Reichspoststationen auf der Salzburger Route nicht in der Stadt, sondern im östlich gelegenen Neumarkt situiert gewesen war«.
- ⁶³ Münzberg (1994): Seite K – 464 und K – 467.
- ⁶⁴ Bei Destruvaux heißt es auf Seite 125: Le 3 février, MARSILLY, un Gascon résidant à Maastricht obtient octroi du prince de Liège pour l'établissement »d'une commodité de sièges roulants ou carrosses à deux roues pour 1, 2 ou 4 personnes à mener en telle sorte, que parmi les relais de chevaux de 4 à 4 heures, le chemin de 20 lieues puisse s'accomplir en une journée vers toutes les villes tant de nos pays de Cologne [le prince en était électeur] et autres [Liège] qu'aussi vers celles des princes voisins où le droit de neutralité et bonne amitié donne liberté d'accès et de trafic à nos sujets. L'entreprise se tiendra pour 30 ans, à commencer au 1^{er} avril 1666, pour porter personnes, hardes, paquets de marchandises **et lettres**, à condition toutefois, que selon sa promesse, il fera tous les jours partir soit à vide, soit à charge, lesdites chaises roulantes et ne pourra prendre pour chaque personne que 12 sous par lieue et 8 sous pour chaque cent pesant.«
- ⁶⁵ Diederichs (2003): Seite 13 mit den beiden Abbildungen von 1669.
- ⁶⁶ Ausstellungskatalog: Zwei Jahrtausende Postwesen: Rüdiger Wurth ergänzt auf Seite 156: »... Letzter 'Postlehensinhaber seit dem 1. Jänner 1750 [war] Graf Georg von Arco', der erstmalig den Titel eines 'Obrist-Postamts-Directors' führte. Aus einer Instruktion für Graf Arco weiß man, daß die Posteinahmen für den Lehensinhaber bestimmt waren, der jedoch die Hofpost kostenlos zu befördern hatte ...«.
- ⁶⁷ Diederichs (2001a): Seite 42 und 57.
- ⁶⁸ Warthuysen: Seite 42.
- ⁶⁹ Fleitmann: Seite 10 – 11.
- ⁷⁰ Diederichs (2006): Seite 81–86 und Anlage 28a (Seite 255 – 260).
- ⁷¹ In der Bekanntmachung vom 23. März 1683 heißt es: »Es wird hiemit allen Reysenden zu wissen gethan / daß auff Hochfürstl. Durchl. zu Würtemberg / gnädigste Verordnung und Consens Johann Geiger / Bürger in der Fürstl. Würtemburgis. Haupt- und Residentz-Stadt Stuttgart / alle Wochen mit einer Post-Calletsch ausserhalb der Frankfurter Meß-Zeit alle Montag von Stuttgart abfährt / und in deß Heil. Röm. Reichs-Stadt Heylbron / in dem Wirthshauß bey dem Falcken / und andern Tags von dannen nach der Churfürstlichen Residentz-Stadt Heydelberg / bey der Herberg zum Ritter S. Georgen einkehret / daselbsten aber am Mittwoch umb 1 Uhr wiederumb weggehet / und am Donnerstag zu Heylbronn / deß Freytags Abends aber wiederumb in Stuttgart anlanget«. Siehe Beyrer: Seite 54–55. Laut Weber, Seite 30, wurden dem Geiger am 7. Februar 1683 die Personal-, Fron- und Zollbefreiung sowie 30 Gulden für Hafer bewilligt; er durfte das württembergische Wappen an der Kalesche führen, die herzogliche Livree tragen und das Posthorn führen. Für seinen Betrieb unterhielt er 10 Pferde. – Eine andere Post-Kalesche ging von Stuttgart nach Ulm.
- Als Taxis davon erfuhr, erhob er Klage beim Reichshofrat wegen Beeinträchtigung seiner Lehensrechte etc. Taxis erklärt, daß sich seine Post-Bedienten auf den beiden Kursen »... zu Ulm, Elchingen, Westerstetten und Altenstatt, Eberspach, Cantstatt, Heilbronn und Rheinhausen ... bey mir aufs höchste beschwert und remonstrirt haben ... und so fort biß auf Ulm und Augsburg ... [und daß] sie bey der Post nicht bestehen könnnten, weil ihnen die Neben-Ritt, als Courier und andere Reysende, inßolglich alle Nahrungs-Mittel, dadurch benommen würden, dann von der bloßen Post-Besoldung allein zu subsistiren unmöglich [sei] ...«. Da die Reichspost keine Fahrposten unterhalten durfte,

mußte Taxis seine Verluste anders begründen. Weitere Einzelheiten dazu sind abgedruckt bei: Moser (1752): § 116, Seite 147–157.

⁷² Destruvaux: Seite 100, Anmerkung 3. Basis zu dieser Aussage bildet (lt. mündliche Auskunft vom 01.07.2008 des Archivs in Lüttich) die Sammlung: »Recueil des Ordonnances de la Principauté de Liège«, Troisième Série: 1684–1794, Seite 8, Punkt 65. Brüssel 1855.

⁷³ Destruvaux: »POSTE DE COLOGNE«, Seite 57–73.

⁷⁴ Scheurer: Seite 164.

⁷⁵ Dallmeier (1977 b): Regest 429.

⁷⁶ Mit dem Pferdewechsel wollte man sich von den normalen Fuhrunternehmen unterscheiden. Da das Mandat vom 28. Mai 1660 (Anmerkung 45) mit dem Verbot zum Betreiben von Fahrposten durch die Reichspost vom 26. März 1662 hinfällig geworden war (Anmerkung 47), galt es jetzt, diese Lücke mit eigenen Ansprüchen zu besetzen.

⁷⁷ Moser (1752): § 120, Seite 175: Wörtlich heißt es dort: »Anno 1686 sollen die Chur-Fürsten zu Mayntz, Cölln, Trier und Pfalz solche Patenten haben ausgehen lassen, woraus zu erkennen seye, daß sie das Kayserliche Post-Regal in ihren Landen [an-]erkennen, handhaben und wider alle Eingriffe beschützen. Es heißt aber davon an einem Ort: So ist doch curios und nachdencklich, daß das Mayntzische, Trierische und Pfälzische nicht nur quoad substantiam, sondern gar die Verba formalia durchaus eins, dennoch daraus nicht zu erkennen, daß die Herren Churfürsten ihr Landes-Fürstliches Recht durch solche Patenten abdiciren [abdanken], oder ihren Mit-Ständen præjudiciren, sondern allein der Privatorum Post- und Fuhr-Wesen reguliren wollen«.

⁷⁸ Faulhaber: Seite 105–106, teilweise auch Behringer (2003), Seite 450.

⁷⁹ Solange auf fremdem Gebiet keine Poststation angelegt wurde, war nach dem geltenden Recht »der Transitus im Heyl. Röm. Reich, wann er ohne eines Drittens Schaden geschiehet, ubicumque innoxius [überall unangefochten]«.

⁸⁰ Zitiert nach Faulhaber, Seite 105–106. Ferner: Scheurer: Seite 140–141 und 162–163. Danach hat sich der Würzburger Reichspostmeister, Johann Peter Franz Christian Berberich, gegen dieses Projekt im Jahre 1700 durch die Beschlagnahme der Kutsche zur Wehr gesetzt, was zu einer Klage der Würzburger Regierung vor dem Fränkischen Kreis geführt haben soll. Der Protest des Reichspostmeisters wird verständlich, wenn man berücksichtigt, daß die Reichspostordnung vom 17. Oktober 1698 (Punkt 5) den Posthaltern vorschrieb, mindestens »6 gute und sowohl zum postfahren als raithen dienliche pferde **sambt 2 bedeckhten caletschen** und allen darzu nothwendigen tauglichen geschirr, sattel und zaig« für Ritte und Reisen zu unterhalten. Siehe dazu auch Behringer [2003], Seite 454.

⁸¹ Diederichs (2003): Seite 16–23; Abdruck der Privilegien Seite 103–107 sowie Diederichs (2003): Seite 45 und 181.

⁸² Kalmus: Seite 272–273. Ferner: Behringer (2003), Seite 447. Ferner: Anonym (1): Seite 593.

⁸³ Behringer (2003): Seite 448.

⁸⁴ Moser (1752): § 118, Seite 159.

⁸⁵ Die Einrichtung dieser Fahrpost ist mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht durch das Postgeneralat in Brüssel veranlaßt worden, sondern ganz allein durch die Initiative von J. J. Oexle erfolgt.

⁸⁶ Das Zusammengehen der Reichspost in Nürnberg mit der Kursächsischen Landespost dürfte eine Abwehrreaktion auf die Einrichtung des Fahrpostkurses Judenbach – Coburg – Nürnberg durch den Coburger Postmeister Justinus Bieler gewesen sein. Siehe: Diederichs (2003), Seite 19–20 und Anlage 2 (Seite 102). Die Ansicht bei Behringer (2003, Seite 455), daß dieser Kurs erst im Jahre 1697 infolge des Generationswechsels durch Wolfgang Anton Oexle eingerichtet worden sei, ist nicht haltbar.

⁸⁷ Scheurer: Seite 162–178.

⁸⁸ Heigel: Seite 271–319.

⁸⁹ Aretin (1976): Seite 35–50.

⁹⁰ Behringer (2003): Seite 677–678. Dort heißt es: »Zensurmaßnahmen fanden auf direkte Anweisung in Krisenzeiten – etwa bei der Kaiserwahl Karls I. von Spanien 1519 – statt. Während des Dreißigjährigen Krieges wurde im Brüsseler Postamt die Auslandspost offenbar regelmäßig kontrolliert. ... Unter dem Nürnberger Reichspostmeister Somigliano [1646–1677] wurde systematisch französische Post geöffnet, und wenn dies in Nürnberg der Fall war, dürfte es in den anderen Oberpostämtern kaum anders gehalten worden sein«. Ab 1672 war es zur Bildung von Postlogen in Brüssel, Regensburg, Frankfurt am Main, Augsburg, Nürnberg und Duderstadt gekommen, wo einzelne Offiziale mit der Briefüberwachung beschäftigt waren.

⁹¹ Im Holländischen Krieg (1672 – 1678) hatte sich Ludwig XIV. mit England zur Eroberung Hollands verbündet, das aber durch die Bildung eines europäischen Bündnisses (Österreich, Spanien und Deutsches Reich) gerettet werden konnte. Bereits während dieses Reichskrieges hatte Kaiser Leopold I. das Reichspostpersonal 1672 mit einer neuen Aufgabe betraut: Es sollte im Interesse des Reiches die Korrespondenzen zwischen den feindlichen Staaten überwachen (Dallmeier [1977 a], Seite 86). Am 17. April 1675 hatte Kaiser Leopold den Grafen Taxis aufgefordert, verdächtige Postbediente, die durch Öffnung der Briefe alles auszukundschaften versuchen würden, zu bestrafen und am 11. September 1675, daß er vom kaiserlichen Reichshofrat von Rondeck zu Hamburg im Beisein des dortigen Postmeisters Briefe und Pakete, die zwischen dem Reich, Holland und Frankreich einerseits und Schweden andererseits befördert werden, erbrechen zu lassen. Der Kaiser befahl Taxis bei seinen untergebenen Postämtern eine gleiche Anordnung zu erlassen, denn es sei nötig, daß die schädliche Korrespondenz mit der Krone Schweden und deren Ministern eingestellt würde (Dallmeier [1977 b]: Regest 377, 383 und 391). Diese Entwicklung konnte in

Braunschweig-Lüneburg auf gar keinen Fall unentdeckt bleiben. Die braunschweig-lüneburgische Landespost hat ebenfalls etwa gegen Ende des Holländischen Krieges mit Ludwig XIV. – also um 1678/79 – begonnen haben, Briefspionage zu betreiben (Diederichs [2006], Seite 69, 78 und 265–270).

⁹² Das »Botenmeisteramt« am Münchner Hof nahm auch Briefe von Privatpersonen an und leitete sie auf die Post-routen der Reichspost weiter. Einzelheiten zum Botenmeisteramt bzw. deren Briefbeförderung finden sich bei: Freyberg, Seite 334–335, und Heydenreuter, Seite 121.

⁹³ Staudinger (1901): Seite 439.

⁹⁴ Veh: Seite 2.

⁹⁵ Mechtler: Seite 415–416, und Effenberger, Seite 150. Nicht bei Dallmeier (1977 b) als Regest enthalten.

⁹⁶ Kalmus: Seite 259. In der Resolution vom 15. Februar 1666, Punkt 5, verfügte der Kaiser: »Dem Grafen von Thurn und Taxis soll die Bestellung der Post durch das Stift und die Stadt Passau, als ohnehin zum Reichs gehörig, abgetreten werden«. Der Vergleich wurde von Kurmainz (als Protektor der Reichspost) und dem Grafen von Taxis, jedoch nicht vom Grafen von Paar, unterschrieben. Ein Einvernehmen zwischen der Reichspost und der Erblande-post konnte somit nicht hergestellt werden. Unter dem 15. März 1678 erließ der Kaiser ein Dekret, in welchem der Vergleich bestätigt und dem Grafen von Taxis das Postamt zu Passau zugesprochen wurde. Ferner Effenberger: Seite 150, und Linseisen: Seite 162–170.

⁹⁷ Dallmeier (1977 b): Regest 339–341. Eine Ratifizierung durch den Kurfürsten Ferdinand Maria (1651–1679) hat offensichtlich nicht stattgefunden. Siehe dazu auch: Aretin (1925): Seite 122, § 22–25.

⁹⁸ Bis 1664 war die Versendung der Korrespondenz auf folgende Weise erfolgt: »Die [Hof- und Privat-] Correspondenz im **Inlande** wurde durch die ordinari Landfuhren und Landboten bestellt. In wichtigen oder dringenden Amtsangelegenheiten schickten die Kanzlei-Expeditoren auch laufende Boten ab. Bei der geheimen [Hof-] Kanzlei in München waren 12 Botenläufer und 1 reitender Kourrier angestellt. Erforderlichen Falls durften auch Carabiniers zu Botenritten gebraucht werden. – Correspondenz ins ferne **Ausland** mußte zur Weitersendung an die Reichspostämter in Augsburg, Regensburg und Innsbruck gebracht werden. In München hatten für die Beförderung dahin die geheimen Kanzlei-Expeditoren, die zugleich Hofbotenmeister waren, Sorge zu tragen. An bestimmten Tagen wurden von denselben Boten nach Augsburg, Regensburg und Innsbruck abgeschickt«.

Der bisherige kurfürstliche Hofbotenmeister und Kanzlei-Expeditor Wilderer vertauschte erst am 21. Januar 1667 sein Amt mit der Stelle eines kurfürstlichen Geheimsekretärs (siehe Veh: Seite 4).

Wer von den Privatleuten Briefe mitgeben wollte, brachte sie in die Geheime Kanzlei-Expedition. Dasselbst wurden die kurfürstlichen Amts- und Privat-Schreiben in ein Paket zusammengepackt, das mit dem kurfürstlichen Siegel verschlossen an die Reichspostämter abgefertigt, von diesen eröffnet, und die Weitersendung besorgt worden ist. Briefe nach Bayern wurden den Boten auf ihrem Retourweg mitgegeben. Alle Mittwoch wurde in der Regel ein laufender Bote nach Schwaben, in die Rheingegenden, in die Niederlande etc. abgesendet. – Die Briefe nach Regensburg, und weiter gegen Norden und Osten wurden nach Geisenfeld geschickt, und dort durch den Taxisschen Posthalter dem von Augsburg kommenden Felleisen beige-packt. Die Correspondenz nach Italien etc. schickte man an den bestimmten Tagen in einem Pakete durch die Boten über Mittenwald nach Innsbruck. Die Portobeträge wurden bei den Reichspostämtern in die Postbücher eingetragen, und Abschriften davon den kurfürstlichen bayer. Kanzlei-Expeditoren communiziert, die für Rechnungsstellung und Vergütung zu sorgen hatten« (siehe Freyberg: Seite 333–334, § 26).

⁹⁹ Aretin (1925): § 27–31, Seite 61–62.

¹⁰⁰ Lentner (1972): Seite 263–269.

¹⁰¹ Auf jeden Fall war das Reichspostamt München zwischen 1664 und 1695 (dem Tode von J. J. Oexle) ein Amt besonderer Art, in dem die Rechte des Kaisers und seines Generalpostmeisters Taxis durch die Zuständigkeiten des Landesfürsten erheblich eingeschränkt waren.

¹⁰² Veh: Seite 5.

¹⁰³ Die Daten zur Einrichtung der von München ausgehenden fünf Postkurse sind sehr widersprüchlich. Der Verfasser ist hier dem Werk von Behringer (2203), Seite 268–270, gefolgt. Zum Vergleich folgen jedoch die anderen Daten in den nachfolgenden drei Anmerkungen 100–103.

¹⁰⁴ Veh: Auf Seite 5 heißt es: »Im **August** des Jahres 1681 fügte Oexle sogar dem zwischen München und Augsburg verkehrenden ordinären einen extraordinären Postkurs (über Prugg [Fürstenfeldbruck] und Tegernbach) hinzu«. Möglicherweise ist der Kurs dann erst im **Oktober** 1681 in Gang gekommen.

¹⁰⁵ Pemsel: Seite 97. Ferner: Lentner (1970): Seite 1 und 4 f. Ferner: Behringer (2003): Seite 269, Anm. 952. Er schreibt dazu: »Die Ausführungen bei Ludwig Willkofer '300 Jahre Post in Haag' beruhen offensichtlich auf reiner Phantasie«.

¹⁰⁶ Riedmayr: Seite 257 gibt an, daß der Postkurs München–Innsbruck zwischen 1663 und 1671 errichtet wurde. Dabei bezieht er sich auf die Angaben in der Karte von Georg Philipp Finckh, die 1663 – invenit et fecit / erfunden und gemacht – und 1671 noch einmal durchgesehen und ergänzt wurde: »Wolfratshausen, Benediktbeuren sowie Mittenwald sind mit einem Posthorn versehen; Wallensee ist noch ohne Posthorn« heißt es. Diese Stationen dürften demnach zu dem alten Hofpostkurs gehört haben.

- ¹⁰⁷ Der Erbverzicht Maria Antonias vom 15. Mai 1685 wurde vom spanischen König und den Cortes jedoch nicht anerkannt. Somit trat Max Emanuel durch seine Heirat mit ihr im Namen seiner Gemahlin bzw. seiner künftigen Nachkommen de facto in den Kreis der möglichen Anwärter auf das spanische Erbe und in Konkurrenz zu den Interessen Kaiser Leopolds I. bzw. König Ludwigs XIV.
- ¹⁰⁸ Maderholz: Seite 22.
- ¹⁰⁹ Franz Caspar Hirner (1663–1740) war mit Dekret vom 5. November 1734 durch Kurfürst Karl Albrecht (1726–1745) zum »**Ehren-Feldpostmeister**« ernannt worden. Siehe Bogner (1976): Seite 84 und 88.
- ¹¹⁰ Kalmus ausführlich auf Seite 298–302.
- ¹¹¹ Bei jedem Thron- oder Mannfall mußte um das Lehen neu nachgesucht werden.
- ¹¹² Zur französischen Post in der Pfalz siehe Vaillé (1953): Seite 405 und 412 mit dem Verzeichnis der von Louvois geforderten Schutzbriefe zur Postbeförderung im besetzten Deutschland von Februar 1689.
- ¹¹³ Dallmeier (1977a und b): Band I: Seite 86–87 mit Hinweis auf die Regesten 383, 391 und 451 im Band II.
- ¹¹⁴ Mechtler: Seite 417 mit weiteren Einzelheiten: Ein vollkommen ausgebildetes Feldpostwesen trat erstmals im Dreißigjährigen Krieg auf. Bekannt ist das der Schweden; das des Kaisers kaum. Als erster kaiserlicher Feldpostmeister wird Jacob Schlögl genannt, später trat an seine Stelle ein gewisser Bonet aus Innsbruck; beide sind aus dem Postwesen der Grafen von Paar hervorgegangen. Im Krieg von 1671 gegen Holland wurde Johann Eberhardt Nebell »**Kayserlicher FeldtPostmeister**«. Er war beim Grafen von Paar Post-secretarius und wurde 1673 als Nachfolger des kaiserlichen Feldpostmeisters Johann Georg Metzger zur Leitung des Feldpostwesens in den kaiserlichen Generalstab berufen. Er bekleidete dieses Amt bis zum Ende des Feldzuges 1679. Der Graf von Paar erkannte die Rechte von Taxis nicht an und argumentierte, daß nur den von ihm geleiteten Hof-, Feld- und Kabinettsposten das Recht zustehe, vom Kaiser und Hoflager ausgehende Postsendungen auch außerhalb des österreichischen Erblande anzunehmen und zu befördern. Weitere Einzelheiten siehe Staudenraus: Seite 38.
- ¹¹⁵ Die Inschrift am Rand auf der Vorderseite hebt den gegen die Franzosen geleisteten Beistand Max Emanuels für den Bruder Joseph Clemens sowie für das bedrängte Reich hervor. Die Rückseite glorifiziert die enge Bindung zwischen den von den Wittelsbachern regierten Kurfürstentümern Köln, Pfalz-Neuburg und Bayern. Durch die Größe des Kurhutes wird der kurbayerische Reichsapfel besonders betont. Über den Wappen und der Insignie, die Bänder miteinander verknüpfen, ist das Sternbild des Löwen gesetzt, dessen Fell Rauten überziehen; so wird das Tier als bayerischer oder auch als Wittelsbachischer Löwe gekennzeichnet. Unter dem Eindruck der französischen Bedrohung unterstreicht die Medaille den Zusammenhalt der drei Territorien, an deren Spitze Max Emanuels Kurbayern steht.
- ¹¹⁶ Lentner (1972): Seite 266–268.
- ¹¹⁷ 1925: Seite 24.
- ¹¹⁸ Veh: Seite 6.
- ¹¹⁹ Veh: Seite 5, Anmerkung 2. Der Kurs Neustadt–Parsberg–Riedenburg hat auch im Jahre 1697 bestanden (siehe Abb. 20 und 21).
- ¹²⁰ Lentner (1961): Seite 39. Danach wurde die Postexpedition in Burghausen zwischen März 1691 und spätestens März 1696 eingerichtet.
- ¹²¹ Lentner (1970): Seite 2.
- ¹²² Raminger: Seite 11.
- ¹²³ Moser (1742): Seite 216 ff. Ferner: Freytag (1925): Seite 22 ff.
- ¹²⁴ Moser (1737): § 174, Seite 179–183. Nach Mosers »**Teutsches Staatsrecht**« hätten die Reichsstände auch aus anderen Gründen heraus durchaus Posten anlegen können, denn: »... die ganze Sache sei eigentlich **eine Policy-Angelegenheit**, so zur Bequemlichkeit und Beförderung des Handels und Wandels usw. gereicht, in dergleichen Sachen ohnstreitig denen Reichsständen (welche zur Zeit, als die Posten errichtet wurden, schon die völlige Landeshoheit hatten) Anstalten und Ordnungen in ihren eigenen, und mit der Interessenten Bewilligung, auch in fremden Landen zu machen zukommt«.
- ¹²⁵ Moser (1742): Seite 220 (zitiert nach Mechtler: Seite 418).
- ¹²⁶ Neuere französische Untersuchungen haben bestätigt, wie sehr das Denken in der Kategorie der Kaiserparität und der Verdrängung des Hauses Habsburg aus dem Kaiseramt den Hof in Versailles beherrschte.
- ¹²⁷ Veh: Seite 6–7.
- ¹²⁸ Whitelock: Seite 14.
- ¹²⁹ Natürlich waren Postwagen unter eigener Landeshoheit das beste Mittel, die Straßen dem Handel zu öffnen. Kein Landesfürst wollte dies der Planung des Hauses Taxis überlassen. Außerdem ergab die Vergabe des Postregals als Lehen oder Pacht an einen Unternehmer den Vorteil, daß der Staat als Richter auftreten konnte: Bei einer durch den Staat selbst verwalteten Post wären unausbleibliche Auseinandersetzungen mit den benachbarten Ständen zu staatsrechtlichen Fragen erhoben worden.
- ¹³⁰ Erzherzog Ferdinand hatte 1596 den Grazer Hofpostmeisters Johann Baptista von Paar mit einem Erblehen für seine Erblande Österreich und Kaiser Matthias 1615 Lamoral von Taxis als Reichs-Erb-Generalpostmeister in den deutschen Provinzen des Heiligen Römischen Reiches eingesetzt. 1678 ernannte Braunschweig-Lüneburg Francesco Stechinelli auf Landesebene zum General-Erb-Postmeister. 1687 wurde das Erbpostlehen Johann Matthias Bieler als »**Fürstlich Sächsischer Gesamtpostmeister weimarischer Linie**« zuerkannt. 1690 folgte Hessen-Kassel mit dem

- Kammerpräsidenten Freiherrn von Görtz (siehe dazu auch Dallmeier [1977a]: Seite 163, Anm. 928). 1695 »verordnete« Herzog Friedrich IV. von Gottorp, »... um das Postregal in besseren Stand zu setzen, seinen getreuen Magnus von Wedderkop« zum General-Erb-Postmeister. 1699 wurde Jacob Heinrich von Flemming als General-Erb-Postmeister für die Kursächsische Landespost eingesetzt und 1700 Reichsgraf von Wartenberg General-Erb-Postmeister für die gesamten Kurbrandenburgisch-Preußischen Lande (siehe auch Anm. 13, 177 und 180a).
- ¹³¹ Aretin (1925): § 32. Ferner: Kreittmayr: § 162 c.
- ¹³² Anonym (2): Wappen Nr. 158. Beschreibung des Wappens siehe Gritzner: Seite 58.
- ¹³³ Europäische Stammtafeln: Neue Folge, Band V. Tafel 143.
- ¹³⁴ Aretin (1925): § 33–35.
- ¹³⁵ Veh: Seite 7.
- ¹³⁶ Moser (1774): Erstes Buch: Von Reichs- und Reichs-Affter-Lehen; 4. Kapitel: Von der Norm, wornach in Reichslehenssachen zu sprechen ist; § 2: Verträge zwischen dem Lehnsherrn und den Vasallen; § 5: Privilegien; Seite 156. Die »Teutsche Lehens-Verfassung« besagte im 4. Kapitel zu der »Norm in Reichslehenssachen«:
- § 2: »Nun stehet in Teutschland die Lehenherrschaft bey dem Kayser und Reich zugleich; welche also auch billig beede zugleich in dergleichen Fällen die Bewilligung ertheilen müssen«.
- § 5: »Wann ein Reichs-Lehenmann in Reichs-Lehenssachen reichsconstitutionsmäßige Privilegien hat, müssen selbige in alle Wege beobachtet werden«.
- ¹³⁷ Destruvaux berichtet dazu auf Seite 84 / 85: Le 24 avril 1689, comme le prince de Liège vient indirectement de prendre fait et cause pour l'empire, le prince de Tassis en profite pour lui soumettre deux rescrits impériaux, interdisant »la poste française intrusive dans Liège sous on ne sait quel prétexte« ... Trois jours plus tard, le prince de Liège lui répond »qu'étant simple usufruitaire et dépositaire des droits de sa principauté, le devoir et le serment l'obligent à les conserver dans leur entier«, il joint à sa lettre la copie de l'octroi concédé à VALDOR en 1651 »pour lui et ses hoirs légitimes à titre d'office perpétuel«; toutefois, »si l'on a permis que VALDOR fasse accord avec un Français (PROUST) pour l'administration de cette messagerie, on pourra présentement que les affaires sont changées, lui faire entendre qu'il devra venir lui-même administrer cette messagerie ou commettre une autre personne du pays qui soit agréable à S.A.«. Siehe dazu auch Dallmeier (1977 b): Regest 449.
- ¹³⁸ Destruvaux: Seite 29 und 85.
- ¹³⁹ Die kurpfälzischen Lande bestanden aus:
- den eigentlichen Kurlanden (der Kurpfalz);
 - den Landen von Pfalz-Neuburg und Sulzbach;
 - den Herzogtümern Jülich und Berg (ab 1609);
 - der Oberpfalz (im Jahre 1623 zusammen mit der Kurwürde an Bayern abgetreten).
- ¹⁴⁰ Der früheste Vordruck für ein Postwagen-Billet von der Reichspost stammt aus den (späten) 1750-er Jahren (siehe Anlage 16). Nachweislich sind bei der Reichspost Postwagen-Billets zuerst durch den Postkommissär Heger in Mainz im Januar 1760 eingeführt worden; danach wohl im gesamten Frankfurter Ober-Postamts-Distrikt. Laut Anweisung vom 18. Februar 1761 durch die Fürstliche [taxissche] General-Intendanz zu Regensburg erfolgte dann auch die Einführung in den Ober-Postamts-Distrikten zu Augsburg und Stuttgart. Siehe: Krauß: Seite 78–79
- ¹⁴¹ Hirtsiefer, W.: Seite 622–623. Ferner: Ennen, L.: Seite 441.
- ¹⁴² Eilers: Seite 21–24.
- ¹⁴³ Ennen: Seite 289–302, 357–378 und 425–445.
- ¹⁴⁴ Gritzner: Seite 58.
- ¹⁴⁵ Peters, Franz und Ortmann, Wilhelm: Seite 32–47.
- ¹⁴⁶ Löffler: Seite 172. Ferner: Weber, Seite 31. Siehe auch Anmerkung 145.
- ¹⁴⁷ Faulhaber: Seite 106–107.
- ¹⁴⁸ Warthuysen: Auf Seite 42 heißt es: »Trotz aller Hemmnisse und Schwierigkeiten, die ... durch die Konkurrenz der Wagenpost Köln Uerdingen – Hochstraß (bei Moers) – Rheinberg – Xanten – Kleve des Kaufmanns Willhelm Vleertmann aus Düsseldorf vorübergehend entstanden, war der Schoepplener Kurs Nimwegen – Kleve – Köln für die Entwicklung der brandenburgisch-preußischen Postverbindung am unteren Niederrhein äußerst wichtig«.
- ¹⁴⁹ Löffler: Seite 172. Bezüglich des Kursverlaufs durch das kurbadische Gebiet heißt es dort: »Zu erwähnen ist noch die von einem Düsseldorfer Kaufmann Flirtmann im Jahre 1692 errichtete Landkutsche München–Dünkelsbühl–Brüssel, die ihren Weg über Heilbronn sowie den badischen Kraichgau hindurch nahm und von acht zu acht Tagen verkehrte«. Weber: Seite 31. Er bestätigt diesen Kursverlauf.
- ¹⁵⁰ Hirtsiefer: Seite 623.
- ¹⁵¹ »Gemaine Sonderbare Allerly Aufgaben« für das Jahr 1692: Punkt 2, 177, 183 und 184. Dieses Dokument im BayHStA / Abt. IV (Kriegsarchiv) unter der Signatur D.I.1 Bund 5 1692 ist nur ganz oberflächlich ausgewertet worden und dürfte noch einige Überraschungen bereithalten.
- ¹⁵² Löffler, Seite 172, Anmerkung 158.
- ¹⁵³ Staudinger: Seite 439. Die Hervorhebung durch Anführungszeichen sind bereits bei Staudinger vorhanden.
- ¹⁵⁴ Freytag (1925): Seite 22–31. Ferner: Behringer (2003): Seite 565 und 572 (Anmerkung 1137) sowie Seite 573.

- ¹⁵⁵ Dohr: Seite 156 berichtet: »Am 3. 6.1692 richtete der holländische Kaufmann Wilhelm Vleertmann mit Genehmigung des Kurfürsten Johann Wilhelm von Jülich und Berg eine wöchentliche zweimal montags und freitags von Düsseldorf nach Venlo verkehrende Personenpost ein. Sie lief über Schließbahn, Süchteln und Kaldenkirchen. Die Fahrkosten betrugen 1 Rtl. 1 Schilling. Einige Wochen darauf erhielt Vleertmann auch vom Rate der Stadt Köln die Erlaubnis, eine Postlinie Köln–Venlo einzurichten, die von Neuß über Schließbahn nach Venlo fuhr und für ein Personengeld von 1 Rtl. 6 Schilling erhoben wurde. Auf Beschwerde von Thurn und Taxis verfügte der Kaiser Leopold I. schon Ende August 1692 die Einstellung dieser beiden Postkurse«. Dohr hat offensichtlich nur von diesen beiden Kursen Kenntnis gehabt.
- ¹⁵⁶ Brunner: Seite 48.
- ¹⁵⁷ Freyberg (1836): Band II, Seite 336.
- ¹⁵⁸ Aretin (1925): § 36.
- ¹⁵⁹ Dehortatorium: Dehortation = Rückberufung unter schwerer Strafandrohung (mandatum poenale) und Inhibitorium: Inhibitio = Verbot; Inhibiren = Befehl, etwas zu unterlassen.
- ¹⁶⁰ Während des gesamten 16. Jahrhunderts und zu Beginn des 17. Jahrhunderts unterhielt der spanische König in seiner Funktion als burgundischer Herzog den niederländisch-italienischen Postkurs zwischen Mechelen / Brüssel und Innsbruck bzw. Trient auf seine Kosten. Zum Spanisch-Niederländischen Postgeneralat der Taxis siehe: Dallmeier (1977a): Seite 88–91.
- ¹⁶¹ Moser (1752): § 126, Seite 184–185.
- ¹⁶² BayHStA München: Kurbayern, Geheimes Landesarchiv, Fasz. 953, Pag. 145–148 R.
- ¹⁶³ Behringer (2003): Seite 453.
- ¹⁶⁴ Leider ist Moser (1752) der Inhalt dieses Mandat von 1692 unbekannt geblieben. Er berichtet nur über das Abmahnungsschreiben durch den Kaiser aus dem Jahre 1697, in dem nur in einem Nebensatz Bezug genommen wird auf das Mandat vom 21. August 1692 (Seite 184–185, § 126). Auch bei Johann Christian Lünig »*Das Teutsche Reichs-Archiv* [1]« ist nichts zu den Vorgängen im Jahre 1662 bzw. 1692 zu finden.
- ¹⁶⁵ Aus der Wahlkapitulation von 1741 siehe Häberlin: Seite 333.
- ¹⁶⁶ Dieses Rechtsgutachten ist abgedruckt bei Moser (1752): Seite 200.
- ¹⁶⁷ Stephan: Seite 71–72. Ferner: Ditgen: Seite 117.
- ¹⁶⁸ Aretin (1925): § 36. Ferner: Ennen, Seite 443.
- ¹⁶⁹ Privilegierung des Johann Schoepplenberg: Der Hofmusikus Schoepplenberg hatte am 22. März 1686 im Namen des Großen Kurfürsten die Berechtigung erhalten, eine Postkarre zwischen Kleve und Xanten nach Wesel verkehren zu lassen. Dieses Patent war am 27. Juni 1687 erweitert worden, wodurch Schoepplenberg die Möglichkeit erhalten hatte, einen weiteren Wagenkurs von Kleve nach Köln einzurichten, um Reisende und Postgüter aus Holland nach Köln und zurück zu befördern. In den Jahren 1691/92 gelang es Schoepplenberg, auch die Zustimmung der Reichsstadt Köln und der Stadt Nimwegen für eine wöchentlich einmalige freie Ein- und Ausfahrt zu erhalten.
- ¹⁷⁰ Bereits 1686 war eine Fahrpost Berlin–Minden geplant worden. Bis April 1691 war diese aber nur von Berlin über Brandenburg, Magdeburg bis Halberstadt zustande gekommen (Tarife siehe: Diederichs [2001a], Seite 152–153). Um die Reisemöglichkeit zwischen dem Herzogtum Cleve, den Grafschaften Mark und Ravensburg und dem Fürstentum Minden von und nach Berlin zu verbessern, war Kurfürst Friedrich III. im November 1692 an den Ausbau der Teilstrecke Halberstadt – Wesel – Kleve gegangen. Diese lief ab Juni 1692 von Halberstadt über Hornburg, Graßdorf (vorbei an Steuerwald [heute zur Stadt Hildesheim gehörig]), Mehle, Oldendorf, Minden, Herford bis nach Bielefeld. Der Kurs von Bielefeld über Lippstadt (Postmeister Adolf Ellinghaus, seit etwa 1686 im Amt), Heldrup (Hultrop), Hamm, Lünen und Wesel bis nach Cleve dürfte kurz darauf in Dienst genommen worden sein, weil er fast nur noch durch kurbrandenburgisches Gebiet geführt hat (Tarife siehe: Diederichs [2001a], Seite 156–157). Den Postführern wurde ein blauer Livréerock zu 11–12 Thlr. nebst Brustschild, ein Posthorn mit Schnur und eine »*Calaune umb den Hut*« sowie ggf. auch eine Schärpe um den Leib zugesagt, um ihnen mehr Autorität zu verleihen und sie als Angehörige der *Kurfürstlichen Hofpost* zu kennzeichnen (Kurbrandenburg tarnte seine Landespost bis 1751 als Hofpost). Im Winter 1692/93 wurden die Postwagen mit einer Überdachung ausgestattet, die aus Spiegeln (Bügeln) mit einer gewächsten Leinwand bestand. Die Fahrpost verkehrte zweimal wöchentlich. Vorübergehend war auch ein Zweigkurs von Bielefeld nach Amsterdam geplant, weshalb ein holländischer Postmeister van Vaerden im März oder April 1692 mit Albert Schröder Verhandlungen aufnehmen wollte. Weitere Einzelheiten siehe: Peters; Franz und Ortmann, Wilhelm.
- ¹⁷¹ Stephan: Seite 71.
- ¹⁷² Trotz aller Hemmnisse und Schwierigkeiten, die besonders durch die Konkurrenz der Wagenpost Köln–Ürdingen–Hochstraß (bei Moers) – Rheinberg – Xanten – Kleve durch Wilhelm Vleertmann aus Düsseldorf ab Mai 1692 entstanden, war der Schoepplenger Kurs Nimwegen – Kleve – Köln für die Entwicklung der brandenburgischen Postverbindung am unteren Niederrhein äußerst wichtig, da sie eine wertvolle Ergänzung zum Kurs Halberstadt – Wesel – Kleve darstellte.
- ¹⁷³ Dohr: Seite 30. Ferner: Heilmann: Seite 91.
- ¹⁷⁴ Neben der zu befördernden Fracht galt es auch, die Wagen und Pferde zu schützen. Dies wird besonders verständlich, wenn man bedenkt, mit welchen immensen Kosten der Besitz einer Kutsche verbunden war (siehe Anm. 33).

¹⁷⁵ Heilmann: Seite 91.

¹⁷⁶ Eimern: Seite 25.

¹⁷⁷ Dohr: Seite 30.

¹⁷⁸ Veh: Seite 8.

¹⁷⁹ Durch den bayerischen Minister Prielmeyer war am 27. Januar 1694 in Brüssel ein Vertrag abgeschlossen worden, in dem sich Max Emanuel verpflichtet hatte, vom 1. April an eine bayerische Armee von 6.000 Mann in den Spanischen Niederlanden zu unterhalten. Der Vertrag hatte eine Laufzeit von drei Jahren. Im Falle eines Angriffs auf Kurbayern war die Verlegung von bayerischen Truppen vorgesehen.

¹⁸⁰ Aretin (1925): § 37.

¹⁸¹ Kalmus: Seite 368–369. Gemeinsam hatten die welfischen Herzöge von Braunschweig-Calenberg, Lüneburg-Celle und Braunschweig-Wolfenbüttel ihren Drost Francisco Stechinelli 1678 als Generalpostmeister mit der Braunschweig-Lüneburgischen Landespost belehnt. Der Verkauf dieses Postlehens am 24. April 1682 an den Minister am hannoverschen Hof und braunschweigischen Obermarschall, Freiherrn Franz Ernst von Platen, verschärfte die Situation für die Reichspost. Dieser konnte im Fürstbistum Osnabrück, wo der Herzog von Calenberg in Personalunion Fürstbischof war, sowie kraft einer schwedischen Belehnung vom 15. Mai 1683 (Investitur vom 19. Februar 1684) im Herzogtum Bremen-Verden den Postbetrieb übernehmen und dadurch dem braunschweigisch-lüneburgischen Landespostwesen eine größere Bedeutung verschaffen. Zugleich kündigte er die Kontakte mit den Reichspostmeistern, errichtete 1682 ein braunschweig-lüneburgisches Postamt in Hamburg und zog im Zusammenspiel mit dem Kasseler Landespostmeister Bödicker die Briefpakete vom Reichspostkurs Hamburg – Frankfurt ab. Erst nach vorsichtigen Kontakten des Reichs-General-Erb-Postmeisters Eugen Alexander von Thum und Taxis mit den führenden Landespostanstalten Brandenburg und Kursachsen über einen postalischen Ausgleich erklärte auch Platen 1690 seine Kooperationsbereitschaft mit der Reichspost.

Kalmus bemerkt auf Seite 373, daß sich die Klagen über die Verletzung des Briefgeheimnisses durch die Landespost von Braunschweig-Lüneburg in erschreckender Weise gehäuft hatten. Bereits seit Herbst 1692 tobte der Kampf um das Postregal mit Braunschweig-Lüneburg beim Reichshofrat in Wien; denn neue Angriffe hatten durch die Landespost von Braunschweig-Lüneburg gegen das kaiserliche Postregal eingesetzt. So waren die durch den Tod ihres bisherigen Besitzers verfügbar gewordenen Postämter auf der Strecke von Hannover nach Hamburg von Braunschweig-Lüneburg kurzerhand in Besitz genommen worden. Auch der kaiserlich-taxische Postmeister Hilmar Deichmann in Braunschweig war 1693 gestorben und die Frage des Besitzrechtes des Braunschweiger Postamtes war damit wieder aktuell geworden.

Bei Behringer (1990), Seite 118, heißt es: »In Deutschland war im 17. Jahrhundert vor allem die Postüberwachung in Braunschweig-Lüneburg gefürchtet«.

¹⁸² Kalmus: Seite 369. Bei Aretin (1925), § 38, wird das Datum mit dem 28. September 1694 angegeben.

¹⁸³ Mit Befehl vom 30. Juli 1693 waren alle Einrichtungen der Reichspost in Kurhannover aufgehoben worden (siehe Batke: Seite 42).

¹⁸⁴ Kalmus: Seite 369.

¹⁸⁵ Am 23. Februar 1695 »verordnete« Herzog Friedrich IV. von Schleswig-Holstein-Gottorp (reg. 1694–1702): »... um das Postregal in besseren Stand zu setzen, seinen getreuen Magnus von Wedderkop auf Segarden, Geheimen Rat und Amtmann zu Tremsbüttel, auch Canonicus der Lübecker Domkirche, zum Oberpostmeister. Er sollte alle Posten, Boten, Postwagen, Briefträger und sonst in den Gottorpschen Ämtern, Ländern und Städten, in specie zu Schleswig, Kiel, Tönning und Friedrichstadt, nach Belieben ohne jemandes Hindernis und Einrede bestellen und einrichten, sollte allen Nutzen davon für sich erheben und behalten ohne die Verpflichtung irgend jemandem Rechnung zu legen. ...« Auch die Anstellung und Vereidigung der nötigen (Unter-)Postmeister und Beamten wurde ihm überlassen. Für den Herzog und seine Geheimen Räte wurde Portofreiheit ausbedungen. Das Oberpostmeisteramt wurde ihm nicht nur auf Lebenszeit, sondern sogar erblich übertragen. Nach seinem Tode sollte das Amt auf seine männlichen Deszendenten übergehen und denen verbleiben. Magnus von Wedderkop war damit der erste Erbland-Postmeister in Schleswig-Holstein-Gottorp.

¹⁸⁶ Dallmeier (1977 b): Regest 469.

¹⁸⁷ Dallmeier (1977 b): Regest 466, 470 und 471.

¹⁸⁸ Kalmus: Seite 369–370.

¹⁸⁹ Kalmus: Seite 371.

¹⁹⁰ Zitiert nach Brunner: Seite 48–49. Ferner: Freyberg: Seite 336–338.

¹⁹¹ Aretin (1925): Seite 123.

¹⁹² Seyler: Seite 168–169 sowie Tafel 104 (Abbildung mit weiteren Einzelheiten). Johann Jacob Oexle wurde etwa zwischen September 1619 und September 1620 geboren und war der Sohn des kaiserl. Obristwachtmeisters Christoph Oexle (Oexel). Johann Jacob Oexle stand von 1636–1651 in Diensten der kaiserlichen Kammerkanzlei. Am 19. März 1654 wurde ihm der kaiserliche Ratstitel verliehen. Mit Urkunde von Kaiser Leopold unter dem 7. Mai 1678 wurde er in den erblichen Adelsstand erhoben und führte den Namen: **Oexle auf und von Friedenberg**. Ferner: Freytag (1925): Seite 23.

¹⁹³ Aretin (1925): Seite 57–58, § 56 und 61.

- ¹⁹⁴ Lentner: Seite 268–269.
- ¹⁹⁵ BayHStA München: Kurbayern, Geheimes Landesarchiv, Fasz. 953, Pag. 312–313. Ferner: Aretin (1925): § 42–46.
- ¹⁹⁶ Veh: Seite 9.
- ¹⁹⁷ Erstmals tauchen hier ein Name sowie die Bezeichnung »*kurpfalz-bayerischer Postmeister*« auf. Leider waren weitere Einzelheiten dazu nicht in Erfahrung zu bringen.
- ¹⁹⁸ Heilmann: Seite 91. Ich habe diese Spur hier aufgenommen, obwohl weitere Einzelheiten dazu unklar bleiben.
- ¹⁹⁹ Veh: Seite 9.
- ²⁰⁰ Aretin (1925): Seite 125, § 47.
- ²⁰¹ Veh: Seite 9.
- ²⁰² Aretin (1925): § 50.
- ²⁰³ Vergleiche Anmerkung 132 zum »*Teutschen Lehnrecht*«.
- ²⁰⁴ Aretin (1925): § 51 und 52; anfangs zitiert nach Freyberg: Seite 338.
- ²⁰⁵ Dohr: Seite 141.
- ²⁰⁶ Anonym (3): Seite 21. Ausführlich auch bei Eimern: Seite 26.
- ²⁰⁷ Warthuysen: Seite 42.
- ²⁰⁸ Gutachten des Reichshofrats vom 24. Dezember 1695 im StA Wien, Reichshofrat (RHR) Antiqua 627, sowie kaiserliches Schreiben an den Fürsten von Thurn und Taxis vom 24. Dezember 1695, ebenda, sowie kaiserliche Resolution auf das Gutachten vom 24. Dezember 1695, ebenda. Zitiert nach Kalmus: Seite 372.
- ²⁰⁹ BayHStA München: Kurbayern, Geheimes Landesarchiv, Faszikel 953, Pag. 481–482. Ferner: Maderholz: Seite 24 (mit diversen Abweichungen).
- ²¹⁰ Aretin (1925): Seite 56, § 54. Nach Freyberg, Seite 338, wurde das Schreiben zurückgenommen und durch ein neues vom 24. Dezember 1697 ersetzt.
- ²¹¹ Artetin (1976): Seite 35.
- ²¹² Im Hauptstaatsarchiv, Kriegsarchiv, München (Signatur: D. I. 1.) finden sich unter dem Titel: »*Gemaine Sonderbare allerley Ausgaben*« finden sich in den Hauptkriegszahlamts-Rechnungen zwischen 1692 und 1697 diverse Hinweise auf die Ausgaben für bezahlte Post- und Stafettengelder und Reisedeputate. Diese Hinweise sind im Einzelnen nicht durchgesehen worden und halten sicherlich noch Überraschungen bereit.
- ²¹³ Diederichs (2006): Anlage 27 auf den Seiten 252 b – 253.
- ²¹⁴ Zink: Seite 222–223. Ferner: Frieseisen: Seite 32 / Wyss: Seite 51. / Behringer (2003): Seite 450.
- ²¹⁵ Möglicherweise führte dessen Entgegenkommen gegenüber Max Emanuel dazu, daß ihn Kaiser Leopold I. nicht belehnt hat. Hochmeister Franz Ludwig von Pfalz-Neuburg wurde erst durch Joseph I. am 6. Oktober 1707 und Karl VI. am 10. Dezember 1717 belehnt (siehe dazu Arnold: Seite 240).
- ²¹⁶ Artetin (1925): § 55.
- ²¹⁷ Brunner: Seite 52–53.
- ²¹⁸ Artetin (1925): § 56.
- ²¹⁹ Lünig (1716): Seite 304 (Schreiben vom 5. Sept. 1697 an den Herzog zu Württemberg). Ferner: Moser (1752): § 126, Seite 184–185 und Brunner: Seite 51–52.
- ²²⁰ Faulhaber: Seite 106–107.
- ²²¹ Coronelli: Seite 156. Vincenzo Maria Coronelli (* 1650, † 1718) trat als 18-jähriger bei den Franziskaner-Konventualen ein und wurde 1701 zu deren General erwählt. Im Nebenamt bekleidete er ab 1685 in der Republik Venedig die Stelle eines Kosmographen, ab 1689 die eines Professors für Geographie. Er konstruierte Erd- und Himmelsgloben und zeichnete mehr als 200 geographische Karten. Seiner Meilenangabe liegt ein italienisches Maß zugrunde: Venetianischer miglio: 1000 (Doppel-) Schritte = 1,74 km. Der Ursprung der Meile liegt in den römischen »*Milia passuum*« (= 1000 Doppelschritte), was etwa einer Strecke von 1,5 km entsprach. Ferner: Verkürztes Zitat auch bei Beyrer: Seite 157.
- ²²² Artetin (1925): § 57.
- ²²³ Diederichs (2003): Seite 102 mit Abbildung.
- ²²⁴ Artetin (1925): § 57.
- ²²⁵ Artetin (1925): § 58.
- ²²⁶ BayHStA: Kurbayern, Geheimes Landesarchiv, Faszikel 954, Pag. 214 (R).
- ²²⁷ Tröger: Seite 16. Dort ist von einer »*im Fahrplan versprochenen 14½ Tage Transportzeit*« die Rede.
- ²²⁸ Staudinger: Band 2, Seite 631–632. Dort heißt es: »*Für Pferdetransporte bediente man sich der Klobzillen, großer, etwa 45 m langer Lastschiffe mit der Ladungsfähigkeit bis zu 2000 Zentnern ... indem man die Tiere überquer [quer zur Fahrtrichtung] und abwechselnd mit dem Kopf in entgegen-gesetzter Richtung einstellte. Vorrichtungen für bequemes Ein- und Ausladen wurden an den Landeplätzen bereitgehalten oder auf den Fahrzeugen selbst mitgeführt*«.
- ²²⁹ Pachmayr: Seite 175.
- ²³⁰ Lentner (1961): Seite 39–41.
- ²³¹ Bogner (1975): Seite 328.

- ²³² Im Vertrag des Landsberger Bundes von 1556 war in Steinhöring schon einmal eine Poststation für die Postroute München – Salzburg errichtet worden. Auch die *Fink'sche Straßenkarte* von 1671 zeigt diese Station.
- ²³³ Die Posthalterei am Walchensee wurde erst im Jahre 1691 eingerichtet.
- ²³⁴ Stephan: Seite 71.
- ²³⁵ Maderholz: Seite 27.
- ²³⁶ Artetin (1925); § 59.
- ²³⁷ Bei Freyberg ist diese Stelle etwas abweichend zitiert. Es heißt dort, »... daß also (formalia) 'gleichwie das Reichs- und Land[es]postwesen in Bayern bisher neben einander geführt worden, es also auch fernerhin dabei sein Bewenden haben; also mit Vorbehalt der einer Seits in Aufstellung der Postoffizianten: und anderen diesen, Sr. Durchlaucht von Alters her gebührenden Dispositionen, das Generalreichserbpostamt sich in dem Uebrigen und in der Hauptsache der bisher gebrauchten Rechtsübung zu bedienen habe. Dieses stimme auch mit der jüngst zu Augsburg errichteten neuen Wahlkapitulation überein, kraft welcher den Ständen ohnehin Niemand Unbeliebiger aufgedrängt werden solle.'«
- ²³⁸ Artetin (1925): § 60.
- ²³⁹ Maderholz: Seite 27. Ferner: Veh: Seite 10.
- ²⁴⁰ Brunner: Seite 54. Ferner: Artetin (1925): § 62, und Freyberg: Seite 338–339.
- ²⁴¹ Die »Ankündigung der zweimal wöchentlich verkehrenden geschwind-fahrenden Reichspostkutsche zwischen Nürnberg und Dresden« vom 2. Oktober 1697 (siehe Ausstellungskatalog: 500 Jahre Post, Seite 216) fällt wohl nur zufällig in diesen Zeitraum. Aus dieser Einzelaktion einen gezielten kaiserlich-taxisschen Anspruch auf das Fahrpostwesen ableiten zu wollen, scheint mir nicht realistisch. Siehe auch Anmerkung 246. Weitere Einzelheiten siehe Kapitel 3.7.
- ²⁴² Dallmeier (1977b): Regest 479 und 480. Ferner: Rübsam: Seite 653 – 662.
- ²⁴³ Die früheste Postordnung stammt aus dem Jahre 1546 aus Mailand (siehe Rübsam: [1901 a]). Am 16. Oktober 1596 erließ das kaiserliche Reichspostgeneralat erstmals eine Postordnung für die Posthalter des Kurses Brüssel – Augsburg – Trient (siehe Ausstellungskatalog: 2000 Jahre Post – Vom cursus publicus zum Satelliten, Seite 73 [C8]). Die Postordnung von Braunschweig-Lüneburg stammt von 13. April 1659; im Jahre 1681 war Kursachsen gefolgt. Die »Fürstl. Mecklenburg-Güstrowsche Revidierte Postordnung« datiert von 1693. Erst 1699 folgte Kurbrandenburg.
- ²⁴⁴ Effenberger: Seite 82 – 85. Die einzelnen Punkte wurden mit (Dallmeier, 1977 b): Regest Nr. 479, verglichen und stimmen Punkt für Punkt überein. So ist z.B. die gleiche Forderung nach sechs guten Pferden und 2 Kaleschen etc. ist in Punkt 5 der Postordnung von Kaiser Leopold vom 16. April 1695 für die österreichischen Postmeister und Postbeförderer enthalten.
- ²⁴⁵ Unter dem 14. April 1783 hat die *Hochfürstl. Thurn und Taxische Regierung* in Regensburg noch eine 38-seitige Druckschrift: »Verordnung und Anweisung für sämtliche bey den Kaiserl. Reichs ordinaire fahrenden Posten angestellte Expeditores und Officialen, nebst einem Anhang für sämtliche Posthalter, Conducteurs und Packer« herausgegeben.
- ²⁴⁶ Johann Jacob Oexle hatte bereits 1686 begonnen, in Zusammenarbeit mit der Kursächsischen Post eine »geschwind fahrende Post-Calesch« von Nürnberg über Erlangen, Streithberg, Bayreuth und Mönchberg nach Hof in Gang zu setzen. Dort bestand Anschluß an eine Kutsche der Kursächsischen Post nach Leipzig. Ausführlich siehe Diederichs [2003]: Kapitel 1.2.1: »Übertragung des Postkurses Judenbach–Coburg–Nürnberg an Justinus Bieler« mit Anlage 2, Seite 102, sowie Kapitel 3.2 zum »Aufbau einer Herzoglich Sächsisch–Coburgischen Landespost« (Seite 14–39).
- ²⁴⁷ Vorlage: Ausstellungskatalog »Zeit der Postkutschen«, Seite 79. Da in diesem Flugblatt keine Postorganisation erscheint und der Kurs über Coburg geführt wurde, dürfte es sich bei dieser Fahrpost von Frankfurt über Coburg und Eger nach Prag wohl nur um die Coburger Landespost handeln. Wie dem Flugblatt zu entnehmen ist, war dieser Kurs um 15 Meilen kürzer als der über Nürnberg und Regensburg (siehe Diederichs [2003]: Seite 34–35).
- ²⁴⁸ Diederichs (2006): Seite 216, 236–239, 253.
- ²⁴⁹ Veh: Seite 10.
- ²⁵⁰ Artetin (1925): § 61.
- ²⁵¹ Artetin (1925): § 63.
- ²⁵² Artetin (1925): § 65.
- ²⁵³ Gemeint ist Friedrich V. von der Pfalz: Der Ausbruch des Dreißigjährigen Krieges hatte zunächst auch den Prager Postkurs beeinträchtigt. Die Calvinisten in Böhmen wünschten keine »katholische Post« zur Kommunikation mit ihren Glaubensgenossen in Deutschland. Daher hatte sich der protestantische Winterkönig Friedrich V. den Kurs Nürnberg – Prag sofort nach Kriegsbeginn 1618 angeeignet und – ohne Mitwirkung der kaiserlichen Reichspost – für die eigenen politischen Belange zwischen Prag über Amberg nach Heidelberg verdoppelt (siehe Staudenraus (1952): Seite 36. Nach dem Sieg der Kaiserlichen in der Schlacht am Weißen Berg bei Prag (8. Nov. 1620) und der Flucht und Ächtung von Friedrich V. von der Pfalz nach Holland konnte die Reichspost wiederhergestellt werden. Auf Initiative des Statthalters Karl von Liechtenstein wurde das böhmische Hofpostwesen inklusive des Kurses von Prag über Regensburg nach Augsburg auf eine neue finanzielle Grundlage gestellt (Kalmus: Seite 194). Im Jahre 1623 hatte Kurfürst Maximilian I. von Bayern die pfälzische Kurstimme und die Oberpfalz erhalten.
- ²⁵⁴ Lentner: Seite 269.

- 255 Artetin (1925): § 66.
 256 Maderholz: Seite 27–28.
 257 Mühlenweg: Seite 57.
 258 Reiß: Seite 33.
 259 Dähnert: Band I, Seite 719 sowie Band III, Seite 1023, 1027, 1036 und 1039.
 260 Anonym (3): Seite 21 und 25.
 261 Ellen: Seite 443–444.
 262 Verleihung durch König Karl II. von Spanien mit Urkunde: Madrid den 9. Oktober 1687.
 263 Artetin (1925): § 67. Ferner: Veh: Seite 10. Freyberg [Anm. 50, Seite 339] datiert dieses Dekret auf den 22. Januar 1701.
 264 Artetin (1925): § 73, letzter Absatz: Dort heißt es, »... daß damals [1724] außer dem Ordinairn Postcours von Augsburg über Regensburg nach Österreich die Postillions noch keine gelbe [Reichspostuniform], sondern **noch immer blaue Röcke** hatten«. In den 1680er Jahren hatte Max Emanuel – der »Blaue Kurfürst« – die ganze Infanterie in hellblaue Röcke mit je nach Regiment verschiedenfarbigen Aufschlägen gekleidet. Das Blau war damals aber noch nicht so hell wie im 19. Jahrhundert. Ähnlich dürften auch die kurbayerischen Postreiter gekleidet gewesen sein. Bei Freyberg (Seite 341) heißt es dazu: »Daß die Postknechte an einigen Orte gelbe, an anderen blaue Livreen tragen, rührt daher: Der Posten sind viele, und den Postknechten würde die Anschaffung der [gelben] Reichslivreen schwer fallen, daher sie, – mit Ausnahme derjenigen, welche sich auf dem Reichskurs von Augsburg über Regensburg nach Österreich befinden – inner Landes blaue, auch braune Röcke und solche Schnüre tragen dürfen, die sie sich selbst anschaffen.«
 265 Brunner: Seite 55.
 266 Riedmayr: Seite 258 bestätigt: »Am 1. Februar 1701 wurden die Posthalter der Poststrecke München–Innsbruck in kurbayerische Pflicht genommen und als erster urkundlich erwähnter Posthalter von Wolfratshausen wird Simon Ziegler benannt. Er erhielt für die Postritte von Wolfratshausen nach München vierteljährlich 44 fl. 12 kr. d.i. 14 fl. 44 kr. monatlich«. Simon Ziegler war dort Posthalter von 1682 bis 1717; siehe auch Abb. 20.
 267 Kalmus: Seite 377.
 268 Artetin (1925): § 68.
 269 Destruvaux: Seite 93–100.
 270 Dallmeier (1977 a): Seite 130–131 und (1977b): Regest 485.
 271 Piendl: Seite 26.
 272 Kurfürst Johann Georg III. hatte bereits am 30. April 1691 für die sächsischen Truppen eine Feldpostdienst-anweisung erlassen. Das Postamt hatte die Eigenschaft eines »Hof- und Feldpostamts« (Schaefer: Seite 95).
 273 Mechtler: Seite 418–419. Ferner: Ausstellungskatalog: 2000 Jahre Post ..., Seite 51–52 und 85 (C 55 und C 56).
 274 Dallmeier (1977b): Regest 488.
 275 Dallmeier (1977a): Seite 130–131 und (1977b): Regesten 489, 490, 503, 515 und 517.
 276 Braubach: Seite 260.
 277 Dallmeier (1977b): Regest 493.
 278 Dallmeier (1977a): Seite 203–204 sowie (1977b): Regest 494. Zu diesem Zeitpunkt (um April 1702) dürfte auch das Postamt Roermond nach Pempelfort (Düsseldorf) verlegt worden sein.
 279 Artetin (1925): § 69.
 280 Veh: Seite 11.
 281 Lentner (1970): Seite 3–4.
 282 Raminger: Seite 113. Ferner: Diederichs (2001 b): Seite 35.
 283 Artetin (1925): § 69.
 284 Staudinger (1901): Band 1, Seite 759, Anmerkung 2.
 285 Lentner (1967): Seite 74–85.
 286 Mechtler: Seite 419.
 287 Moser (1752): § 130, Seite 189, berichtet, daß nach der Eroberung der Stadt Ulm durch Kurbayern der Württemberger Herzog dem Fürsten Taxis gestattete, »... auf Instanz der Englisch- und Holländischen Ministern, einen neuen Postkurs von Cannstatt nach Schaffhausen anzulegen«.
 288 Artetin (1925): § 70.
 289 Dohr: Seite 194.
 290 Dallmeier (1977b): Regest 497.
 291 Dallmeier (1977b): Regest 502.
 292 Dohr: Seite 31.
 293 Kalmus: Seite 406, beschreibt die Ausdehnung der französischen und österreichischen Briefspionage während des Spanischen Erbfolgekrieges und bemerkt dazu: »Frankreich mußte darauf bedacht sein, alle von ihm in West- und Südeuropa besetzten Länder fest in der Hand zu behalten und alle gegnerischen Strömungen radikal zu beseitigen. Hierfür war nichts besser geeignet als die geheime Briefüberwachung und so wurden noch zu Anfang des Krieges in Spanien, in den [spanischen] Niederlanden und in Norditalien ein Netz von »Schwarzen Kabinetten« geschaffen, die

- alle für die französische Politik wichtigen Korrespondenzen überwachten«. Er schreibt, daß Karl VI. »noch während seines Aufenthalts in Spanien [also vor 1711/12] den Wert einer solchen Einrichtung kennen und schätzen gelernt [hat]. Er war es auch, der nach seiner Rückkehr nach Wien den Grafen Rochus Stella von Santa Croce, einen Südtaliener, den er bereits in Spanien und Italien zur Briefüberwachung verwendet hatte, zum Leiter des »Schwarzen Kabinetts« in Wien machte«. Kalmus erwähnt ferner, daß auch Prinz Eugen von der geheimen Briefüberwachung Kenntnis hatte und mutmaßt, daß sogar die Verstaatlichung der österreichischen Post ab 1722 »wohl zum Teil auch eine Folge der neuen, der Post gestellten Aufgaben« sei. Wenn aber Prinz Eugen davon Kenntnis hatte, dann auch sein Waffenbruder Max Emanuel von Bayern.
- ²⁹⁴ Dallmeier (1977b): Regest 504 und 506.
- ²⁹⁵ Mechtler: Seite 419.
- ²⁹⁶ Peters: Seite 214–215.
- ²⁹⁷ Dallmeier (1977b): Regest 512.
- ²⁹⁸ Deutinger: Seite 81–89.
- ²⁹⁹ Veh: Seite 12.
- ³⁰⁰ Diederichs (2003): Seite 20 – 21. Vermutlich auf Druck von Kaiser Leopold I. hat die Coburger Landespost das Bistum Bamberg nicht mehr durchqueren dürfen. Im Gegenzug dürfte dem Nürnberger Reichspost das Befahren des Coburger Fürstentums verboten worden sein. Auf jeden Fall findet sich bei Helmut Thiel, Seite 5, eine Bestätigung, daß die »fahrende Post« Nürnberg – Bayreuth – Dresden in Jahre 1697 »wiedereingerichtet« wurde.
- ³⁰¹ Thiel, Seite 5, leitete die Existenz dieser Postlinie aus der von Homanns Erben 1759 herausgegebenen Postrouten-karte von Franken – »*Franconiae postarum*« – ab.
- ³⁰² Thiel: Seite 14. Ferner: Diederichs (2002) Teil A, Seite 60 (Abb. 41).
- ³⁰³ Diese aktive Fahrpostpolitik (im Sinne von Werner Sombart) besagt, daß das Verkehrsmittel zu bestimmten Zeiten und an bestimmten Orten – also fahrplanmäßig – und unabhängig vom aktuellen Bedarf seinen Betrieb aufnimmt; notfalls auch ohne Passagiere und Fracht aber, in der Hoffnung auf unterwegs zusteigende Passagiere etc.
- ³⁰⁴ Diederichs (2003): Seite 37: Der Entwurf zur »Post-Taxa« der Coburger Landespost datiert vom 1. August 1703 (s. Anlage 10, Seite 114 – 116). Ferner Seite 42–50, dann 143–147 (mit der »Fürstl. Sächß. Post-Ordnung ... zu Coburg, Meiningen, Hildburghausen und Saalfeld« vom 30. September 1705); ferner Seite 181–191 und 123 – 124.
- ³⁰⁵ Wegebau-Verordnungen, die dem Speditionswesen Erleichterung verschaffen sollten, wurden erst im 17. Jahr-hundert durch die entsprechenden Landesfürsten erlassen. Tatsächlich dauerte es auch noch bis zum Jahre 1697, ehe Taxis von seiner Zentrale in Brüssel aus zum großen Gegenschlag ausholen sollte und Wilhelm Vleertmann dann in ganz kurzer Zeit gezielt in den Ruin trieb. Auch Wolfgang Behringer kommt auf Grund einer anderen Quellenlage zu dieser Jahreszahl. Er schreibt dazu (Seite 455): »Nach Lage der Quellen sieht es so aus, als ob der Wechsel der Fahrpostpolitik nicht von der Brüsseler Zentrale ausgegangen ist, sondern ein Generationswechsel in den Ämtern behilflich war ...«. Dieser Einschätzung läßt sich aber nicht länger aufrecht erhalten.
- ³⁰⁶ Lübbecke: Seite 41 und 74.
- ³⁰⁷ Fürst Eugen Alexander von Thurn und Taxis lebte in diesem Palais bis zu seinem Tode im Jahre 1714. Erst unter seinem Nachfolger, Fürst Anselm Franz von Thurn und Taxis, wurde im Jahre 1724 der Neubau einer Residenz in Frankfurt geplant.
- ³⁰⁸ Der *Inhalt* dieser Reichspostordnung von 1698 ist offensichtlich nicht einmal Moser (1752) bis zur Veröffentlichung seines »*Teutschen Staats-Rechts*« bekannt geworden. In § 127 (Seite 185–187) berichtet er zwar über »verschiedene Kayserliche Patente in Post-Sachen«. Die Reichspostordnung wird nur ganz kurz gestreift: »In eben disem Jahr [1698] bestätigte auch der Kayser die von dem Fürsten von Taxis seinen Subalternen fürgeschriebene Post-Ordnung; auch solle er noch ein Patent wegen der Post-Freyheiten erlassen haben. ... Ferner gab er allen Posthäusern ein Salvaguardiam«. Ausführlicher geht er dann auf die Post-Wege-Ordnung ein und verbietet: »... Und weil sich nun täglich mehrers zeigt, daß einigen Leuten ... jeden nach Gefallen Lehn-Roß zu halten, so genannte Land-Gutschen durchs Heilige Römische Reich, denen dagegen ausgefertigten Kayserlichen Patenten, Mandaten und Rescripten schnurstracks zuwider, freventlich- und eigenmächtiger Weiß ohne Scheu ganz neuerlich anzurichten vergönnet, daß dahero diese dem Publico höchst nachteilige Mißbräuche abgestellt ... werden sollte ...«.
- ³⁰⁹ Lankes: Seite 117.
- ³¹⁰ Moser (1752): § 131, Seite 189. – Vertrag vom 15. Januar 1703; siehe Dallmeier (1977b): Regest 499.
- ³¹¹ Teubner (1925), Seite 203. Das kaiserliche Mandat wird in der Literatur mehrfach (offensichtlich sogar unabhängig voneinander) erwähnt. Es findet sich aber nicht bei Dallmeier (1977b) und auch nicht bei Effenberger.
- ³¹² Dallmeier (1977b): Regest 516. Ferner: Moser (1752): § 132, Seite 189–191.
- ³¹³ Teubner (1925): Regest siehe Seite 204–205.
- ³¹⁴ Diederichs (2003): Seite 37–39 mit weiteren Einzelheiten.
- ³¹⁵ Lübbecke: Seite 77.
- ³¹⁶ Faulhaber: Seite 81. Ferner: Kremer: Seite 6. Ferner: Die *LERSNER-CHRONIK (... CHRONICA ... DER STADT FRACKFURTH AM MAIYN ...)* berichtet über die Reichspost in Frankfurt für das Jahr 1706: »Die Pferd aber zu den Couriren zu Pferd und mit Kutschen seynd in der Schnur-Gassen anjetzo zu finden« und daß 1706 vier landes-

fürstliche Postwagen- und neun private Landkutschenkurse Frankfurt verließen. Die Liegenschaften der Reichspost waren demnach um 1706 wie folgt:

- Die Briefpostexpedition befand sich in der Prediger- (= Dominikaner-) Kloster;
- Die Fahrpostexpedition wurde von dem Gastwirt »Zum Goldenen Engel« in der Töngesgasse betraut und
- Die Posthalterei mit den Ställen und Remisen befand sich in der Schnurgasse.

³¹⁷ Auch der Titel des in Nürnberg um 1707 herausgegebenen Druckschrift bestätigt diese Annahme: »Gründlicher Bericht und Vorstellung / Was es mit denen / von des Herren Fürsten zu Taxis Fürstl. Gnaden / zu Nürnberg / Neuerlich angelegten **EXTRA-ORDINARI-Post-Land-Fuhrwercken** / vor eine Beschaffenheit habe«. Auch in der Deduktion (Moser (1752), Pkt. 8, Seite 201) heißt es: »... So ist auch das Kayserliche Post-Amt ... ein generales durch das gantze Reich gehende Werck, da hingegen [sei] dises angelegte **extra-ordinari-Post-Calesch-Fuhrwesen** keine durch das Reich gehende allgemeine, sondern [eine] blosse pariculier-Veranstaltung ...«. Das Verfahren hatte sich schon einmal bewährt: Während die Anfrage des Kaisers bei den Reichsständen um 1616 auf die Zulassung von »Extraordinari Posten« gelautet hatte, waren durch Taxis zeitlich unbegrenzte »Ordinari-Posten« eingeführt worden.

³¹⁸ Faulhaber: Seite 81–82.

³¹⁹ Eine ganz ähnliche »Reichs-Post-TAXA ... [vom] Reichs-Ober-Post-Amt Cölln« ist abgebildet im Rundbrief Nr. 324 des Deutschen Altbriefsammler-Vereins von 1975.

³²⁰ Anlage 2a und 8 als Auszug aus: »Gründlicher Bericht und Vorstellung / Was es mit denen / von des Herren Fürsten zu Taxis Fürstl. Gnaden / zu Nürnberg / Neuerlich angelegten **EXTRA-ORDINARI-Post-Land-Fuhrwercken** / vor eine Beschaffenheit habe«. Nürnberg 1707 (aus der Einleitung geht hervor, daß die Deduktion **zwei** Jahre nach der Einführung der »Extra-Ordinari-Post-Land-Fuhrwercke« erstellt wurde). Ferner: Thiel: Seite 14 und 16.

³²¹ Der Fürst Taxis antwortete am 8. September 1705, daß auf den »... Post-Caleschen nur Passagiers, deren Pavage und kleine auf denen Posten gehörige Paquete, keineswegs aber Kauffmanns-Güter und Wahren, so man denen Fuhr-Leuten gerne überlässet, befördert werden ...«. Siehe: Lit. O in »Gründlicher Bericht...« gemäß Anm. 311.

³²² Moser (1752): In seinem »Teutschen-Staats-Recht, Fünfter Theil, worinnen sonderlich die Materie von dem Postwesen ...« berichtet der große deutsche Staatsrechtlers Johann Jacob Moser ganz ausführlich darüber. Einleitend heißt es in § 133 (Seite 191–214): »Anno 1705 richtete also der Herr Fürst zu Taxis abermals zu Nürnberg Post-Wagen an, welche zu gewissen Tagen und Stunden ... abgehen und ebenmäßig zu gewissen Zeiten ankommen und nicht nur die reisenden Personen, deren acht mit dergleichen Post-Land-Kutschen gefördert werden können, von Nürnberg aus so wohl an die besagte Haupt- als auch an die dazwischen ligenden Orte, sondern auch grosse Paquete, Schachteln, Ballen und indistinctim allerhand Kauffmanns-Waaren, Centner-weis um einen nach Anzahl der Meilen proportionirten Preiß, hin und wider [zurück] führen sollten«. Dort ist auch die Gegen-Deduktion von Taxis und Nürnbergs abermalige Antwort enthalten.

³²³ In der Druckschrift gemäß Anmerkung 311 heißt es unter »Num. III. – Gründliche Ableinung der Fürstl. Taxischen so rubricirten Gegen-Deduction und Resutation ... de præs. 24 Sept. 1705«, daß die Antwort »... in einer fast unerträglichen Weitläufigkeit ...«, unsachlich und ohne jede Substanz erfolgt sei. In dem anschließenden »Fürstlich Taxischen Satz« heißt es u.a., daß Taxis: »... das Post-Regal, mit allem / was dem anhängig / indeterminat & illimitatè zu Lehen trage / wie dann in dem Lehen-Brief Imperatoris Matthiae de Anno 1615 ausdrücklich enthalten: Daß die von Taxis das General-Reichs-Post-Amt / mit allem / was demselben anhängig / innen zu halten / zu nutzen / zu geniessen und zu gebrauchen / und damit / wie sichs gebühret / und von Alters herkommen / auch dergleichen Mann-Lebens-Art und Eigenschaft ist / zu verfahren etc. etc. Weil nun in dieser Investitur, der Taxischen Familie, das General-Reichs-Post-Amt / mit allem / was demselben anhängig / **NB. zu gantz illimitirter Disposition / Nutz und Niessung / absolutè verliehen worden** / so hätte dasselbe eine gantz freye und unbeschränkte Gewalt / und ungehindertes Exercitium unwidersprechlich erhalten / und seye also nicht abzusehen / wie doch denen Kayserlichen Post-Caleschen / als ein inseparabile dependens von dem Reichs-Post-Generalat / à parte Nürnberg / habe können contradiciret werden: Indeme nicht allein diese / sondern auch alle andere zu dem Post-Generalat gehörige Veranstaltungen / **sub vocibus: mit allem / was demselben anhängig** / in ermeldten Lehen-Briefen begriffen wären: Auch lasse ein Vasallus Imperatoris & Imperii, von keinem Stand des Reichs Leges vorschreiben / ob und was vor Veranstaltungen derselbe in seinem / cum omnibus dependentiis, zu freyer Disposition empfangenen Reichs-Lehen machen wollet«. Es muß auffallen, daß sich Taxis nicht auf die Postordnung vom 18. Oktober 1698 beruft.

³²⁴ Moser (1752): § 134, Seite 214–216.

³²⁵ Tönnies bemerkt dazu unter Anmerkung auf Seite 17: »Eine Bestätigung der auf 1623 führenden Nachricht sehe ich in dem Eintrag in das »Landessteuerbuch Düsseldorf von 1632«, herausgegeben von Herrn Ferber 1881, pag. 40: Zoll Straeß, Postbodten Haus«.

³²⁶ Scotti (1821): Verordnung Nr. 546 (Seite 152); Nr. 557 (Seite 154) und Nr. 648 (Seite 176).

³²⁷ Zitiert nach Tönnies: Seite 17–18.

³²⁸ Becker: Seite 41–44.

³²⁹ Faulhaber: Seite 107–108 und 154–155.

³³⁰ Sowohl bei Grosse, Seite 66, als auch Löffler, Seite 269, und Dallmeier (1977 b), Regest 521, heißt es: 27. Juni 1705. Nach: Klafki, Seite 107, Anmerkung 396, soll es sich dabei angeblich um den 27. Januar 1705 handeln. Als Quelle gibt er an das Generallandesarchiv Karlsruhe Abt. 77 Nr. 5193 f. 26. Nach der Anzeige im Frankfurter

- JOURNAL*, Nummer 78, vom 29. September 1705 dürften die Postwagen aber erst zu diesem Zeitpunkt in Gang gekommen sein. Daher neige ich dazu, das Datum vom **27. Juni 1705** für das wahrscheinlich richtige zu halten.
- ³³¹ Grosse: Seite 65–67. Ferner: Löffler: Seite 269–270. Ferner: Dallmeier (1977 b): Regest 521.
- ³³² Faulhaber: Seite 154 und 107.
- ³³³ Moser (1752) ausführlich § 133, Seite 191–214. Auf Seite 200–201 (Pkt. 8) heißt es, daß im August / September 1705 ein neuer Streit zwischen Taxis und der Stadt Nürnberg wegen fahrender Posten ausgebrochen sei, weil der Fürst Taxis abermals zu Nürnberg Postwagenkurse eingerichtet hatte, gegen die sich die Stadtboten, Fuhrleute und Kutscher beim Magistrat beschwert hatten. Nürnberg argumentierte u.a., »... daß die Anlegung diser Post-Land-Gutschen der Institution des General-Postwesens è diametro zuwider lauffe, ist daraus unverneinlich, alldieweilen das General-Post-Amt notorie bloß allein zu Beförderung des Commercii publici und literarum, keineswegs aber zu dem Ende introduciret worden, daß, mittels desselben reisende Personen und Waaren hin und wieder [zurück] durch das Land geführet und damit ein blosser monopolischer Eigennutz und Gewinn, zum einzigen Profit des Herrn General-Reichs-Postmeisters, getrieben werden solle ...«. An späterer Stelle (Seite 210, unter Ad. 5) heißt es: »Land-Kutschen stecken aber so wenig unter der Post-Beleihung, als Fracht-Wägen, Karren und Schub-Karren-Führen. Nürnberg masse sich keiner Auslegung der Kayserlichen Lehen-Brieffe an, sondern schütze sich nur gegen die Taxische Neuerungen, und seye nicht schuldig, Taxis in einen ruhigen Besitz kommen, sich aber in ein unendliches Petitorium verwickeln zu lassen«.
- Auch der wittelsbachische Fürstbischof Clemens August von Münster und Paderborn (1719–1760) nahm sich »seines Provinzial-Postwesens [der Fahrposten] an ... indem er für die beiden Stifter ein besonderes Postdepartement unter einem General-Postdirector ernannte und dazu seinen Obrist Kämmerer Baron von Plettenberg 1721 bestätigte ... « (siehe Stolte: Seite 27 und 39).
- ³³⁴ Nach einem Schreiben des Österreichischen Staatsarchivs (Haus-, Hof- und Staatsarchivs) vom 13.01.2005 an den Verfasser konnte in den verschiedenen Judicial-Serien des Reichshofrates kein Prozeß gegen Franz Ferdinand von und zu Haimhausen festgestellt werden.
- ³³⁵ Fricek: Seite 18.
- ³³⁶ Veh: Seite 12.
- ³³⁷ Auch in den Krisenjahren der Reichspost – im Jahre 1770 und 1792 – versuchten die Grafen von Paar erneut, sich in dem Gebiet von Passau festzusetzen. Siehe Mechtler: Seite 416.
- ³³⁸ Dallmeier (1977b): Regest 519 und 520 mit den Einzelheiten.
- ³³⁹ Dallmeier (1977a): Seite 132 und (1977b): Regest 548.
- ³⁴⁰ Aretin (1925): § 71.
- ³⁴¹ Dallmeier (1977b): Regest 532 – 536. Lit. A = Regest 535 (siehe auch Faulhaber, Seite 82); Lit. B = Regest 536; Lit. C = Regest 533; Lit. D = Regest 534 und Lit. E = 532. Wenn es bei Dallmeier [1977b], Regest 535, heißt: »Inhalt wie Regest Nr. 312« vom 18. September 1653 dann dürfte das nur **grob** zutreffen; denn die Formel vom »reformirten Kayserl. Postwesen« kann sich wohl nur auf die am 17. Oktober 1698 eingeführten Postordnungen beziehen. Auch wenn die Reichspost zwischen 1649 und 1662 Fahrposten unterhielt, so war ihr doch formal zwischen 1662 und 1692 das Betreiben von Fahrposten verboten.
- ³⁴² BayHStA München: Kurbayern, Geheimes Landesarchiv, Faszikel Nr. 957. Ferner: Freyberg: Seite 339–340 (§ 30).
- ³⁴³ Aretin (1925): § 71.
- ³⁴⁴ Johann Wilhelms Schwester war seit 1676 mit Kaiser Leopold I. verheiratet. 1678 hatte er Maria Anna Josepha, eine Tochter von Kaiser Ferdinand III., geheiratet († 1689). Unter Ausnutzung der politischen Heiraten seiner anderen Schwestern nach Lissabon (König Pedro II. von Portugal), Madrid (König Karl II. von Spanien), Parma (Herzog Odoardo II. Farnese), Warschau (Jakub Ludwik Sobieski) sowie seiner zweiten Ehe mit A. M. L. Medici, Prinzessin von Toskana, waren dynastischen Verbindungen geschaffen worden, die es ihm erlaubten, in der europäischen Politik mitzureden. Sein Bruder, Franz Ludwig, war ab 1694 Oberhaupt des Deutschen Ordens in Mergentheim, ab 1716 Erzbischof und Kurfürst von Trier, ab 1729 Erzbischof und Kurfürst von Mainz.
- ³⁴⁵ Faulhaber: Seite 107 und 154.
- ³⁴⁶ Reetz, Hans: »Jan Wellem in Bad Dürkheim«. In: Pälzer Feierowend, Nr. vom 7. Februar 1953.
- ³⁴⁷ Gulat: Seite 79–87. Auch eine posthistorisch völlige unabhängige Quelle sagt aus, daß Johann Friedrich II. Wilhelm Bernhard Sigismund Graf von Schaesberg zu Krickenbeck zwischen 1706 und 1712 Generalhofpostmeister war. 1715 und 1721 Statthalter von Jülich und Berg, 1721 Justizminister. Siehe Europäische Stammtafeln: Tafel 101, sowie die Arbeit von Leo Peters.
- ³⁴⁸ Vorlage und Aufnahme: Generallandesarchiv Karlsruhe, Signatur 44/8599. Die Urkunde ist von Jh. Freyherr von Schaeßberg unterzeichnet, jedoch nicht besiegelt. Beim Datum fehlen Tages- und Monatsangabe. Diese Daten wurden den Akten des Lehens- und Adelsarchivs zu der Lehensurkunde entnommen. Für die vielfache Unterstützung durch Herrn Archivdirektor Dr. John möchte ich mich an dieser Stelle nochmals herzlich bedanken.
- ³⁴⁹ Klafki: Seite 104–120; hier Seite 108.
- ³⁵⁰ Generallandesarchiv Karlsruhe Abt. 77 Nr. 5193 f. 50. Abgedruckt größtenteils bei von Gulat, Seite 84; jedoch mit falschem Datum. Das richtige Datum lautet auf den 29. November 1708. Angaben nach Klafki: Seite 109, Anmerkung 400.

- ³⁵¹ Beide Schreiben abgedruckt bei von Gulat: Seite 85 – 86.
- ³⁵² Schon Grosse (Seite 18) hatte die Urkunde vom 29. Juli 1706 übersehen und schloß aus der 1708 beginnenden Auseinandersetzung, daß Schaesberg erst in diesem Jahr belehnt worden sei. Ebenso folgerte Löffler (Seite 260): »In Wirklichkeit ist [erst] im Jahre 1708 die Errichtung eines pfälzischen General-Erbpostamts aktenmäßig durch Kurfürst Johann Wilhelm erfolgt, der den Kammerpräsidenten Graf von Schaesberg im gleichen Jahre zu seinem General-Landespostmeister ernannte«.
- ³⁵³ Peters: Seite 191 und 214–215.
- ³⁵⁴ Moser (1752): § 124, Seite 181.
- ³⁵⁵ Zitiert nach Stephan: Seite 115.
- ³⁵⁶ Mechler: Seite 419. – Die älteste Nachricht über die Einrichtung eines preußischen Feldpostamts stammt vom 22. April 1715: »Notifikation wegen des Feld-Post-Amts, und wie es damit zu halten«. Quelle ist die Gesetzessammlung von Chr. O. Mylius: Des Corporis Constitutionum Marchicarum ..., Dritter Teil: Von Kriegs-Sachen ..., Zweite Abteilung, Seite 373–374, Nr. CXXXV (Nachdruck: Diederichs [2001]: Seite 352).
- ³⁵⁷ Akten Pfalz Generalia Faszikel 5193 im Generallandesarchiv Karlsruhe: Zitiert nach Gulat, Seite 87. Ferner: Rau.
- ³⁵⁸ Dallmeier (1977b): Regest 551 mit den Einzelheiten.
- ³⁵⁹ Moser (1752): § 143, Seite 241.
- ³⁶⁰ Dallmeier (1977a): Seite 134–135.
- ³⁶¹ Lünig (1713): S. 485–494. Ferner: Aretin (1925): § 72.
- ³⁶² Aretin (1925): § 72.
- ³⁶³ Freyberg: § 31; Seite 340–341.
- ³⁶⁴ Dallmeier (1977b): Regest 576 mit den Einzelheiten.
- ³⁶⁵ Destruvaux: Seite 132.
- ³⁶⁶ Destruvaux: Seite 67–71 und 73.
- ³⁶⁷ Münzberg (1994): Seite K–467.
- ³⁶⁸ Gegen den Protest von Kaiser und dem Fürsten von Thurn und Taxis behauptete der württembergische Herzog seine landesherrlichen Rechte auf eine eigene Landespost. 1712 erging ein herzogliches Reskript, »daß Niemand ... sich der kaiserlichen Post in Stuttgart bedienen dürfe«. Es waren jedoch nur die Kurse Stuttgart – Heidelberg, Brackenheim – Heilbronn und Stuttgart – Schaffhausen in Gang gekommen. Wegen der Verweigerung des Durchgangs durch reichsstädtisches Gebiet hatte der Kurs Stuttgart – Nürnberg und Ulm wieder eingestellt werden müssen. Andere Kurse waren störanfällig, weil sie durch vorderösterreichisches Gebiet liefen. Unter solch ungünstigen Verhältnissen mußten die Einnahmen weit hinter den Erwartungen zurückbleiben. Am 26. Oktober 1712 reklamierten dies die »Oberlandpostmeister« Fischer und klagten über hohe Verluste. Etwa im Frühjahr oder Sommer 1715 endete die Ära der Gebrüder Fischer in Württemberg. Daraufhin entschloß sich der Herzog zur Wiedereinführung der Landkutschen. Diese stellten das landesherrliche, als öffentliches Institut eingerichtete und privilegierte Fuhrwesen dar. Um von seiner Landespost soviel wie möglich zu retten, richtete Herzog Eberhard Ludwig 1715 in Stuttgart und 1724 in Ludwigsburg ein »Hofstabs-Postamt« mit einem Postmeister an der Spitze ein. Außer den bereits genannten Kursen lief noch ab 1714 zwischen Heilbronn und Nürnberg sowie von 1715 an zwischen Tübingen und Stuttgart sowie ab 1741 zwischen Stuttgart und Ludwigsburg. Die Heidelberger Landkutsche mußte statt über Asperg fortan über Ludwigsburg fahren. Weitere Einzelheiten sowie den Tarif der Landespost müssen der Literatur entnommen werden. Siehe Weber: Seite 40–54.
- ³⁶⁹ Dallmeier (1977b): Regest 612 mit weiteren Einzelheiten. Dieser Vertrag wurde sogar am 6. Mai 1729 (Regest 645) sowie am 6. Mai 1732 (Regest 650) verlängert.
- ³⁷⁰ Jödicke: II. Teil, Seite 151–153.
- ³⁷¹ Lensing: Seite 189.
- ³⁷² Fleitmann (1969): Seite 12.
- ³⁷³ Tönnies: Seite 19.
- ³⁷⁴ Tönnies: Seite 23. Wenn es dort heißt »in späterer Zeit«, dann bezieht sich dies auf die zuvor angegebenen Jahreszahlen von 1718 bzw. 1721.
- ³⁷⁵ Fleitmann (1972): Seite 185–191. Obwohl es sich um eine fürstbischöflich **Münsterische** Posteinrichtung handelte, führte die Post aus Gründen der Hofetikette den offiziellen, höchsten Amtstitel ihres Repräsentanten – Clemens August seit 1723 Kurfürst von Köln – mit dem Prädikat »kurkölnisch«.
- ³⁷⁶ Fleitmann (1969): Seite 9–22.
- ³⁷⁷ Dohr: Seite 25–26.
- ³⁷⁸ Ennen (1962): Seite 248.
- ³⁷⁹ Nach Münzberg (1994) ist in Bonn erst 1784 eine Postverwaltung und Posthalterei eingerichtet worden.
- ³⁸⁰ Diederichs (2006): Seite 36 und 48–49.
- ³⁸¹ Diederichs (2006): Seite 80–81 und 110–111.
- ³⁸² Dallmeier (1977b): Regest 649 mit weiteren Einzelheiten.
- ³⁸³ Aretin (1925): Seite 62 (§ 75).

- ³⁸⁴ Damit verlor Österreich auch die Kontrolle der Korrespondenz, die zwischen Polen und Russland einerseits sowie Mittel- und Westeuropa andererseits ihren Weg über Breslau nahm und nunmehr in preußische Hände gelangte.
- ³⁸⁵ Kurfürst Max II. Emanuel hatte 1724 mit sämtlichen Regenten des Hauses Wittelsbach einen Unionsvertrag zu München geschlossen, wonach die Ausübung des Reichsvikariats in den Landen Bayerns, Schwabens und des Fränkischen Rechts vom Hause Pfalz und Bayern jederzeit gemeinsam ausgeübt werden sollte (siehe Gritzner: Seite 4).
- ³⁸⁶ Triepel: Seite 30 – 32. Das Reichsvikariat nimmt seinen Anfang ipso jure mit dem Wegfall des Königs. Die übliche Anzeige vom Ableben des Herrschers an die beiden Reichsvikarien von Seiten des kaiserlichen Hauses hat nur deklatorische, nicht konstitutive Wirkung. Es endet mit dem Beginn der Regierung des neugewählten Monarchen, d.h. mit der Krönung, seit dem 16. Jahrhundert mit der Beschwörung der Wahlkapitulation. Über die Interims-Verwaltung des Kaiserlichen Postregals siehe Beust (1748): 2. Teil, Seite 563.
- ³⁸⁷ Aretin (1925): § 77 (Seite 62). Ferner: Helbok: Seite 63.
- ³⁸⁸ Häberlin: Seite 330 – 333.
- ³⁸⁹ Häberlin: Seite 333.
- ³⁹⁰ Zitiert nach Helbok: Seite 67.
- ³⁹¹ Schaefer: Seite 132. Siehe dazu auch die Posturkunden 241 und 242 im Zentralarchiv von Thurn und Taxis in Regensburg.
- ³⁹² Grillmeyer: Seite 106. Ferner: Lübbecke: Seite 399.
- ³⁹³ Faulhaber: Seite 114–115 mit weiteren Einzelheiten.
- ³⁹⁴ Helbok: Seite 62.
- ³⁹⁵ Dallmeier (1977b): Regest 698 – 702 und 707 – 721.
- ³⁹⁶ Dallmeier (1977b): Regest 680. Ferner: Effenberger, Seite 59, und Rübsam (1901 a), Seite 454. Ferner: Europäische Stammtafeln, Neue Folge, Band V, Tafel 125.
Anmerkung: Kaiser Maximilian II. hatte im Jahre 1564 Johann Anton von Taxis (einen Sohn von Johann Baptista von Taxis aus der Brüsseler Linie) zum kaiserlichen Postmeister in Rom ernannt. Nach dessen Tod um 1580 war das spanische Postmeisteramt zunächst auf Ruggiero und nach dessen Tod auf dessen Bruder Antonio I. de Tassis (Söhne von Simon I. von Taxis aus der Mailändisch-Römischen Linie) übergegangen, der am 20. November 1617 zum **spanisch-erblichen** Oberpostmeister in Rom ernannt worden war. Fürst Michael II. von Thurn und Taxis erhielt im Jahre 1740 von Kaiser Karl VI. die Konzession, daß sein in männlicher Linie forterbliches Majorat über die **Post zu Rom** unter Umständen auch auf ein weibliches Glied der Familie fallen könne. Fürst Michael II. überließ im Jahre 1760 durch Vertrag die römischen Posten dem Kaiserlichen Ärar und erhielt durch die Kaiserin Maria Theresia laut Diplom vom 29. August 1767 das Inkolat im Königreiche Böhmen.
- ³⁹⁷ Nach Grillmeyer, Seite 50, ist dieses Projekt erfolgreich verlaufen. Nach Helboks Interpretation, Seite 65, scheiterte dieses Projekt an dem frühen Tode von Kaiser Karl VII.
- ³⁹⁸ Dallmeier (1977b): Regest 693 und 694. Ferner: Helbok: Seite 61–68.
- ³⁹⁹ Dallmeier (1977b): Regest 696.
- ⁴⁰⁰ Dallmeier (1977b): Regest 697.
- ⁴⁰¹ Dallmeier (1977b): Regest 709–714.
- ⁴⁰² Dallmeier (1977b): Regest 718.
- ⁴⁰³ Ausstellungskatalog: »Dieser glänzende deutsche Hof ...«, Seite 129–130 (mit Abbildung).
- ⁴⁰⁴ Mit dem Aussterben des Oldenburger Hauses war 1667 die Grafschaft Oldenburg und Delmenhorst an den König von Dänemark gefallen. König Friedrich IV. von Dänemark (reg. 1699–1730) hatte mit Verordnung vom 14. November 1707 eine landesherrliche Botenpost eingeführt, die Johann Conrad Stüve von Ovelgönne aus besorgte. Im Jahre 1721 war sie auf dessen Sohn, Jürgen Bartholomäus Stüve, übergegangen. Als dieser 1741 starb, hatte sie das General-Post-Amt in Kopenhagen einem Mann von der Garde zu Pferde, Lübke Lübben, übertragen. Fast zu gleicher Zeit – noch das Interregnum nutzend – hatte der dänische König Christian VI. (reg. 1730–1746) den Bruder von Johann Conrad Stüve – Friedrich Wilhelm – beauftragt, eine Reitpost von Ovelgönne aus in nördlicher und südlicher Richtung anzulegen. Als diese wenig später wieder einging, wurde der Kurs von Boten begangen (Tooren: Seite 55). Für den Mißerfolg wurde die Konkurrenz durch die Reichspost verantwortlich gemacht.
Vermutlich auf Anstiften des ostfriesischen Hofes, versuchte nun (um 1744/45) die königlich dänische Regierung in der Reichsgrafschaft Oldenburg das Reichspostwesen aus Oldenburg und Ostfriesland zu verdrängen und von Aurich bis Bremen eigene Landesposten einzuführen. Dem letzten Reichspostmeister in Oldenburg waren alle Patente und Bestallungsbriefe abgenommen worden. Taxis klagte dem Kaiser sein Leid: Falls er diese Übergriffe nicht abstelle, dann könnten die kaiserlichen Depeschen nicht mehr im Ober- und Niedersächsischen Kreis befördert werden; – was aber maßlos übertrieben war. Taxis hatte auch eine Eingabe an den Reichshofrat gemacht, er bat aber den Kaiser »brevi manu« auf dem Wege der Geheimen Reichskanzlei, den Fürsten von Ostfriesland zu maßregeln. Schon tags darauf erließ der Kaiser an den Fürsten von Ostfriesland wegen verschiedener Eingriffe in das Reichspostregal den gewünschten Befehl (Helbok: Seite 65 – 66). Ein dauerhafter Erfolg war damit aber offensichtlich nicht verbunden, denn die Reichspost scheint erst im Jahre 1763 wieder nach Oldenburg zurückgekehrt zu sein (siehe Münzberg [1994]: Seite K – 582).
- ⁴⁰⁵ Dallmeier (1977b): Regest 720.

- ⁴⁰⁶ Destruvaux: Seite 67–73.
- ⁴⁰⁷ Scotti (1821): Gesetzsammlung Nr. 1506.
- ⁴⁰⁸ Dallmeier (1977b): Regest 700. Seit 1675 übte die Republik Bern durch eine amtliche Postkommission die Oberaufsicht über die Fischerpost aus.
- ⁴⁰⁹ Dallmeier (1977b): Regest 724.
- ⁴¹⁰ Dallmeier (1977b): Regest 717 und 719.
- ⁴¹¹ Dallmeier (1977b): Regest 715 und 716.
- ⁴¹² Herzog Carl I. von Braunschweig-Wolfenbüttel hatte nach dem Zerfall der braunschweig-lüneburgischen Gesamtpost mit der Verordnung vom 1. März 1738 eine *Herzogliche Landespost Braunschweig-Wolfenbüttel* etabliert. Um die Post auf eine wirtschaftlich rentable Basis zu stellen, waren viele Verbesserungen erforderlich. Die vier Reichspostämter in Braunschweig-Wolfenbüttel in Braunschweig, Blankenburg, Eschershausen und Holzminden blieben bis zum 30. Juni 1790 bestehen. Zum Vertrag vom 19. August 1744 siehe Dallmeier (1977b), Regest 721.
- ⁴¹³ Dallmeier (1977b): Regest 722.
- ⁴¹⁴ Häberlin: Seite 335.
- ⁴¹⁵ Aretin (1925): Seite 63 (§ 79).
- ⁴¹⁶ Siehe Anmerkung 132.
- ⁴¹⁷ Grillmeyer: Seite 112–113 und 116.
- ⁴¹⁸ Kalmus: Seite 414. Ferner Grillmeyer: Seite 117 und 282.
- ⁴¹⁹ Die Generalkasse, Rechnungen 66, verzeichnet allein für das Jahr 1799 für »Geschenke und Gelegenheits-Ausgaben« 6.046 Gulden (siehe Grillmeyer: Seite 328).
- ⁴²⁰ Kalmus: Seite 414. Ferner: Grillmeyer: Seite 116.
- ⁴²¹ Effenberger: Seite 152–153.
- ⁴²² Mechtler: Seite 420–421 mit weiteren Einzelheiten. Nicht bei Dallmeier (1977b) enthalten.
- ⁴²³ Diederichs (2006): Seite 338–339.
- ⁴²⁴ Grillmeyer: Seite 102, Anmerkung 116.
- ⁴²⁵ Grillmeyer: Seite 270.
- ⁴²⁶ Aretin (1925): § 99, Seite 129–130.
- ⁴²⁷ Keyßler: Brief IX, Seite 80. Johann Georg Keyßler war Reiseschriftsteller und lebte von 1693–1743. Keyßlers Reisebeschreibungen sind in Form von weitläufigen Briefen abgefaßt; enthalten aber auch manche schätzenswerte Bemerkung über politische und wirtschaftliche Verhältnisse.
- ⁴²⁸ Brunner: Seite 47.
- ⁴²⁹ Vorlage: J. Siebmacher's Großes Wappenbuch. Band 22: Die Wappen des bayerischen Adels, Seite 22 und Tafel 16. Nachdruck: Neustadt an der Aisch 1971.
- ⁴³⁰ Dallmeier (1977b): Regest 878. Siehe auch Diederichs (2002): Das Marquisat Bergen op Zoom.
- ⁴³¹ Aretin (1925): Seite 132–134 (§ 103–106). Aretin erwähnt jedoch nichts von einem gewährten Kredit oder ein gemeinsames Vorgehen mit Pfalz-Zweibrücken.
- ⁴³² Grillmeyer: Seite 107. Im Jahre 1800 wurden Verhandlungen über die Rückzahlung des Kredites aufgenommen.
- ⁴³³ Diederichs (2000): Kapitel 6–9.
- ⁴³⁴ Diederichs (2000).
- ⁴³⁵ Siehe unter: Ungedruckte Quellen.
- ⁴³⁶ Eine zuverlässige Übersetzung wurde durch das *ARCHIVES DE L'ÉTAT À LIÈGE* – den Sektionsleiter Herrn Alfred MINKE – erstellt (Schreiben an den Verfasser vom 19. Mai 2009). Weitere Leistungen in Anspruch zu nehmen, sind an den hohen Gebührenforderungen gescheitert.
- ⁴³⁷ Diederichs (2003): Seite 29. Das dort beschriebene Verbot zum Betreiben von Fahrposten durch die Reichspostmeister (Seite 14) bezog sich nur auf Hamburg bzw. Lübeck.
- ⁴³⁸ Staudenraus (1950): Seite 123.
- ^{438a} Dallmeier (1977b): Regest 499–501 und 505 bzw. 508 und 510. Nach dem Verzeichnis von Johann Eschert »*Chur-Sächsischer Post-Cours ...*« kamen in Nürnberg 1703 allein zwei Fahrposten aus Leipzig und eine aus Dresden an. Abbildung bei Diederichs (2002): Seite 200–218.
- ⁴³⁹ Staudenraus (1931): Seite 66. Siehe dazu auch Seite 81: laut Aussage von Faulhaber »*am Spiltherthor*«.
- ⁴⁴⁰ Freytag (1929): Seite 42.
- ⁴⁴¹ Vorhanden in der Bayerischen Staatsbibliothek; eingebunden unter der Signatur: 2 Ded. 284. Auch zu dieser Druckschrift folgt noch eine Gegendarstellung: »*Vorläufige Beleucht- und Widerlegung der von einem hochlöbl. Magistrat der Kaiserl. Reichs-Stadt Nürnberg zum Druck beförderten, so rubricirten ausführlich documentirten Geschichts-Erzählung*«. Wien 1766. Eine flüchtige Durchsicht der 92 Seiten zeigt, daß der entscheidende Zeitraum zwischen 1662 und 1692 sorgfältig gemieden wurde. Der größte Teil der Abhandlung bezieht sich auf die Zeit nach 1700.
- ⁴⁴² Rübsam 1901a: Seite 443–454.
- ⁴⁴³ Siehe auch Anmerkung 243.
- ⁴⁴⁴ Münzberg: Poststationskatalog 1994: Seite K–3.

— — — — —

Verzeichnis der Anlagen

Seite:

Anlage 1 :	Schreiben der Generalstaaten der Vereinigten Niederlande für Wilhelm Vleertmann vom 12. März 1714	148
Anlage 2 :	Die klassische Experimentierstrecke Brüssel – Augsburg	150
Anlage 2a:	Die <i>Neben-Beylagen Lit. B und C</i> aus der Druckschrift » <i>Gründlicher Bericht und Vorstellung ...</i> « aus Nürnberg von 1707	154
Anlage 3 :	Die Postordnung von Herzog Christian Ludwig von 1681	156
Anlage 4 :	Edikt zur Etablierung der Quedlinburger Landespost vom 30. September 1673 mit den wichtigsten Brief- und Paketgebühren ...	157
Anlage 5 :	Landesherrlicher Erlass des Pfalzgrafen Philipp Wilhelm vom 8. Juni 1668 für Johann Maurenbrecher	159
Anlage 6 :	<i>Kayserliche Reichs-Post-TAXA</i> nach der Postordnung von Okt. 1698 für Regensburg, Ulm und Augsburg sowie Würzburg, um 1710	161
Anlage 7 :	Die schwedische Post im Herzogtum Pfalz-Zweibrücken	163
	Pfalz-Zweibrücken-Kleeburg und seine Landespost (1718–1731)	166
Anlage 8 :	Zur Einführung der <i>Extra-Ordinari-Post-Land-Fuhrwercke</i> durch die Kaiserl. Reichspost in Nürnberg ... aus dem Jahre 1705	167
Anlage 9 :	Schreiben des Kurfürsten Max II. Emanuel von 1724	170
Anlage 10:	Fahrpostprivileg vom 11. April 1709 durch den Landgrafen Friedrich Magnus von Baden-Durlach für ... Heinrich von Aussem	171
Anlage 11:	Die Posttaxen und der Fahrpostverkehr für Münster und Paderborn während der Personalunion durch Kurfürst Clemens-August	175
Anlage 12:	Die Linie Pfalz-Zweibrücken-Birkenfeld und ihr Landespostwesen ...	179
Anlage 13:	Von der Umgestaltung der Kanzleiposten in Hessen-Darmstadt zu öffentlichen Landesposten im Jahre 1730 bis zur Übereinkunft mit Taxis von 1744 mit der » <i>Brief-Tax-Ordnung bey der Kayserlichen Postverwaltung</i> « in Darmstadt	187
Anlage 14:	Ankündigung eines Postkurses Nürnberg – Frankfurt am Main über Obernzenn von 1744	196
Anlage 15:	Die Posten der Reichs-Stadt Nürnberg, um 1749	196
Anlage 16:	Reiseschein der Reichspost aus den 1750-er Jahren	204

De Staten General Der Verenighde Nederlanden

Allen den ghewen die aensien sullen: Zien ofte hooren Leven salut: doen te werten, dat wy ontfanghen hebbendes Grootmoedigher Supplicatie van ons gepresentert bij willem Theetman woonende tot Amsterdam ende Amilia Calve weduwe wijlen Krijbort Pankhys in sijn leuen woonende tot Maestricht, houdende dat wy op den 30. Dec. 1691 aen den Eersten Suppl. hadden geaccordeert Octroy tot het Opvochten van een Postwijze, omme met Waghen, Garre, Claver, oft peiden personen ende goederen te mogen voeren van Maestricht naer de Plaatsen in het Voors. Octroy ingedrukt, dat hy Suppl. tot het in train brengen der Voors. Postwijze alles mogelijke deuren ende ook sijn middel en handel aenwendt, en geproject, dat hy om de Postwijze tot boeter lices te brengen den Voors. Krijbort Pankhys tot Compagnie in het Voors. Octroy had ingelaten, en Terwijl den Eersten Suppl. in de gepasseerde Vorloegen ten Dienste Vanden Lande in Compagnie en elken sijn persoon hadde laten Employeren den Voorn. Pankhys bij des Eersten Suppl. efoeasen, van ons op sijn eygen naem alleen hadde verocht en geobtinent op den 17 Junij 1706 een nieuw Octroy tot de Waagen Posten op Brissel door Tongeren, St. Truijen, Tienen en Soeren, en alsoo den Voorn. Pankhys onterfijfchen was vroelen, hadden de Voorn. Suppl. op nieuw geconvent, over het in Train houden der Voors. Posten, waar in door de Eeren Staten. Landts van Lijck in der maect Junij van Voorleeden jaar 1719, voor soo verre der selver Territoir concerteerde, was geaccordeert, veroverende en d'in Eynde ons nieuw Octroy, welken aangemerkt soo is, dat wy ten Veroeke van der Voorn. Suppl. genogen vindende de selve haere licesbeurs ofte Eghenamen, voor soo veel ons aengaet, geconvent, geaccordeert en geobteint hebben, gelijk wy consentieren, reederen ende Octroyeren wijf soveraine macht mits deeren ons nieuw Octroy, dat sij allen en ter Inclusie van allen anderen gronden den Tijt van vijftien naestmoedige jaeren met de Voors. Post Waghen, Garre, Claver, en Postpoenden van Maestricht op Brissel, door Tongeren, St. Truijen, Tienen, en Soeren en drie vesten sullen mogen Rijden ende daer mede Inslagien, die haer door van Sullen willen bedienen, met haere goederen overbrengen. Ordonneren, Lasten en bevelen daeromme wel expresselijk alle en en jegelijken, dien het denigints aengaen mach, de Mergende Suppl. het volcomen Effect van desen onsen Octroye consentierende Privilegie den Voors. Tijt van jaeren gedwonde, vredelijck en volcomenlijck te doen en laten gherieten. Sonder Enigh belath ofte Empachement, Ter Contrarie, en Eniger manieren op pane van s' elken wijze te verbeuren de Somme van drie hondert gulden bij de geene die contrarie: desen onsen Octroye Souden comen te doen, te appliceren en derde ten behoeve van den Officiair, een ander ten behoeve van den Armee, ende het restende dordendel ten behoeve van de Suppl. want wij Sullen bevonden hebben alsoo te behooren: onderstont: gegeven in den Kinge, onder het Tacht van den Staat, der Pamphure van den Keer Presidenten in onse Vergaderinge, ende Signature van onsen Treffer op den twaelfden Meert XVij en Verthien: was getekent: Volken. laager Bonck: Ter Ordonantie van de Hooghe Raet: J. Trigel.

Übersetzung*: Bei dem Dokument auf Seite 148 handelt es sich um eine beglaubigte Abschrift von einem Original.

Die Generalstaaten der Vereinigten Niederlande

Allen die dieses sollen sehen, hören oder lesen Salut: tun kund, daß wir die untertänige Supplik [Bittschrift] empfangen haben, die uns präsentiert wurde von Willem Fleertman, wohnhaft in Amsterdam, und Amilia Colve, Witwe des verstorbenen Huybert Panhuys, zu seinen Lebzeiten wohnhaft in Maastricht; festhaltend, daß wir am 30. Oktober 1691 dem ersten Antragsteller zugestanden hatten, einen Oktroi [Bewilligung für ein Handelsprivileg] zum Errichten einer Postanstalt, um mit Wagen, Karren, Chaisen, sei es Pferde, Personen oder Güter von Maastricht zu den im vorerwähnten Oktroi aufgeführten Plätzen bringen zu dürfen; daß der Antragsteller in Erwartung der Inbetriebnahme der vorerwähnten Postanstalt alle möglichen Auflagen erfüllt und auch seine eigenen Mittel angewendet und benutzt hat; daß er, um der Postanstalt zu größerem Erfolge zu verhelfen, den vorerwähnten Huybert Panhuys als Teilhaber in den vorerwähnten Oktroi aufgenommen hat, und derweil der erste Antragsteller in den letzten Kriegen sein Personal im Dienste des Landes für die Kampagne und sonst wie zur Verfügung gestellt hatte, der vorerwähnte Panhuys während der Abwesenheit des ersten Antragstellers von uns auf seinen eigenen Namen um einen neuen Oktroi ersucht und diesen am 17. Juni 1706 erhalten hat, um eine Wagenpost nach Brüssel durch Tongern, Sint-Truiden, Tienen und Löwen [zu betreiben]; und auch der vorerwähnte Panhuys mittlerweile verstorben war; waren die vorerwähnten Antragsteller erneut übereingekommen über die Weiterführung des vorerwähnten Postbetriebes, worin durch die Herren Stände des Landes von Lüttich im Monat Juni des vorigen Jahres 1713, insoweit deren Territorium betroffen war, eingewilligt worden war; zu diesem Zweck unsern neuen Oktroi, welcher so angemerkt ist, daß wir auf Ersuchen der vorerwähnten Antragsteller, deren Nachfolger oder Erben, geneigt sind, insoweit es uns betrifft, eingewilligt, genehmigt und oktroyiert haben; ebenso wie wir einwilligen, genehmigen und oktroyieren aus souveräner Machtfülle unter Bedingung unseres neuen Oktrois, daß sie, allein und unter Ausschluß aller anderen, während der nächsten fünfzehn Jahre mit den vorerwähnten Postwagen, Karren, Chaisen und Postpferden von Maastricht nach Brüssel, durch Tongern, Sint-Truiden, Tienen und Löwen und vice versa fahren dürfen und damit Passagiere, die sich ihrer bedienen wollen, samt deren Güter zu transportieren. Darum ordnen wir an, beauftragen und befehlen wir nachdrücklich allen und jedem, den dies in irgendeiner Weise betreffen mag, die mehrmals genannten Antragsteller die gesamten Auswirkungen dieses unseres neuen Oktrois, Konsenses und Privilegs, während der vorerwähnten Anzahl von Jahren, friedlich und vollkommen genießen zu lassen, ohne irgendeine Störung oder Behinderung; bei Widersetzung in irgendwelcher Form bei Strafe und bei jeder Reise zu entrichtenden Summe von dreihundert Gulden für diejenigen, die diesem unserem Oktroi sollten zuwiderhandeln, anzuwenden ein Drittel zu Gunsten des Offiziers, ein Weiteres zugunsten der Armen, und das restliche Drittel zu Gunsten der Antragsteller; weil wir dieses befunden haben auch wie es sich gehört / darunter stand / Gegeben in Den Haag unter dem Siegel des Staates, der Paraphe [Stempel mit Namenszug] des Herren Präsidenten unserer Versammlung, und der Unterschrift unseres Schreibers am 12. März 1714 / war unterschrieben / Welters / tiefer stand / Zur Ordonnanz der Hochwohlgeborenen Herrn Generalstaaten / war unterschrieben / T. Tagel.

* Die Übersetzung wurde durch den Sektionsleiter, Herrn Alfred MINKE, vom ARCHIVES DE L'ÉTAT À LIÈGE, erstellt (Schreiben vom 19.05.2009).

Anlage 2 (4 Seiten)

Jahr	Anzahl der Poststationen	Gesamtübersicht	Errichtung zusätzlicher Poststationen in:
1506 :	15	Stundenzettel Franz von Taxis	
1516 :	17		Lieser
1519 :	18		Ebersbach / Fils
1520 :	19		Augsburg ¹
1520 :	20		Enzweihingen
1520 :	21		Hoffelt / Asselborn
1522 :	22		Arzfeld
1533 :	23		Bobenheim
1533 :	23	Korrespondenz Taxis / Karl V.	
1546 :	24		Lignières / Grandchamp
1546 :	25		Deizisau *; siehe
1546 :	25	Mailänder Postordnung	
1549 :	26		Scheppach
1550 :	27		Ottmarshausen
1551 :	27	Korrespondenz Andreas Masius	
1551 :	28		Binsfeld
1553 :	29		Westerstetten
1553 :	30		Altenstadt
1558 :	31		Hangenweisheim
1561 :	32		Laufersweiler
1562 :	33		Auerbach
1652 :	33	Poste Necessarie	
1563 :	33	Herba / Stella 1563	
1598 :	33	Herba / Stella 1598	➤ 1596: Deizisau *; siehe Nachtrag
1608 :	33	Codogno 1608	
1611 :	33	Codogno 1611	
1714 :	33	Nell / Homann 1714	
1730 :	33	Seuter 1730	

Die Hauptpoststrecke zwischen Augsburg und Brüssel (siehe Abbildung auf Seite 3 dieser Anlage) war das Experimentierfeld auf dem die Technik der *Raumportionierung* erprobt worden war. Während der Generalpostmeister Franz von Taxis 1506 auf der ca. 665 Kilometer langen Strecke Augsburg–Brüssel mit fünfzehn Poststationen ausgekommen war, hatte sich die Streckenunterteilung innerhalb eines halben Jahrhunderts dramatisch verfeinert. Unter Seraphin II. von Taxis (Augsburger Linie) war man 1562 bei einer Zahl von 33 Stationen angekommen. Die durchschnittliche Etappenlänge von anfänglich fast 45 km hatte sich damit bis 1562 auf ca. 20 km verringert. Diese Distanz war für Reiter und Pferde ohne Verlust an Geschwindigkeit oder Schaden an der Gesundheit – und damit am Betriebskapital – zu bewältigen. Damit hatte die »Teststrecke« ihre Funktion erfüllt. Der Postkurs lief über folgende Poststationen:

Trient, San Michele, Neumarkt, Branzoll, Bozen, Deutschen, Kollmann, Brixen, Mittewald, Streizing, Brenner, Steinach, Schönberg, **Innsbruck**, Pettnau, Barwies, Fernstein, Lermoos, Ehrenberg, Füssen, Roßhaupten, Schwabbruck, Unterdiessen, Hurlach, Ottmarshausen, **Augsburg**, Auerbach, Scheppach, Günzburg, Elchingen, Westerstetten, Altenstadt, Ebersbach, Deizisau * (siehe Nachtrag), Cannstatt,

¹ Vor 1520 führte der Hauptpostkurs noch nicht über Augsburg, stattdessen wurde die Strecke bis Pless (bei Kempten) gerechnet. – Erst in den 1740er Jahren wurde dieser Postkurs radikal umgebaut, indem zahlreiche Posthaltereien in benachbarte Städte verlegt wurden.

Enzweihingen, Knittlingen, Bruchsal, **Rheinhausen**, Maudach, Bobenheim, Hangenweishem, Wöllstein, Eckweiler, Laufersweiler, Lieser, Binsfeld, Nattenheim, Arzfeld, Asselborn, Michamps, Flamisoul, Lignières, Hogne, Emptinnes, Namur, Gembloux, Wavre und **Brüssel**.

Mit dem »*Itinerario delle poste*«, gedruckt angeblich in Brescia bzw. Bologna von 1562/63 wurde der deutsch-niederländische Postkurs zum Zeitpunkt seiner optimalen Einrichtung dokumentiert. Von Rom aus gesehen reichte das italienische Sprachgebiet bis Trient (der 38. Station), von hier reichte die Tiroler Post bis Füssen (der 57. Station), das deutschsprachige Gebiet endete in Asselborn (der 87. Station) der Endpunkt des Postkurses war Brüssel (die 96. Station).

Dieser um 1560 so hoch entwickelte deutsch-niederländische Postkurs war Teil eines gesamt-europäischen, transkontinentalen Postsystems, dessen Schwerpunkt in Italien lag. Daher ist dort – in Mailand – 1546 auch die erste Postordnung herausgegeben worden (siehe Rübsam, Joseph: »Das Kaiserliche Postamt zu Mailand in der ersten Hälfte des XVI. Jahrhunderts unter Simon von Taxis«. In: Archiv für Post und Telegraphie, Heft 14, Seite 443–454. Berlin 1901). Nachrichten von Madrid nach Prag liefen ebenso über Brüssel wie von Wien nach Paris. Brüssel war Zentrum eines Kommunikationssystems, das Spanien, Frankreich, die Niederlande, England, das Reich und Italien verband. Endpunkte waren die politischen Zentren: Madrid, Rom Wien und Prag, sowie die ökonomischen Zentren Antwerpen, Augsburg und Venedig. Zentren von geringerer Bedeutung im Gesamtsystem waren Neapel (als spanisches Vicekönigreich), Mailand, Genua, Paris, London und Krakau. Innsbruck für Tirol und Augsburg für Deutschland kam wie den regionalen Zentren Lyon, Turin und Mantua auch wegen ihrer Vermittlerfunktion als Relais im Gesamtsystem Bedeutung zu; Augsburg – speziell wegen der Abzweigung »*ad Corte Caesarea*« zum Kaiserhof nach Prag (mit Abzweigung nach Leipzig und Dresden) bzw. Wien. In Füssen war die Abzweigung nach Vorderösterreich nach Ensisheim im Elsaß.

Quelle zur Optimierung der Poststrecke Augsburg–Brüssel siehe: Behringer, Wolfgang: »*Im Zeichen des Merkur – Reichspost und Kommunikationsrevolution in der Frühen Neuzeit*«, Seite 90–98. Göttingen 2003.

* **Nachtrag:**

Laut Johann Christian Lünig: »*Grundfest Europäischer Potenzen Gerechtsame ...*«, II. Teil, Seite 258–259, Leipzig 1716, betrug die Rittzeiten zwischen:

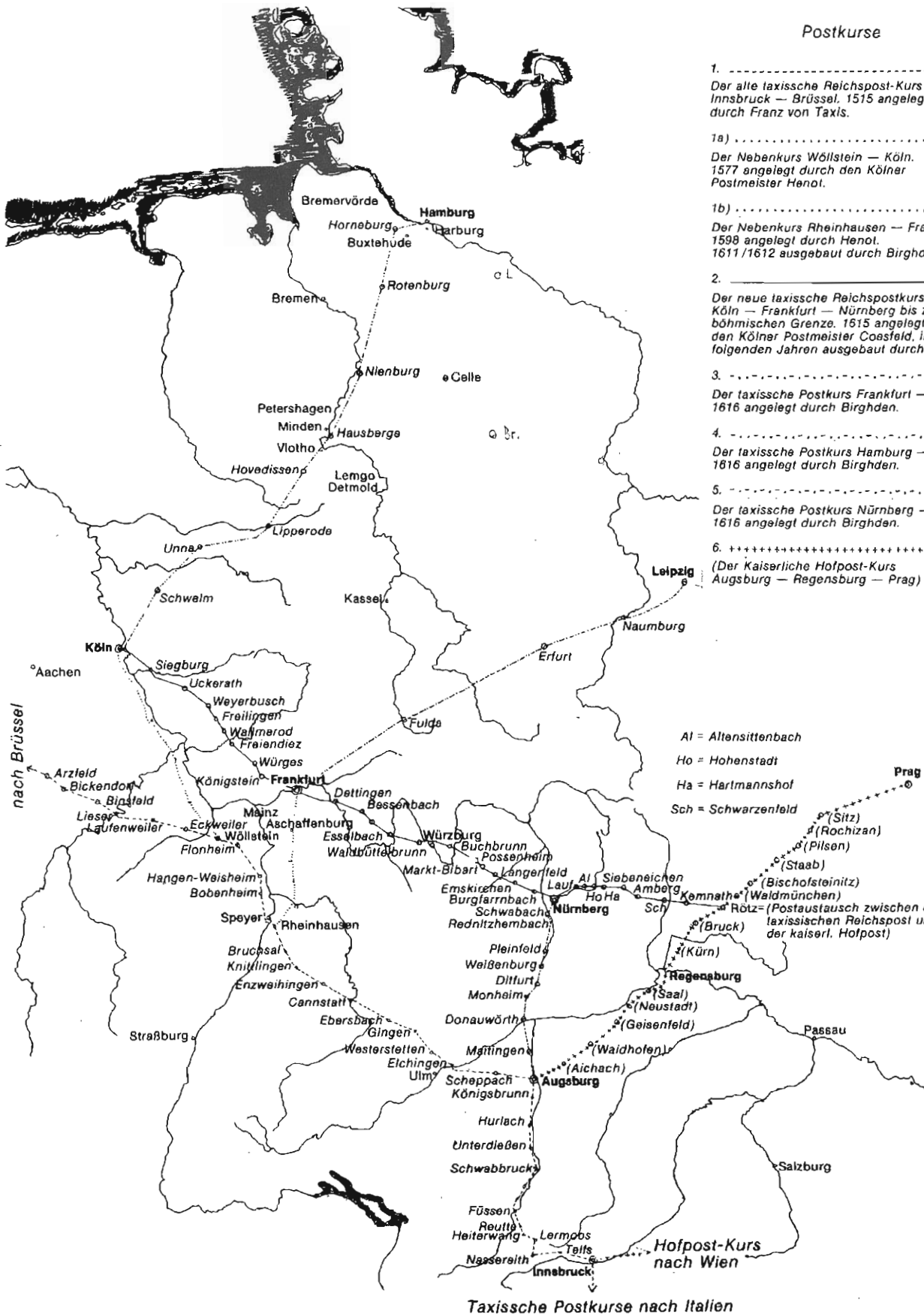
- | | | |
|--|-------------|--|
| ➤ Knittlingen – Enzweihingen | 4 Stunden; | } Ob man daraus schließen kann, daß die Poststation in Deizisau bald nach ihrer Einrichtung im Jahre 1546 wieder geschlossen und 1596 erneut errichtet wurde, sei dahingestellt. |
| ➤ Enzweihingen – Cannstatt | 5 Stunden; | |
| ➤ Cannstatt – Ebersbach – Deizisau : 6 | Stunden und | |
| ➤ Ebersbach – Altenstatt | 4 Stunden. | |

Über die »... gesetzte Pön und Straff ...« gibt die nachfolgende Seite einen Überblick.



Die nebenstehende Abbildung zeigt einen Postreiter bei der Ankunft an einem Posthaus, das unter »Kaiserl. Privileg« stand. Die Abbildung stammt aus der Zeit um 1684 aus der Nürnberger Zeitung »*Wochentlicher Ordinari Friedens- und Kriegs-Currier*«. Dem Postreiter folgt offensichtlich ein Reisender (mit einem Postleihpferd). Damit der Pferdewechsel möglichst ohne größeren Zeitverlust durchgeführt werden konnte, hat der Postreiter seine Ankunft per Posthorn angekündigt. Der Stallknecht bringt ihnen bereits ein frisches Pferd entgegen.

Postkurse



Die klassische Hauptstrecke zwischen Mecheln (erstmalig genannt 1506) bzw. Brüssel (vor 1570) und Augsburg und weiter nach Innsbruck, Venedig, Mailand und Rom. Dargestellt sind auch die Anschlußkurse der kaiserlich-taxisschen Reichspost nach Prag, Leipzig und Hamburg aus der Zeit um 1615–1620.

Num. LIX.

Ordnung,

Was Gestalt und in wieviel Stunden ein jeglicher Postmeister und Post-Both zwischen Brüssel und Augspurg, die Ordinari und Staffetta zu bestimmter Zeit, Tag und Stunden fortzuführen schuldig seyn, auch sich sonst ein jeder bey Vermeidung nach-geseger Pön und Straff in seinem Dienst hinführen erzeigen, und verhalten soll; Doch sollen hierinnen alle unglückliche Zufälle, als groß Gewässer und dergleichen erhebliche Verhinderung, da sie desselben glaubwürdigen Berweß fürbringen, nicht gemeint seyn.

Allhie werden die Stunden vermeldet, in welchen einer die Ordinari-Post bis auf die nächste Post reuten soll, als nemlich:

Von Rüttlingen bis Engwehlingen, 4. Stund.

Von Engwehlingen gen Cantstatt, 5. Stund.

Von Cantstatt gen Eberspach, wegen Abfertigung der Brieff, und der unterlegten Post Detschau,

6. Stund.

Von Eberspach gen Altenstatt, 4. Stund.

Und soll die Ordinari auch wieder in so viel Stunden hinab geführt werden.

Hernach folgt die gefesete Pön und Straff derjenigen, so vor bestimmter Zeit, Tag und Stunde ihr Gebühr nicht leisten, auch sich in nachfolgenden Punkten widerwärtig, ungehorsam, und nachlässig verhalten.

Eslich wer die Zeit und bestimmte Stunden mit Verführung der Ordinari Staffetten und anderer Posten, angezeigter Massen nicht würde halten, der soll zu jedesmahl um 5. fl. gestrafft, und ihm solches an seiner Besoldung abgezogen werden.

Der den Post-Zettel nicht unterzeichnet, auff welchen Tag und Stunden er die Ordinari oder Staffetta empfanget und abfertiget.

Der Paquet oder Brieff, so ihm zwischen Wegen oder sonst an außershalb des verschlossenen Vellus aufgeben worden, und er solches im Post-Zettel nicht anzeigt.

Der den Post-Zettel verleierr, 5. fl.

Und im Fall der Post-Zettel verlohren, soll der nächstgeessene Postmeister oder Postboth schuldig und gehalten seyn, ein andern Post-Zettel zu machen, bey Pön 5. fl.

Wer ein oder mehr Paquet verleierr, soll seines Dienstes entsezt werden.

Der einig Paquet oder Brieff ihm nicht zuständig eröffnet, soll seines Dienstes entsezt werden.

Der das verschlossene Vellus, außershalb der Haupt-Posten eröffnet, soll seines Dienstes entsezt werden.

Wer die Ordinari oder Posten zu Fuß trägt, oder sonst auf Wagen, oder durch fremde Personen führen läßt, zu jedesmahl 5. fl.

Wer mit der Ordinari oder Posten von der Post-Strassen abtritt, und andere eigennusige Umweg sucht, 5. fl.

Wenn die Ordinari oder Posten von einer Post-Steil zu der andern geführt, und die Post auff die nächste Post mit einem Courier voraus wären, so soll derselb der die Post oder Ordinari führt, durch und fortzureiten schuldig seyn, bis er den andern Post-Knecht antrefft, doch um sein gebühlich Geld, wie von Alters bräuchig, und wer hierwider thut, soll gestrafft werden um 5. fl.

Es soll ein jeglicher Postmeister und Postboth zum wenigsten Drey gute Ros im Stall zu halten schuldig seyn, damit sie ihrem Dienst ohne Klag abwarten können.

Der keine Ros im Stall oder bey der Hand hat, und mit einem Courier oder Posten auff der Post-Strassen ist, dardurch die Ordinari oder Courier anffgehalten, und Zeit verliessen müssen, soll gestrafft werden um 5. fl.

Der sich samt seinen Rossen auff der nächsten oder andern Post, wenn er einen Courier oder die Ordinari dahin führt, länger als Drey Stunden auffhält, soll gestrafft werden um 5. fl.

Der einen Courier seinem nächstgeessenen Gesellen fürüber führt, soll seines Dienstes entsezt werden.

Es sollen auch die Ordinari Posten gute Achtung haben auff die unterlegte Posten, damit in Fortführung der Ordinari Staffetten oder Courier, auch sonst im ganzen Werck von ihnen nichts verabsäumt werde, denn bey Mangel desselben wird man sich solches bey den Ordinari-Posten erhohlen.

Und da unverhofften Falls in obgemeldten Punkten einiger Mangel erschinen würde, daß der Herr General-Obrist-Postmeister ein eignen Courier abfertigen müste, sollen die Postmeister oder Post-Bothen schuldig seyn, denselben vergeblich ohne einigte Entgelt zu führen.

Weil auch vor allen Dingen bey dieser Reformation ein Nothdurfft ist, daß der Herr General ein Person brauche, die anfänglich dem ganzen Postwesen hin und wieder nicht allein den Postmeistern und Postbotten beywohnen, und was also eingericht Handhaben helffe, sondern daß derselb auch alle Verhinderung und Mängel in des Herrn Generals Massen fürkomme und abschaffe, also sollen und wollen gedachte Postmeister und alle sowohl unterlegte als Ordinari Post-Bothen, weil solches ihnen selbst zum Besten gereicht, den Herrn Jacob Henott, wohlerneldten Herrn Generaln Gwalthaber samt seinem Diener, oder wem der Herr General solches befehlen wird, so oft es die Noth erfordert, ohne einig Geld und andere Beschwer zuführen, und allen Fürschub, Dienst und Befürderung puerzeigen schuldig und willig seyn.

Diese unterschriebene Punkten und Ordnung haben unterschriebene Postmeister und Post-Bothen vestiglich und säumig zu halten versprochen, wie sie auch nochmahl hiemit versprechen, und unter ihr eigen Hand und Pittschafft angeloben. In Augspurg, den 16. Octobr. 1596.

Neben-Beylagen : Kaiserl. Rescript an die Stadt Lübeck / das Post-Wesen
im Reich betreffend / d. d. 12. Novembr, 1660.

Lit. B.

Leopold R. R.

Anlage 2a (2 Seiten)

Die Neben-Beylagen Lit. B und Lit. C aus:
»Gründlicher Bericht und Vorstellung ...«
gemäß Anmerkung 311 (siehe Seite 16)

Wessen auf Unsere an Euch unterm dato 28. Maji ergangenen weitem
gnädigsten Befehl/ Unser Kaiserl. Post-Wesen betreffend/ Ihr Euch
in Unterthänigkeit erklären/ und darnebenst bitten wollet/ das ist uns
aus Eueren beyden Schreiben vom 21. Augusti, und 17. Sep. embr. jüngsthin
der Länge nach gehörigst vorgegetragen worden/ es ist auch fast zugleich
Unser General-Reichs-Postmeister (Tir.) Graf von Taxis bey uns einkommen/
und hat sich beklagt/ wie daß Ihr Unserm Anfangs gemeldten Kaiserl. Befehl/
die schuldige Parition so gar nicht geleistet/ daß Ihr Euch mehr als jemalen wi-
dersetzlich erzeigen/ und Unsern Kaiserl. Patenten zu entgegen Euer allzu weit
extendirtes Votten- und Fuhr-Werck noch inthier continiren/ und hingegen
nicht zugeben wollet/ daß auch andere als publica persona der Käy-
serlichen Post-Calesche sich bedienen möchten/ und herbey des Respects und
Behorsams/ so Ihr Uns schuldig/ so gar vergessen/ daß Ihr berührte Post-Ca-
lesch auf hellem Tag und offener Strassen angreifen/ Euren Bürger/ Hant-
Niebauer/ so selbige geführet/ zu vermeinter Straff und Pfändung/ zwey
Pferd darvon ausspannen/ und in Euren Stall bringen lassen/ die Sach sol-
gends von Euch ab/ und an die vor der Werten gewiesen/ denen jezt gedachter
Bürger auch endlich pro redimenda vera sechs Thaler bezahlen müssen/ worbey
es gleichwol nicht verblieben/ sondern sen von Euch der Anstalt gemacht/ daß
täglich gewisse Fuhr zwischen Unser Stadt Lübeck und Hamburg gehen kön-
ten/ bloß zu dem End/ damit Unser Kaiserl. Post mit der dem gemeinen We-
sen zu gut eingeführten Post-Caleschen nicht aufkommen könne/ alsdann nach
dem 14. Septembr. jüngsthin auf Euren Befehl die jenige Kauff-Leute/ so sich
auf diesem Calesch befunden/ für Euren ab/ und auf der Eurigen Wagen sich zu-
begeben/ mit Gewalt genöthiget worden/ Es ließen auch die Eurigen sich öffent-
lich vernehmen/ daß solches nicht weniger ins künftige also gehalten werden sollte.
Nun haben Wir Euch Unsere/ bey dem Post-Wesen/ und was demie anhängig/
führende gnädigste Larention, Will/ und Meinung vorhin in Unserm an Euch
ergangenen Befehl genugsam zu vernehmen geben/ und weisen auch Unsere
Kaiserl. dißwegen ins Reich publicirte Patenten so viel/ daß wie Wir Euch
wider Euer sonst hergebrachte gute Gewohn- und Freyheiten nicht beschwe-
ren/ sondern vielmehr darbey geschüzet/ und Handgehabt haben wollen/ also
auch/ so viel das bey Euch übliche Votten- und Fuhrwerck anlangen thut/ Wir
gar wol geschehen lassen können/ daß solches von den Eurigen fortgeföh-
ret werde/ wann nur solches der Kauff-Leute und Städte altem Gebrauch
gemäß/ dem Post-Wesen unhinderlich/ und nicht wider die Gebühr extendi-
ret werde/ Gestalt dann Ihr selbstn Euch zu beschreiben habt/ daß die Excessus
und neuerliche Mißbrauch solches Vottenwercks/ wie sie unter dem Vor-
wandt des Herkommens oder Freyheit nicht entschuldiget werden können/ also
auch Wir um so viel desto weniger zu gestatten haben/ als dißweil selbige allbe-
reit in vorigem Seculo, und folgendes von Unsern Vorfahren am Reich durch
öffentliche Mandata verbotten und aufgehoben worden/ wie es mit berührten
Votten-Werck an Orten und Enden/ wo es nebenst Unserer Kaiserl. Post in
usu, gehalten werden sollte/ wie wol auch Wir nicht gestatten wollen/
daß aus Unserm Kaiserl. Post-Regal, zu der Post-Bedienten
Privat-Nutzen/ Euch aber und den Eurigen zu Schaden/ ein gemeines
Fuhr-Werck gemacht werde/ auch allbereit die Verordnung gethan/
darmit ob dessen wahren Beschaffenheit Erkundigung eingezogen/
und befundenen Dingen nach die gehörige Remedirung erfolgen möge/
Also haben Wir gleichwol ob dem allem/ und was Ihr sonst zu Eurem Behelf
einführet/ nicht befinden können/ daß Ihr Euch dabero zu denen gegen die Post-
Bedienten und Passagiers, so sich Unserer Kaiserl. Post gebrauchen wollet/
verübten Thätlichkeiten befugt achten/ und noch über diß dahin verleiten lassen
können/ oder sollen/ daß Ihr in Eurem Vestern Uns zuschreiben dürfften/ Wir
wollten nicht ungnädig vermercken/ wann Ihr so gestallten Sachen des Kay-
serl. nachgesetzten Postmeisters zu Hamburg straffbarem Beginnen/ und
Eingriffen nicht nachsehen/ sondern zu Verhütung weiterer Inconvenientien
so fort gebührend abzuhelfen/ und vorzukommen Euch angelegen seyn lassen
müßet/ Sintemal Euch eben wol unverborgen/ daß ob zwar in alten Zeiten/
da die Posten durch die Reichs-Unterthanen erhalten werden müssen/ keiner
derselben sich ohne Kaiserlichen und Königlichem Erlaubniß gebrauchen mö-
gen/ es doch nunmehr mit Derselben in einen andern Stand gerathen/ und in-
dem Sie nicht allein zu Erhaltung Unserer/ und des Reichs getreuen Chur-
fürsten

Fürsten und Ständen Correspondenz / sondern auch Beförderung der Com-
merciens auf Unsers General-Postmeisters Spesen geführt/und erhalten wer-
den muß / auch andere als personæ publicæ derselben sich gar wol bedienen könn-
en/und Euch auf keine Weise zukommen / jemand wider seinen Willen zu
nöthigen / daß er sich allein Eurer Wagen/ und nicht verführte Post-Calesche
gebrauchen solle. Solten auch/ Eurem Vorgeben nach/ die Taxische Post-Be-
dienten/und absonderlich der Postmeister zu Hamburg/ sich solcher Post-Calesch
mißbrauchen haben/und derentwegen Einschens vonnöthen gewesen / oder auch
annoß seyn / gleichwie jedoch alle / zu der Kaysertlichen Post gehörige Perso-
nen/ und deren sich diese in ihrer Post-Verrichtung gebrauchen / nicht allein in
Unserm Kaysertlichen Special-Schutz und Schirm / und Unserm General-
Postmeister/ in Sachen/ zu mal so die Post-Verwaltung concernieren/ zuste-
hen/und Red und Antwort zu geben schuldig seyen.

Also indiget Ihr das Jenige / was Ihr bishero gegen dieselbe also de facto
vorgenommen/nicht iustificiren/ Wir befehlen auch Euch hiemit/ bey Vermei-
dung Unserer Kaysertlichen Ungnade / und der vorhin angetroheten Straff
der hundert Marck löthigen Golds/ daß ihr/ so bald nach Einhändigung dieses/
dem Kaysertl. Post-Verwalter bey Euch die Eurem Burger/Hannß Niebur/
zur Ungebühr abgenommene Straff der sechs Reichs-Thaler restituet / alles
dasjenige/was Ihr Unser Kaysertl. Post/ und deren Freyheit zu Abbruch vor-
genommen/aufhebet/und insonderheit bey den Eurigen die ernste Verfügung
thut/daß Sie mehrerwehnter Unser Kaysertl. Post/absonderlich im Gebrauch
der Caleschen/ kein Hinderung oder Eintrag thun/ auch sonst dasjenige
würcklich vollziehet / was disfalls Unser Kaysertliche Patenten/ und an Euch
derentwegen abgegangene sonderbahre Befehl mit sich bringen/und daß sol-
ches geschehen / innerhalb zwey Monat an Unsern Hof glaublich dociret/ an de-
me vollziehet ihr Unsern gnädigsten ernstest Willen/und Wir sind Euch in r.
12. Novembris A. 1660.

Lit. C.

Kaysertl. Befehl und Rescript an Johann Baptista
Bringen/Kaysertl. Postmeistern zu Hamburg r.
de dato 19. Aug. 1662.

Leopold.

M Eicher gestalt bey Uns/sich beyde Städte/Lübeck und Hamburg/wider
dich/ wegen allerhand Jhnen der Post- insonderheit des von dir ange-
stellten Fuhr-Wercks halber/befindlichen Mißbrauch / Eingriffen und
Excesss, beklaget/und um endliche Remedir-und Abschaffung derselben gebeten/
das hast du aus dem Einschuß mit mehreren zu ersehen. Allermassen Wir Uns
nun gnädigst erinnern / was gestalt auf die wider dich vormals geklagte ver-
schiedene Excesss Unserm Reichs-Erb-Postmeistern / dem Grafen von Taxis,
um deren Abstellung gemessen rescribiret/ und Wir dann dieselbe/als dadurch
zu gleichmäßigen Eingriffen in Unser Post-Regal Anlaß geben/ und die anige-
ordnete Commission nicht wenig gehemmet/und gehindert worden/ duthaus
nicht gestatten wollen.

»Also befehlen Wir dir hiemit gnädigst und ernstlich / daß du bey Vermei-
dung der Kaysertl. Ungnade und Entsetzung deines Dienstes/ die geklagte Ex-
cesss, insonderheit den übermäßigen Brieff-Taxe, und den Mißbrauch des
Fuhr-Wercks/alsobalden abstellst/auch daß solches geschehen / inner drey
Monaten an Unserm Kaysertl. Hofe glaublich docirest / zugleich auch deine ge-
hörigste Verantwortung thust. Hieran beschlehet Unser gnädigster und
ernster Wille und Meinung/ und Wir sind dir mit Kaysertl. Gnaden gewogen.
Geben in Unser Stadt Wien/ den 19. Aug. A. 1662.

Leopold.

Vt. Wilderich Freyherr
von Walderndorff.

Ad Mandatum Sac. Cæs. Maj. pro-
prium
Reinhard Schröder.

Auszug aus der Druckschrift: »Gründlicher Bericht und Vorstellung, was es mit denen
von des Herrn Fürstens zu Taxis Fürstl. Gnaden zu Nürnberg neuerlich-angelegten
EXTRA-ORDINARI-Post-Land-Fuhrwercke vor eine Beschaffenheit habe«: Neben-
Beylagen: Lit. B und Lit. C. Nürnberg 1707.

Wornach so wol die Fürstl. Bediente und Beampte / als auch Reisende
Personen wenn sie bey den Aemptern / Vorspann oder Wagen-Führen verlangen / sich zu
richten / und wie hoch die Fracht von Aempt zu Aempt ist bezahlt worden.

[illegible]

So hat es auch die Meynung/ wenn die Fuhrn von den Pflanzern und Städten nach der Residenz und von einem Umkreis zum andern rückerits verlanget werden/ daß die Fracht auf gleiche Art/ wie vorgeſetzt/ nur zugeben iſt/ was auch die Wahrn/ Reine und Virtualen anbetriſſet/ die aus den Städten beſchafft ſind/ Hoß/ Stat/ geholet werden/ ſo will zu ordnen ſeyn/ daß allemahl ein Wage an den Oeten da es gebrauchlich mit 4. oder 6. Pferden beſpannet wird/ an Paß/ oder Tonnen/ Stücker/ jeſedamahl zu Sommer-Zeiten 5 Tonnen/ und zu Winter-Zeiten 4 Tonnen ſchwer nur laden/ und daß jede Fuhr nicht höher/ als wenn Paſſagiers geſahren/ bezahlet werden ſollen. Wann aber ein oder drey Paſſagiers nur 2. Pferde begehren/ und ſolches gar ſüglich geſchehen kan/ ſo geben ſie auch nur die Helffte wie obſtehet/ ebenmäßig wird es auch mit den Wahrn und andern Gütern in der Fracht gehalten. Datum auff Unſern Dohmhoß zu Hageburg den Anno 1681.

Από το 1681

Anlage 4 (2 Seiten)

Edikt zur Etablierung der Quedlinburger Landespost vom 30. September 1673 mit den wichtigsten Brief- und Paketgebühren

Von Gottes Gnaden Wir Anna Sophia, Pfalzgräfin bey Rhein, Herzogin in Bayern, des Kayserl. freyen weltlichen Stiffts Quedlinburg Abtißin, Gräfin zu Veldenz und Sponheimb etc. fügen unseren Unterthanen hiermit in gnaden zu wißen, daß nachdem wegen allerhand so wohl bey reisenden Personen, alß bestellung der Brieffe und sonst sich ereigneten inconvenientien [Ungelegenheiten], Wir der nothturfft zu seyn erachtet, so viel möglich, dem gemeinen besten hierunter Zurathen, und alles uff solchen fuß zusetzen, damit sowohl einheimischen alß fremden fügliche gelegenheit verschaffet, und was zur unterhaltung der in gemein und in dem, privato insonderheit nöthiger correspondentz diesem seyn könnte, befördert werden möchte, Wann dann zu dem Ende uf ziemlich geschehenes Ansuchen dem Churfürstl. Brandenburgl. Post Ambt zu Halberstadt vergünstiget, zwischen bemelten und diesem unserm Orte eine Wagen-Post anzulegen, womit reisende Personen auch was an Brieffen und pacqueten zu bestellen nötig, umb den theils algemeinen Kayserl. auch in Braunschweig-Lüneburgl. Fürstenthümern recipirten und zu Jedermanns Nachricht öffentlich vorgelegten Post-Empfang wie auch soviel dieses werk insonderheit betrifft, von Unß beliebten Preyß, Nehmlich

Von hier biß Halberstadt oder von dannen anhero von einer Person : 3 ggr. —

Von einem Brieffe : — 4 Pfennig.

Paquete, Ballen, Kuffer und dergleichen nach proportion des gewichts dergestalt, daß 1 ½ Centner einer Person gleich gerechnet, alßo der

Centner mit 2 ggr. bezahlt werden sollen : 2 ggr. —

Täglich fortkommen und überbracht werden können, und darauff die Fuhr zwischen hier und Halberstadt folgens eingerichtet

Montag

Früh umb 7 Uhr von Halberstadt anhero, kombt umb 4 Uhr abents daselbst wieder ein, bringt mit die Brieffe und Sachen aus Braunschweig, Brehmen, Hamburg.

Dienstag

Früh umb 7 Uhr von Halberstadt anhero, bringt mit die Sachen und Advisen von der Preußi-schen, Berlinischen, Magdeburgl. Post, kombt wieder in Halberstadt umb 4 Uhr, und nimbt von hinnen wieder mit, waß nacher Berlin, Preußen, wie auch was mit der Mittwochs Clevischen Post uff Braunschweig, Hannover, Minden, Bilefeld, Cleve und Holland gehöret.

Mittwoch

Geht die Clevische Post zu mittags umb 12 Uhr von Halberstadt, und wenn die Hamburger, Brehmer und Braunschweigl. Post ankommen, gehet die Post aus Halberstadt anher umb 1 Uhr nachmittags, und bringt was ankommen, nebst den Braunschweigl. Advisen, bleibt die Nacht hieselbst.

Donnerstag

Von Quedlinburg umb 7 Uhr nach Halberstadt, nimbt mit die Brieffe so selben Tages von hier abgehen nach Braunschweig, Brehmen, Hamburg kombt uf den Abend umb 4 Uhr wieder in Quedlinburg.

Freitag

Von Quedlinburg umb 7 Uhr uf Halberstadt, kombt abents umb 4 Uhr wieder hieselbst ein, bringt mit Berlinische Brieffe und Advisen und kombt wieder mit dergleichen wie Dienstages.

Sonnabendts

Fährt nach Halberstadt, und wird von dannen dasjenige, so von Braunschweig, Brehmen und Hamburg einkommt mit dem Leipziger Postillion hierher zurück geschickt.

Sontags

Kommt die Clevische Post nachmittags in Halberstadt, deren uff Quedlinburg haltenden Postsachen Montags frühe anhero gebracht werden,

Und leget diese Post bey Johann Hoffmeyern am Marckte hieselbst ab. –

Alß befehlen Wir unseren Unterthanen krafft dieses ernstlich daß Sie von nun an und bis zu unser fernerstweiligen Verordnung sothaner Post sich pfleglich gebrauchen und dies beyfinden, was wider privatus durch dürftende Führen oder benötigte Absckickung eigener Bothen zu bestellen, welches hierdurch unverwehret, auch der Leiptziger bißher üblichen Post ohnnachsichtlich bleibet, diesen unserer Verordnung zuwider Niemand ein absonderliches Postweg durch Führen oder sonst von hier ab nacher Halberstadt anrichten und halten soll von Orten, auch sich männiglich zu achten und für Schaden zu hüten wissen wird, Geben unter unsrer eigenhändigen unterschrifft und vorge-trückten Cantzley Secret in Unserem Stifft Quedlinburg.

Den 30. Septembris Anno 1673.

Quelle: Landeshauptarchiv Sachsen-Anhalt, Rep. A 20, Tit. XXIII Nr. 8, fol. 49–49.

Bei dem oben wiedergegebenen Edikt dürfte es sich um einen ersten Entwurf handeln. In der Arbeit von Willi Gille: »*Das Quedlinburger Postwesen der Vergangenheit*« (Seite 362 [siehe Anmerkung 119]) wird aus einem weitgehend gleichlautenden Dokument vom gleichen Tage noch auf Postgebühren eingegangen. Die Währung lautete auf Gute-Groschen (gg.). Es heißt dort abschließend:

*»An Postgeld wird für einen einfachen Brief von Quedlinburg aus gegeben:
Nach Halle 1 gg., nach Leipzig 2 gg.,
nach Dresden, Würtzen, Eulenburg, Oschatz, Meißen, Altenburg, Zeitz, Gehra,
Naumburg, Jehna je 3 gg.,
nach Prage, Breßlaw, Barcht (?), Weimar, Treffurt je 4 gg.,
nach Wien 5 gg.,
nach Bürkenfeld, Frankfurt [Main], Augsburg, Ulm, Straßburg, Speyer je 6 gg.
Obiges wird gegeben von einfachen Briefen, wenn sie aber dicke und ein
großes Convolut, muß nach Proportion ein mehreres davon gegeben werden.«*

Anlage 5 (2 Seiten)

262 *Actenstücke zur Geschichte des niederrheinischen Postwesens etc.*

Landesherrlicher Erlass zur Regelung der von Düsseldorf ausgehenden Passagierposten. 1668 Juni 8.

(Nach dem Originaldruck im Staatsarchiv Düsseldorf. Auszug bei Scotti, Sammlung der Gesetze und Verordnungen, welche in den ehemaligen Herzogthümern Jülich und Berg etc. No. 546).

Von gottes gnaden wir Philipp Wilhelm, Pfalzgraf bei Rhein etc. thun kund etc. dass wir für gut angesehen, dass unseren landen und unterthanen auch dem gemeinen wesen und commercien, sodan allen reisenden zu sonderlichen nutzen in unser residenzstadt Düsseldorf eine wochentliche und ordentliche postfuhr angeordnet und eingerichtet, welche auch auf sichere und bestimpte zeit und tage abfahren und ankommen solle allermassen hernach beschrieben folget: Erstlich gehet alle montag vormittag zu acht uhren ein wagen von acht personen von Düsseldorf uf Cölln ab, welcher selbigen abends für nachgesetzte verordnete fracht die passagierer in Cölln richtig liefern soll, selbiger wagen dan auch anderen tags als dingtags zu 8 uhren vormittags wieder von Cölln auf Düsseldorf abfahren und selbigen abent die passagierer in Düsseldorf liefern wirt.

So solle auch alle mittwoch morgens mit dem thor aufschliessen dergleichen wagen einer von bemeltem Düsseldorf über Duisburg uf Wesel abfahren, womit die passagierer uf Wesel, Münster, Lünen, Hamm, Lipstadt, Rhittberg, Bielfeldt, Herfurt, Minden, Bremen und Hamburg, auch nacher Hannover, Hildesheim, Zell, Braunschweig, Wolfenbüttel, Helmstadt, Halberstadt, Magdeburg, Brandenburg und Berlin, wie gleichfals in Preussen und Pohlen für nachgesetzte ordentliche fracht in kurzer zeit wol accomodirt, übergeführt, und von ohrt zu ohrt fortbefördert werden können. Von diesen vorbenannten öhrteren kombt der postwagen alle donnerstag abends über Wesel und Duisburg zu Düsseldorf wieder an.

So wirt auch zum zweitemahl in der wochen als freitags frühe mit dem thoraufschliessen der postwagen von Düsseldorf ab auf Cölln gehen, und selbigen mittags die passagierer in Cölln liefern, folgenden tags aber und also alle sambstag morgens zu 8. uhren von jetztbemeltem Cölln wieder auf Düsseldorf abfahren, alles für nachfolgende verordnete fracht.

Von Cölln auf Düsseldorf und hingegen von Düsseldorf nacher Cölln $\frac{1}{4}$ Reichsthaler.

Von Düsseldorf auf Wesel	1	Rthl.
do. Lünen	2 $\frac{1}{3}$	"
do. Hamm	3	"
do. Lipstadt	3 $\frac{1}{2}$	"
do. Bielfeldt	4 $\frac{3}{8}$	"
do. Herfurt	4 $\frac{3}{4}$	"
do. Minden	5 $\frac{1}{4}$	"
do. Bremen	6 $\frac{1}{2}$	"
do. Hamburg	7 $\frac{3}{4}$	"
do. Hannover	5 $\frac{3}{4}$	"
do. Hildesheim	6	"
do. Zell	6 $\frac{3}{4}$	"
do. Braunschweig	6 $\frac{1}{4}$	"
do. Wolfenbüttel	6 $\frac{3}{4}$	"
do. Helmstadt	7	"
do. Magdeburg	7 $\frac{3}{4}$	"
do. Berlin	10	Rthl. ¹⁾

Welcher sich nun dieser gelegenheit gebrauchen will, der hat sich in obgemelter unser residenzstadt Düsseldorf anzugeben bei Johannem Maurenbrecher im postwagen auf der zollstrassen, wobei ferner alle nachricht zu erfahren sein wird. Geben Grömlinghausen den 8. jun. 1668.

Redlich, Otto R.: »Actenstücke zur Geschichte des niederrheinischen Postwesens und der Düsseldorfer Posthalterfamilie Maurenbrecher« (als Auszug). In: Beiträge zur Geschichte des Niederrheins – Jahrbuch des Düsseldorfer Geschichts-Vereins. Band 7. Düsseldorf 1893.

¹⁾ In den Weseler Acten Caps. 217. Nr. 1. (pr. 1666 Juli 2.) fand sich ein Stück vor: „Eigentlicher Bericht wie zu Düsseldorf der Postwagen abfähret und ankombt.“ Hier ist der Text vorstehender Verfügung mit Ausnahme des wörtlich übernommenen Schlusssatzes kurz zusammengezogen; der Tarif jedoch ist vollständiger als obiger und bietet bemerkenswerthe Abweichungen im Preis, aus denen hervorgeht, dass das Reisen in den Jahren 1668 bis 1686 theurer geworden war. Wir lassen ihn der Uebersichtlichkeit wegen gleich hier folgen.

Von Düsseldorf bis Collen	$\frac{1}{2}$	Rthl.
„ Collen auf Düsseldorf auch	$\frac{1}{2}$	„
„ Düsseldorf bis Duisburg	$\frac{1}{2}$	„
do. Weesel	1	„
do. Nimwegen	2	„
do. Olfen	2	„
do. Münster	2 $\frac{3}{4}$	„
do. Lünen	2 $\frac{1}{2}$	„
do. Ham	3	„
do. Lipstadt	3 $\frac{1}{3}$	„
do. Bielfeldt	4	„
do. Herfurt	4 $\frac{3}{4}$	„
do. Minden	5 $\frac{1}{4}$	„
do. Bremen	6 $\frac{1}{2}$	„
do. Hamburg	7 $\frac{3}{4}$	„
do. Hanover	6 $\frac{1}{4}$	„
do. Hildesheim	6 $\frac{1}{2}$	„
do. Braunschwig	7	„
do. Wolfenheutel	7 $\frac{1}{4}$	„
do. Zell	6 $\frac{3}{4}$	„
do. Helmstadt	7 $\frac{1}{3}$	„
do. Magdeburg	8	„
do. Berlin	11 $\frac{3}{4}$	„

TAXA und Hof-Ordnung
Des von Sr. S. durchl. zu S. in Dero und andern Landen, gnädig privilegirten

Des von Sr. Majeſtät zu Galtz, in Per und andern Landen, gnädig privilegirten
 Poſt-Wagens, wie ſolcher zu Brandſfurt aus dem ~~Land~~ Hauß ~~von~~ von der Zail/ auf nachbenannte Ort/ der
 Alzgehet und Ankommt

und Anstalt

Samstag 1. Sonntag
Dienstag/Donnerstag und Samstag/frühe aufstehen
und Abendberg.

[illegible]

Donnerslags auf Straßburg.

Winter ^(1890/91 auf) ~~Winternachmittag~~ und Samstag Mittag auf Collm.

Sinfels, Aufschneiderberg, Mammheim, Gutsart u. Straßburg/wie im Senier.

[illegible]

Donnerstag/Mittwoch und Freitags Abend von 6 Uhr.

Montags/Wochen u. Samstagabend d. 1. September u. 11. August 1888.

Montags und Strohach von Ewiggen/Strach von Etraßburg.

Montags / Donnerstags und Samstags Mornings von 5 U.

Сонин / Шинкевич

Wittmothen und Freyes von Grotzenort, Emsen u. d. S.

പ്രസിദ്ധീകരിക്കുന്നതിനുള്ള അനുമതി നൽകുന്നതിനായി തയ്യാറാക്കിയ കോർഡിനേറ്റ് പട്ടികയുടെ പേര്: **പ്രസിദ്ധീകരിക്കുന്നതിനുള്ള അനുമതി നൽകുന്നതിനായി തയ്യാറാക്കിയ കോർഡിനേറ്റ് പട്ടിക**

**TAXA von Frankfurt bis Sesselberg/ Stuttgart
und Straßburg**

[illegible]

Denen Passagiers werden 25. 11. Bagage ihren gestauten/vomubringen wird das Porto nach obiger Taza zahlt. Und weil derrer Bagage mehrtheils in unersichtlichen Eilten / welche der Post-Charren nicht einverleibt werden können / beschaffen kan in un davor unermessens nicht respondiren. Es soll aber bey dem Aufpacken alles mit Seilen und Stricken / aufse belle sorgfältigst versehen werden / demnach können Passagiers unterwegens dfferes dahnuch sehen lassen.

Paqueren müssen jedoch vorher ben Zellen/zum Einsteigen werden und ist zu beobachten, dass diese demnach wohl einpaquieren/damit weder zerbrechen noch auch beim Durchfahren unermüdet angedauert. Das ist wichtig, da es auch zuweilen vorkommt, dass Paqueren nicht angedauert werden und es zuweilen vorkommt, dass Paqueren nicht angedauert werden. Die richtige Paquere aber, so weiter als ob es möglich wäre, dass sie abgeben/irgend, und zufrüher

.....
 Gelder und prezielte Waren müssen angegeben und deren Werth auf den Fracht-Brief oder Adresse nicht barwert repondirt wird; Da sonst / wenn durch
 Verschuldmals und Unachtsamkeit der Post-Direktoren oder der Post-Befrager das Verloren werden sollte, wird nach dessen Untersuchung/erkenntn ihren gebührende Satisfaction
 gegeben werden.

Passagiers, so sich dieser Gelegenheit bedienen wollen können bey demn verordneten Post Commis. Tages vorher / sich angeben / und gegen Erlangung des ordhaiten Porto, eingedruckt
Biller. und einem Numero der nach vorräthigen Plätzen bezeichnen / zu Verhütung einlages nachgehend. Bereits / aufgeben / und wird solches Biller mit 4 fr. bezalet.
Und wenn die Herren Passagiers weilschlaffen wollen, so ist ihnen ein Bett mit 2 fr. bezalet man 64

[illegible]

*Die »TAXA und Post-Ordnung« für die privilegierte kurpfälzische Post, die bei den Posthäusern angeschlagen werden mußte und aus dem Jahre 1686/87 stammen dürfte. Darauf deutet ein Vergleich mit der bei R. Grosse * wiedergegebenen Tabelle (Seite 60–61) hin. Die Abfahrt der Postkutsche in Frankfurt hatte ursprünglich »aus dem Gast-Hauß zur Rosen« erfolgen sollen, war dann aber in das »Weiße Hauß« verlegt worden.*

* Grosse, R.: »Das Postwesen in der Kurpfalz im 17. und 18. Jahrhundert«, Diss. Tübingen und Leipzig 1902.

**Anlage 6 (2 Seiten): »Kayserliche Reichs-Post-TAXA« von 1698 für die
Ober-Post-Ämter Regensburg, Ulm und Augsburg
sowie von Würzburg aus dem Jahre 1710**

Pag. 68.

Kayserliche Reichs Post-TAXA,

Nach welcher sich alle und jede dem Kayserlichen Reichs Ober-Post-Ampt Regensburg unterge-
bene Posthalter/ wie auch die Courriers und andere sich der Post bedienende Personen zu reguliren/ und was vor das Pferd
von einer Station zur andern zu bezahlen seye; Alles nach der unterm 18. Octobris 1698. ausgegangenen/ und von
Ihrer Kayserlichen Majestät allergnädigst approbirten Post-Tax-Ordnung eingerichtet.

Straß nach Augsburg.				Straß nach Nürnberg.			
Posten	Gulden	Kr.		Posten	Gulden	Kr.	
Von Regensburg bis Saahl	1½	1	30	Von Regensburg bis Lohor	1	1	—
Muslade	1½	1	30	Parberg	1	1	—
Geissenfeldt	1½	1	30	Einungen	1	1	—
Wapshoffen	1½	1	30	Hohbaur	1	1	—
Wicha	1½	1	30	Reicht	1	1	—
Augsburg	1½	1	30	Nürnberg	1	1	—

Straß nach Passau.				Straß nach Regensburg.			
Posten	Gulden	Kr.		Posten	Gulden	Kr.	
Von Regensburg bis Postter	1½	1	30	Von Regensburg bis Rön	1	1	—
Straubingen	1½	1	30	Mittelnau	1	1	—
Währingen	2	2	—	Neukirchen Sulzmi	1	1	—
Wilschhofen	2	2	—	Röh	1	1	—
Passau	2	2	—	Markt München	1	1	—
Eisenbirt	1	1	—	Kleinisch	1	1	—

Kayserliche Reichs Post-TAXA,

Nach welcher sich alle und jede dem Kayserlichen Reichs Ober-Post-Ampt Ulm untergebene Post-
halter/ wie auch die Courriers und andere sich der Post bedienende Personen zu reguliren/ und was vor das Pferd von einer
Station zur andern zu bezahlen seye; Alles nach der unterm 18. Octobris 1698. ausgegangenen/ und von Ihrer Kayserlichen Majestät
allergnädigst approbirten Post-Tax-Ordnung eingerichtet.

Frankfurter Straß.				Nürnberg Straß.				Lindauer Straß.				Schaffhauser Straß.			
Posten	Gulden	Kr.		Posten	Gulden	Kr.		Posten	Gulden	Kr.		Posten	Gulden	Kr.	
Von Ulm bis Weilerstein	1	1	—	Von Ulm bis Elchingen	1½	1	30	Von Ulm bis Laubheim	1½	1	30	Von Ulm bis Ehingen	1½	1	30
Geisingen	2	2	—	Wengern	1½	1	30	Wibach	1	1	—	Kiedingen	1½	1	30
Geppingen	1	1	—	Elchingen	1	1	—	Waltsee	1	1	—	Wengen	1	1	—
Wöchingen	1	1	—	Nördlingen	1	1	—	Stauenspur	1	1	—	Wöckirchen	1	1	—
Constanz	1	1	—	Ortlingen	1	1	—	Fettmang	1	1	—	Stachbach	1	1	—
Wettingen	1½	1	30	Gungelshausen	1	1	—	Endau	1	1	—	Süngen	1	1	—
Heilbron	1½	1	30	Wassermühl	1	1	—	Buchhorn	1	1	—	Schaffhausen	1	1	—
				Schwabach	1	1	—	Mörspurg	1	1	—				
				Nürnberg	1	1	—	Caustatt weilen	1	1	—				
								man über See fährt	1	1	—				
				Von Ulm bis Günzburg	1½	1	30	Werdissen	1½	1	30				
				Zufmehrhofen	1½	1	30	Wimingen	1½	1	30				
				Augsburg	1½	1	30	Schrautenbach	1	1	—				
								Kempten	1	1	—				
								Holzkirch	1½	1	30				
								Wangen	1½	1	30				
								Endau	1	1	—				

Kayserliche Reichs Post-TAXA,

Nach welcher sich alle und jede dem Kayserlichen Reichs Ober-Post-Ampt Augsburg untergebene
Posthalter/ wie auch die Courriers und andere sich der Post bedienende Personen zu reguliren/ und was vor das Pferd von
einer Station zur andern zu bezahlen seye; Alles nach der unterm 18. Octobris 1698. ausgegangenen/ und von Ihrer Kayserlichen
Majestät allergnädigst approbirten Post-Tax-Ordnung eingerichtet.

Straß nach Rheinhausen.				Straß nach Offenburg.				Straß nach Gießen/ und so weiter ins Tyrol.				Straß nach Lindau.			
Posten	Gulden	Kr.		Posten	Gulden	Kr.		Posten	Gulden	Kr.		Posten	Gulden	Kr.	
Von Augsburg.				Von Augsburg				Von Augsburg				Von Augsburg			
bis Eutenhausen	1 1/2	1	30	bis Constanz ist hievor	1 1/2	1	30	bis Hurlach	1	1	—	bis Schwab-München	1 1/2	1	30
Günzburg.	1 1/2	1	30	zu sehen. Von da	1 1/2	1	30	Schwabdingen	1	1	—	Munbetheim	1 1/2	1	30
NB. von da auf Ulm	1 1/2	1	30	bis Engweihen	1 1/2	1	30	Schwabspurg	1	1	—	Münningen	1 1/2	1	30
Eltingen	1	1	—	Mörkheim	1 1/2	1	30	Saumscher	1	1	—	Reutkirchen	1 1/2	1	30
Westerstetten	1	1	—	Erftingen	1 1/2	1	30	Gießen	1	1	—	Wangen	1 1/2	1	30
Geisingen	1	1	—	Wattfurt	1 1/2	1	30					Endau	1 1/2	1	30
Geppingen	1	1	—	Mühl	1 1/2	1	30								
Wöchingen	1	1	—	Reuten	1 1/2	1	30								
Constanz	1	1	—	Offenburg	1 1/2	1	30								
Engweihen	1	1	30												
Kritzingen	1 1/2	1	30												
Bruchsal	1 1/2	1	30												
Rheinhausen	1 1/2	1	30												

Straß nach Regensburg.				Straß nach München.				Straß nach Nürnberg.			
Posten	Gulden	Kr.		Posten	Gulden	Kr.		Posten	Gulden	Kr.	
Von Augsburg				Von Augsburg				Von Augsburg			
bis Wicha	1 1/2	1	30	bis Regensburg	1 1/2	1	30	bis Regensburg	1 1/2	1	30
Wapshoffen	1 1/2	1	30	Prüg	1 1/2	1	30	Schönau	1 1/2	1	30
Grönsfeldt	1 1/2	1	30	München	1 1/2	2	45	Mönchsalm	1	1	—
Muslade	1 1/2	1	30					Dorf	1	1	—
Enahl	1 1/2	1	30					Neusiedt	1 1/2	1	30
Regensburg	1 1/2	1	30					Reimbach	1 1/2	1	30

Brief: Tar bey dem Kayserlichen Reichs- Post-Ambt Würzburg.

Nürnberg Sträß.

Per Kitzingen / Völsheim / Langensfeld / Castell / Rudenhäusen / Schwarzenberg / Marktbrunn / ic.	Franco einfach 3. doppelt 4. Once 6. Kreuzer Fränkisch.
Per Nürnberg / Regensburg / Passau / Linz / Wien / Augsburg / Ulm / Altdorf / Neuburg / und solche Gegenden gehet.	Franco Nürnberg / 4. Kreuzer doppelt 6. Once 8. Kreuzer.
Per Brüg / Preßburg / Ofen / Belgrad / Temeswar / in ganz Hungarn / Seremmarkt. Item in Pohlen gehet.	Franco halb / einfach 6. doppelt / 8. Once 12. Kreuzer.
Per Schaffhausen / Basel / in die Schweiz / und ganz Tyrol. Item ins Rhenlandische / Brigen / Venedig / ic.	Franco Augsburg einfach / 6. Kreuzer doppelt 8. Once 12. Kreuzer.
Per Italia / Roma / Florenz / Neapel / Sicilien / und in ganz Weltkand.	Franco per Venedig einfach / 8. doppelt / 12. Once 16. Kreuzer.

Frankfurter Sträß.

Per Remlingen / Heidenfeld / Eselbach / Westheim / Wilsbach / Mühlberg.	Franco einfach 3. doppelt / 4. Once 6. Kreuzer.
Per Eilen / Bonn / Coblenz / Trier / Paderborn / Cassel / Fulda / Weimar / ic. Frankfurt / Hanau.	Franco Frankfurt einfach / 4. doppelt / 6. Once 8. Kreuzer.
Was über Eilen gehet / nach Zuerichburg / Lützig / Lumburg / ic.	Franco Eilen / 6. doppelt 8. Once 12. Kreuzer.
Per Amsterdam / Rotterdam / Utrecht / und in ganz Holland. Item nach Brüssel / Antwerpen / Mecheln / Wien / Dinslaken / und so weiter in die Niederlande. Item in Engelland gehet.	Franco halb einfach / 8. doppelt 12. Once 16. Kreuzer.

Erfurth und Hilburghäuser Sträß.

Per Schwandfeld / Schweinfurth / ic.	Franco einfach 3. doppelt 4. Once 6. Kreuzer.
Per Oberlauringen / Königshofen im Grabfeld / Milz / Hilburghäusen.	Franco einfach / 4. doppelt 6. Once 8. Kreuzer.
Per Erfurth / in die Ober- und Nieder Sächsischen / Braunschweigische / Lüneburgische Lande / Hamburg / Lübeck.	Franco Hilburghäusen einfach / 4. doppelt / 6. Once 8. Kreuzer.
Was weiter in Holftein / Dänemark. Item in die Pommerische und Preussische / Brandenburgische Lande gehet.	Franco Erfurth einfach / 6. doppelt / 8. Once 12. Kreuzer.

Bamberger Sträß.

Per Dettelbach / Neustadt / Schwarzbach / Wiesentheid / ic.	Franco einfach / 3. doppelt / 4. Once 6. Kreuzer.
Per Bamberg / Cronach / Vorchheim / Schlusfeld / ic.	Franco einfach / 4. doppelt / 4. Once 8. Kreuzer.

Heidelberger Sträß.

Per Brunsfeld / Lauda / Schweigern / Bockberg / ic.	Einfach 3. doppelt / 4. Once 6. Kreuzer.
Per Melsheim / Emsfeld / Widdern / Neckereiz / Mosbach / Heidelberg / ic.	Franco einfach / 4. doppelt / 6. Once 8. Kreuzer.
Per Mannheim / Philippsburg / Baden / Württemberg / Speyer / Worms / ic.	Franco Heidelberg einfach / 4. doppelt 6. Once 8. Kreuzer.
Per Rast / Straßburg / und selbige Orte in Elßas / item in Lothringen / ic.	Franco per Rheinhäusen einfach / 6. doppelt 8. Once 12. Kreuzer.
Per Paris / ic. und in ganz Frankreich.	Franco halb einfach 8. doppelt / 12. Once 16. Kreuzer.

Fulder Sträß.

Per Weiskirchen / Reichenbach / Zellingen / Carlstadt / Hammelburg / Fulda / Erthal / Zeil / ic.	Franco einfach / 3. Kreuzer / doppelt 4. Once 6. Kreuzer.
Per Prückel / Vogelsberg / Schöndorf / Goldersberg / ic.	Franco einfach / 4. Kreuzer doppelt / 6. Kreuzer / Once 8. Kr.
Per Fulda / Bach / Schlitz / Hünfeld / Zelle.	Franco einfach / 4. Kreuzer doppelt / 6. Kreuzer / 8. Kreuzer.

NOTANDUM.

1. Von Entwerfung dieser Tar ist noch zu erinnern; daß hienunter das Feind-Geld vor die Postkutschen nicht begriffen / sondern von denen Courriers; und zwar von einer einfachen Post fünf Groschen / und also nach Proportion von anderthalb und doppelten Posten zu bezahlen seyn. So sollen auch die Courriers; wo über die Hüfte zu legen ist / das Schiff- und Brücken-Geld zu bezahlen schuldig seyn.
- II. Da ein oder ander Courier an einigen Orten lieber fahren als reiten wolle / soll er für die gewöhnliche Ritt-Geldter vor die Post-Chaise 10. Groschen von einer einfachen; und von anderthalb Posten 15. Groschen à part zahlen.
- III. Weilen durch Aufstellung grosser Reuten und schwere Felleysen auch ungewöhnliches Überreiten der Posten / die Pferde krumm / untüchtig / und öfters zu Boden geritten werden / so soll keinem Courier noch anderen der Post zu Pferd sich bedienenden Person über 30. höchstens 40. Pfund schwer mitzuführen / noch weniger die von voriger Post achabte Pferde weisers als bis auf die nächst gelegene Post zu gebrauchen erlaubt seyn.
- IV. Bleibet es bey dem uralten Herkommen; und der Universal-Ordnung; daß nemlich / so oft einer / der sehr wer er wolle / auf einer Post-Chaise ankommt / derfelbe alsdann nach Anzahl der bey sich habenden Personen / und über dieselbe vor den Postkutschen à part / ungehindert die Post-Chaise nur mit zwey Pferden bespannt wäre / das im Reich gewöhnliche Ritt-Geld / ist / von der Person einen Gulden / als zum Beispiel / wann zwey auf einer mit zweyen Pferden bespannter Post-Chaise sich befinden / für die zwey Personen und den Postkutschen drey Gulden auf einer einfachen Post / auf anderthalb vier und ein halben / auf doppelter aber sechs Gulden zahlen. Wann aber wegen des bösen Wetters oder üblen Wetters mehr Pferd angespannt werden müssen / als Personen seind / so soll jezt specincirtes Ritt-Geld nach Anzahl der Pferde genommen / auch nicht mehr als 50. Pfund schwer von einer Person frey passirt / das übrige aber nach advenant und zwar von 50. Pfund auf einer Post ein halber Gulden bezahlt werden.
- V. Weilen einige Courriers die Post-Pferde verlangen / selbige vor den Wirths-Häusern öfters 2 / 3. und mehr Stunden warten lassen / wodurch die Pferde müd / und zum Reiten oder Fahren untüchtig werden / so soll kein Post mehr als eine halbe Stund zu warten verbunden seyn.

Die »Kayserliche Reichs-Post-TAXA« aus dem Jahr 1698 (soweit diese mir bisher bekannt geworden sind) weisen immer nur das Postgeld aus, das Kuriere oder Postreisende für ein Postleihpferd zu bezahlen hatten (siehe Seite 82 und 162). Für die meisten Postkunden dürfte aber das erforderliche Briefporto im Vordergrund gestanden haben. Ein frühes Beispiel für die zu entrichtende Brieftaxe zeigt die obige Abbildung aus Würzburg vom Jahre 1710.