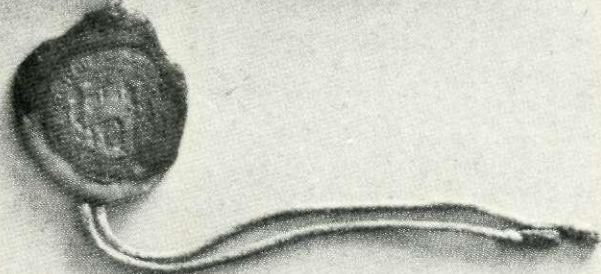


Der Venediger Vo-
tenu Ordnung.
1555.

THURN UND TAXIS



THURN UND TAXIS

Vier eeuwen postvervoer

® 1991 J. Mulder/A. Bosman

Auteurs: J. Mulder en A. Bosman

Omslag: L.P. Straten

Redactie: J. Spijkerman
N. van de Water

Speciale uitgave van "NOVIOPOSTA",
onder auspiciën van
Filatelistenvereniging NOVIOPOST.

Inleiding

In 1990 was het in Oostenrijk, Duitsland en België feest. Het was het feest van "500 Jaren Postvervoer in Europa". Drie bijzondere postzegeluitgiften vonden plaats om het geheel luister bij te zetten en een speciale postrit werd gemaakt om het verleden weer opnieuw te kunnen beleven.

Bijna iedereen heeft wel eens gehoord van Thurn und Taxis. Dat was de familie die de aanzet gaf tot het postvervoer in Europa. Maar hoe dit alles in zijn werk is gegaan, is bij weinigen bekend. In dit artikel proberen we van de losse stukjes die her en der te vinden zijn, een logisch geheel te maken.

De familie Thurn und Taxis heeft ook in de Nederlanden - zowel in de Noordelijke als de Zuidelijke - haar invloed doen gelden. De gegevens hierover proberen we in dit artikel wat meer naar de voorgrond te halen.

Ons uitgangspunt is dat wij niet pretenderen de geschiedenis van Thurn und Taxis uitputtend te kunnen en willen behandelen, maar anderzijds zijn wij toch van mening dat velen zich voor deze materie interesseren. Daarom willen we trachten deze op een simpele en begrijpelijke wijze uit de doeken te doen.

Veel leden van de familie Thurn und Taxis hebben de scepter gezwaaid over het postbedrijf. Om deze leden uit elkaar te kunnen houden, is in bijlage I een geslachtsregister opgenomen. We hopen dat dit register een houvast biedt bij het lezen van dit verhaal.

1 Het begin van de Tassische¹ Post

Voor dit artikel over Thurn und Taxis willen we beginnen in 1460. Op verzoek van keizer Frederik III verzorgt Rogerius de Tassis een postverbinding van Innsbruck naar Italië. Rogerius komt uit een familie die in Italië actief is in het bankiers- en postwezen. De afstamming van de familie is niet geheel duidelijk want de bronnen spreken elkaar tegen. Zeker is echter wel dat de kleinkinderen van Rogerius een belangrijke rol gaan spelen in de geschiedenis van de Duitse post.

Maximiliaan I van Oostenrijk trouwt in 1477 met Maria van Bourgondië, een dochter van Karel de Stoute, die op zijn beurt de laatste mannelijke telg uit het Bourgondische Huis is. Door het huwelijk van Maria met Maximiliaan I gaat het Bourgondische Huis over in het Habsburgse Huis.

Als de Bourgondische bezittingen daadwerkelijk aan Maximiliaan toekomen, heeft hij twee grote en ver uiteen liggende gebieden in zijn bezit. Dat zijn Oostenrijk met een hof in Innsbruck, en Bourgondië, inclusief de Nederlanden, met een hof in Mechelen. Een goede verbinding tussen deze hoven is dan ook zeer gewenst.

Maar in deze tijd verloopt de berichtgeving met boden die te voet de post van de ene naar de andere stad brengen. Voor Maximiliaan blijkt dat veel te traag en hij wil hier iets aan doen. Maximiliaan poogt in eerste instantie een postdienst op te zetten met behulp van een aantal steden die langs de route liggen. Dit blijkt uit een teruggevonden brief die hij naar de stad Speyer heeft gestuurd. De brief vermeldt onder meer dat hij geld heeft gestuurd om hiermee bepaalde zaken te regelen, maar dat hij nog steeds geen antwoord heeft ontvangen. De steden met hun eigen bodendiensten zien er niet alleen het voordeel niet van in, maar vrezen daarnaast dat er dan pottekijkers binnen hun stadsmuren zullen komen. Geen belangstelling dus. De magistraten van de stad nemen niet eens de moeite om Maximiliaan een antwoord te sturen. Maar Maximiliaan laat het hier niet bij zitten en doet een beroep op ene Janetto de Tassis. Deze Janetto is een kleinzoon van voornoemde Rogerius. Janetto gaat samen met zijn broers Francesco

¹ Door middel van het bijvoeglijke naamwoord *Tassisch(e)* verwijzen wij naar de tijd dat de Tassis nog onderdeel van de familienaam was. Zoals wellicht bekend wordt dit deel van de familienaam later veranderd in Taxis.

(Franz) en Leonardo plus Johann Baptista, de zoon van zijn broer Roger, aan de slag. Zij werken het plan uit om een geregelde postdienst te paard te gaan verzorgen. Bij de planning van het traject trekken zij zich niets aan van alle regelingen die er tussen de staatjes in het Duitsland van die tijd zijn. Er wordt voor gezorgd dat er om de 35 kilometer van man en paard gewisseld kan worden. Deze wisselplaatsen zijn meestal herbergen, waar altijd twee paarden beschikbaar moeten zijn. De postzak wordt daar niet geopend. Dat gebeurt alleen op de kantoren. Posthouder zijn van een kantoor is geen volledige dagtaak, maar je moet wel aan twee eisen voldoen. Je moet kunnen lezen en je moet permanent twee paarden beschikbaar hebben. In de praktijk komt het er vaak op neer dat de posthouder een notabele is, die het ambt als nevenfunctie uitoefent. Alleen in de grote plaatsen als Brussel en later Keulen heeft de Tassische Post een eigen kantoor.



Afb. 1 Brief van Antwerpen naar Aalst met letterstempel A in cirkel.

Dat de postdienst behoorlijk snel is, blijkt wel uit de tijd die men over de afstand Innsbruck - Mechelen doet. Dat is 6,5 dag in de winter en 5,5 dag in de zomer. Slim zijn ze ook, want zij laten deze dienst aansluiten op die naar Milaan, die in handen is van een familielid.

Het echte bewijs dat de postdienst er komt en in het jaar 1490 daadwerkelijk van start gaat, blijkt uit de kronieken van de stad Memmingen. En uit de archieven van de Rekenkamer in Innsbruck blijkt dat Janetto de Tassis in datzelfde jaar 1490 al 300 gulden krijgt voor zijn werkzaam aandeel in deze postorganisatie. Officieel mogen vanaf 1516 ook particulieren van deze dienst gebruik maken zodat 500 jaar Post in Duitsland in 1990 niet voor iedereen geldt.

2 De eerste uitbreidingen

Dat stilstand achteruitgang is, weet men blijkbaar ook al want voor de Tassische post blijft het niet bij deze ene verbinding. Het rijk van de Habsburgse monarchie wordt steeds groter. Behalve dat er succesvolle oorlogen worden gevoerd, waardoor het bezit wordt uitgebreid, draagt Sigmund van Tirol in 1490 zijn bezittingen over aan Maximiliaan. De zoon van Maximiliaan, Filips de Schone, trouwt in 1496 met de Spaanse erfprinses Johanna van Aragon (de Waanzinnige). De zoon die uit dit huwelijk wordt geboren, is de latere keizer Karel V, die op zijn beurt weer trouwt met Isabella van Portugal. Door deze huwelijken neemt het grondgebied van de Habsburgse dynastie aanzienlijk in omvang toe.

Dit alles is gunstig voor de verdere ontwikkeling van de Tassische Post. Janetto blijft in Innsbruck aan het hof om de zaken te behartigen. De opbrengsten voor zijn diensten - postdienst voor en geldleningen aan Maximiliaan - brengen aardig wat geld in het laatje, en daardoor kan hij behoorlijk wat bezittingen verwerven. De keizer begint in 1508 echter een oorlog tegen Venetië. Janetto komt uit Cornello bij Bergamo, dat bij Venetië behoort. Wel begrijpelijk maar met verstandig, en daarom jammer voor hem, kiest hij de zijde van Venetië. Dat komt hem duur te staan want na de verovering van Pisino wordt hij gevangengezet en dat blijft hij tot zijn dood in 1517. En dit ondanks de herovering in 1511. Wel triest voor Janetto na zo'n succesvolle start.

Laten we nu eens kijken hoe het de andere firmanten van het postbedrijf vergaat.

Leonardo blijft nog enige tijd in Innsbruck maar vertrekt later naar Rome. Franz vertrekt na korte tijd hoogstwaarschijnlijk naar Mechelen. In de archieven duikt hij weer op als hij op 1 maart 1501 door Filips de Schone benoemd wordt tot postmeester in de Nederlanden. In de overeenkomst van 18 januari 1505 verplicht Franz de Tassis zich om de postroute van Brussel naar Innsbruck te onderhouden en daarnaast een postroute naar de Franse en Spaanse koningsresidenties op te zetten. Hiervoor krijgt hij jaarlijks 12.000 livres. Hij wordt in 1512 als graaf in de adelstand verheven en wordt tevens Ridder van het Gulden Spoor. In het jaar 1516 duikt ook de naam van Johann Baptista weer op als zij gezamenlijk een contract afsluiten met koning Karel I van Spanje, de latere keizer Karel V.

Na het overlijden van Janetto krijgen Franz en Johann Baptista het gehele postbedrijf in handen. Janetto heeft slechts een wettige dochter Catharina, die voor haar levensonderhoud een klein bedrag erft. Franz heeft niet lang van zijn bezit kunnen genieten, want eind 1517 overlijdt hij. Het nakomelingschap bestaat uit 3 onwettige zonen.

Johann Baptista zet vanaf 30 november 1517 het bedrijf alleen voort. De kinderschaar van Johann Baptista mag er zijn. Hij heeft zes zonen, zes dochters en drie onwettige zonen, die later gewettigd worden. Voldoende nazaten dus om het bedrijf binnen de familie te houden.



Afb. 2 Franz (links) en Johann Baptista (rechts) de Tassis.

3 Een periode van bloei

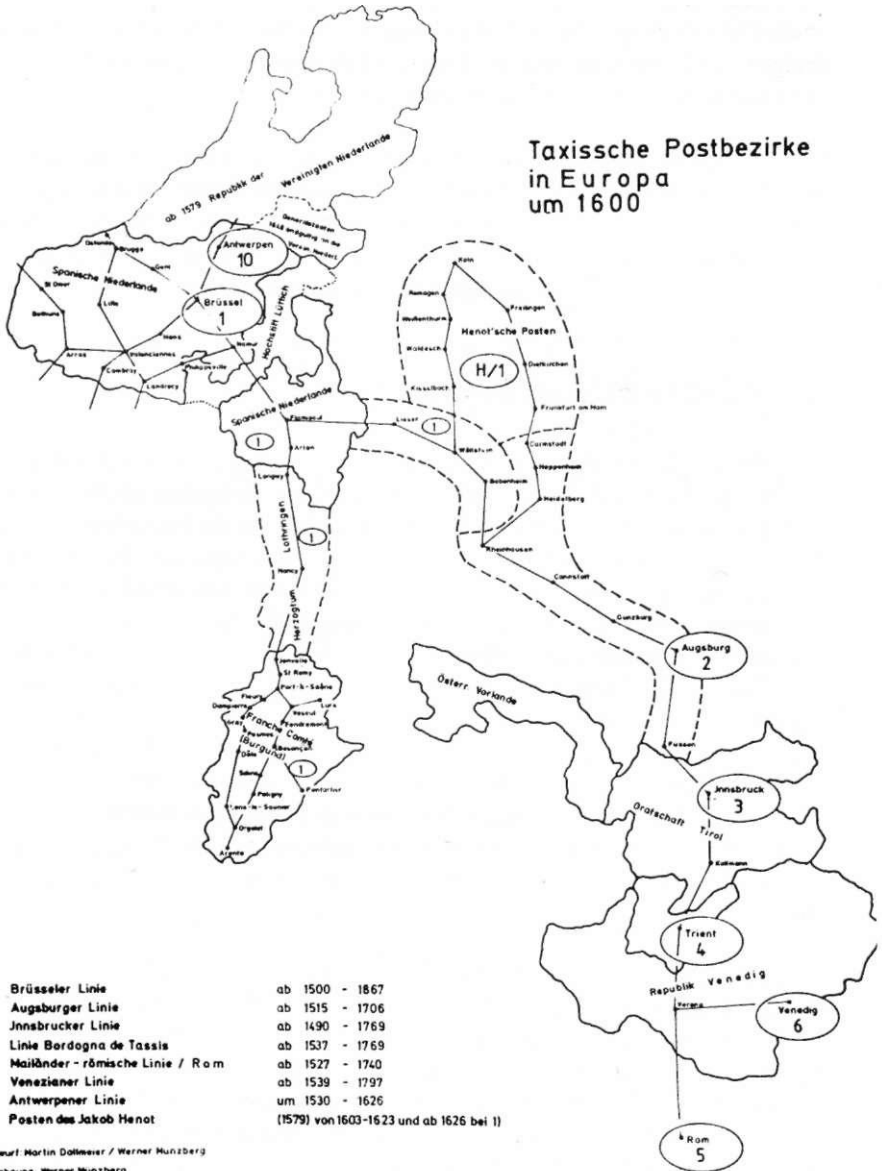
De route over land naar Spanje vanuit Brussel kan alleen maar via Frankrijk lopen. De route over zee zou veel te lang duren. In 1518 wordt van Frankrijk een transitprivilege gekregen om er zonder enige controles doorheen te rijden. Voorwaarde is wel, dat de postiljons niet van de voorgeschreven route afwijken, en dat er geen Franse post wordt vervoerd. De voordelen voor Frankrijk zijn dat er vanaf de grens goede verbindingen komen richting Holland en Madrid. Een tweede transitroute gaat van Spanje naar Italië. Het belang is kennelijk zo groot dat er ongeacht oorlogsomstandigheden tot 1701 nooit problemen zijn geweest. Het enige nadeel is, dat alle Spaanse post voor Duitsland via Brussel gaat. Dat wordt pas in 1681 opgelost als er vanuit Spanje een route naar Straatsburg komt. De Europese postverbindingen beginnen stilaan van de grond te komen.

Nadat koning Karel I keizer Karel V is geworden, gaat het de Tassische Post voor de wind. Door toevoeging aan de Habsburgse monarchie wordt Napels via een route over Rome met Innsbruck verbonden. Daarnaast komen er een aantal vertakkingen naar belangrijke plaatsen als Venetië en Milaan. Antwerpen krijgt al in 1518 een kantoor. In die tijd zonder telefoon, telegraaf en fax moet de organisatiestructuur van het postbedrijf wel heel bijzonder zijn om de zaak probleemloos te laten verlopen.

Het postbedrijf is een soort familie-BV. Het directeurschap berustte bij de "Generalpostmeister" in Brussel, en in alle belangrijke plaatsen worden de postroutes beheerd en gecontroleerd door een lid van de familie de Tassis. En wie nog geen familie is, wordt dat wel via een huwelijk. De familieband en het gemeenschappelijke financiële belang zorgen voor de hechte structuur.

In 1527 wordt aartshertog Ferdinand I koning van Bohemen, en het postnet wordt vanaf Augsburg via Regensburg naar Praag uitgebreid. Voor de stad Augsburg is dat zeer prettig en in het bijzonder voor de handels- en bankiersfamilies Fugger en Welser. Zij maken al sinds 1506 gebruik van de Tassische Post om informatie te verkrijgen over de internationale handel. Zij zien dan ook met plezier toe hoe de uitbreidingen tot stand komen en de informatie uit steeds meer richtingen binnenstroomt.

Taxissche Postbezirke in Europa um 1600



- | | |
|-------------------------------------|---|
| 1) Brüsseler Linie | ab 1500 - 1867 |
| 2) Augsburger Linie | ab 1515 - 1706 |
| 3) Innsbrucker Linie | ab 1490 - 1769 |
| 4) Linie Bordogna de Tassis | ab 1537 - 1769 |
| 5) Mailänder - römische Linie / Rom | ab 1527 - 1740 |
| 6) Venezianer Linie | ab 1539 - 1797 |
| 10) Antwerpener Linie | um 1530 - 1626 |
| H/1) Posten des Jakob Henot | (1579) von 1603-1623 und ab 1626 bei 1) |

Entwurf: Martin Dollmeier / Werner Muntzberg
Zeichnung: Werner Muntzberg

Afb. 3

Taxissche postdistricten omstreeks 1550.

Zij vinden daarom ook dat de berichtgeving goed moet blijven, en als er in 1546-1547 door geschillen tussen twee Tassische familieleden problemen dreigen, grijpt de stadsraad in. Een van hen wordt gesommeerd Augsburg te verlaten om elders zijn kost te gaan verdienen.

Een geregelde postdienst met Engeland komt in 1551 van de grond. Wekelijks wordt er vanuit Dover gevaren naar Oostende en Nieuwpoort. De post gaat dan naar Antwerpen. Op dat tijdstip heeft de Tassische Post nog geen geregelde verbinding met de Hollandse stedenpost, zodat in die richting de post wordt overgenomen door koopmansboden.

4 Financiële problemen

In 1556 legt keizer Karel V al zijn functies neer. Het rijk wordt verdeeld tussen zijn broer Ferdinand, die de Oostenrijkse Erflanden en het Duitse keizerschap erft, en zijn zoon Filips II die Spanje en de Nederlanden moet gaan besturen. Leonhard de Tassis krijgt in eerste instantie in 1556 een aanstelling van keizer Ferdinand I en in 1563 wordt zijn dienstverband via een contract officieel verlengd. De betalingen komen echter uit Spanje. Dat land is regelmatig in oorlog en het ene staatsbankroet volgt het andere op. Nadat onder stadhouder Alva in de Nederlanden de 80-jarige oorlog is uitgebroken, is er nog nauwelijks geld voor een postdienst. Het wordt zo erg, dat er geen salarissen meer uitbetaald kunnen worden. Het achterstallig loon loopt zo hoog op, dat de posthouders, vooral op het traject door Württemberg en de Pfalz, in 1575 het heft in eigen hand nemen. De reeds in hun bezit zijnde post wordt niet verder vervoerd of slechts tegen contante betaling. De organisatie begint te haperen en dreigt steeds slechter te gaan functioneren.

De oorlogshandelingen in de Nederlanden zijn voor Leonhard I de Tassis als aanhanger van Spanje zó gevaarlijk, dat hij in mei 1577 vanuit Brussel naar Luxemburg moet vluchten. In zijn plaats komt de protestantse Johann Hinckhardt von Ohain. Voor de Tassische Post duurt deze situatie niet al te lang en Leonhard kan in oktober 1579 terugkeren naar Brussel. Door deze oorlogshandelingen komt de nodige informatie niet meer in de stad Augsburg. Daarom grijpt de Tassische Post in 1578 terug op de vroegere bodedienst. Er gaat een "koopmanspost" lopen van Venetië via Augsburg naar Antwerpen. Daarnaast steken ook andere bodediensten de kop op. Ook de keizer ziet met lede ogen aan dat de rijkspostdienst op deze manier dreigt te gaan verdwijnen. Om dat te verhinderen stelt hij een commissie

samen om de problemen op te lossen. In deze commissie zitten de leden van de families Fugger, Welser en Ilsung. Deze keuze is niet toevallig. Zij kunnen twee belangrijke problemen oplossen: het geldgebrek en de concurrentie van de "koopmanspost". Zij zien ook wel in dat zij nooit een postsysteem zoals de Tassische Post kunnen opzetten en financieren. Met hun geldelijke steun kan de zaak weer normaal gaan functioneren en de nieuw ontstane bodendiensten worden stuk voor stuk weggeconcurrereerd. Omstreeks 1595 is alles weer terug bij het oude.



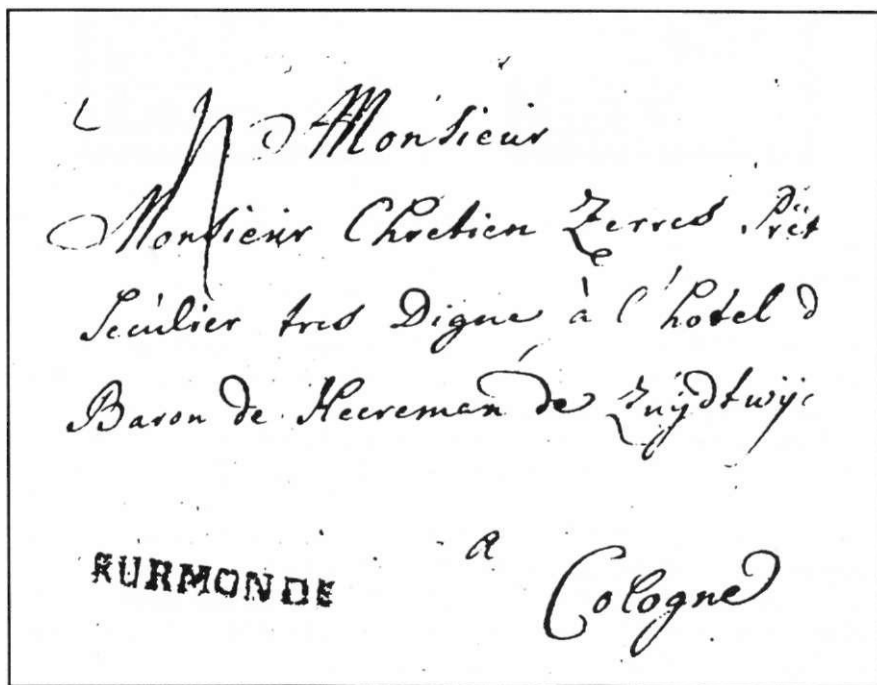
Afb. 4 Leonhard I (links) en Lamoral (rechts) de Tassis.

Nadat de crisis binnen de Tassische Post is bedwongen, laat de keizer zich niet onbetuigd en benoemt Leonhard de Tassis in 1595 tot "Generaloberpostmeister". Hierdoor is de Post niet langer een Habsburgse en Koninklijk-Spaanse aangelegenheid, maar wordt zij een Duitse Rijkspost. Om ervoor te zorgen dat andere bodendiensten geen kans meer krijgen, verheft de keizer het postwezen in 1597 tot keizerlijk kroonrecht. Vele rijksvorsten verzetten zich hiertegen, hetgeen tot eeuwen van strijd heeft geleid.

De oorlogsomstandigheden hebben ook hun invloed op de postverbinding met Engeland. Afhankelijk van de zijde die Engeland kiest, loopt de route via België dan wel via Calais. Ondanks alles wil men een snelle verbinding met Oostenrijk en Italië behouden. Een deel van de post gaat echter niet via deze officiële weg, omdat men de Tassische Post niet zo erg vertrouwt. In 1594 blijkt dat de Tassische Post speciaal iemand heeft aangesteld voor het verrichten van spionage.

5 Uitbreiding in noordelijke richting

Al in 1610 wil de "Reichsfürstenrat" een directe postverbinding tussen Praag en Mainz, de stad van de Rijkskanselier. Men polst de toekomstige Tassische postmeester Lamoral, die spoedig zijn vader Freiherr Leonhard I zal opvolgen. Lamoral uit daarop de wens dat het postmeesterschap voor zijn familie erfelijk zal worden. Dat vergt nog wel enig onderhandelen, maar op 20 juli 1615 wordt Lamoral de Tassis door keizer Matthias benoemd tot "Erb-Generalpostmeister". Dit betekent dat de familie dit ambt eeuwig krijgt toegewezen, maar de geschiedenis leert dat eeuwig ook zo zijn grenzen heeft. In eerste instantie geldt dit alleen voor de mannelijke lijn, maar vanaf 1621 ook voor de vrouwelijke leden van de familie. Lamoral zorgt ervoor dat de verbinding Mainz-Praag inderdaad in 1615 tot stand komt. In het zuiden van Duitsland hebben de postmeesters van de Tassis de zaak al aardig in de hand maar uitbreiding in noordelijke richting wordt van alle kanten tegengewerkt. De reeds bestaande bodediensten, bijvoorbeeld, zijn bang hun inkomsten te verliezen.



Afb. 5

Brief van Roermond naar Keulen met het plaatsnaamstempel *RURMONDE*.

Een zeer belangrijke plaats in het noorden is Hamburg. Vanuit deze stad lopen er postroutes naar het noorden (Denemarken en Zweden), het westen (Amsterdam en Antwerpen), het oosten (Danzig) en het zuiden (Leipzig). Daarop heeft Lamoral de Tassis dan ook zijn oog laten vallen. Op 2 augustus 1615 deelt hij de stad Hamburg officieel mee dat er een kantoor van de Tassische Post gevestigd zal worden op last van de keizer. De stadsboden zullen hun werk mogen blijven voortzetten, zodat de stad geen officiële reden meer heeft om de Tassische Post te weren. Onder leiding van de actieve Johann von den Birghden worden er drie postroutes gepland, Frankfurt-Leipzig, Leipzig-Hamburg en Hamburg-Keulen. Deze routes sluiten keurig aan op de in 1615 geopende route van Keulen via Frankfurt naar de residentie in Praag.

De route Hamburg-Keulen is de eerste die in 1616 in dienst werd genomen. Dit betekent niet dat er al een kantoor in Hamburg geopend is. De autoriteiten aldaar proberen dit met plaatselijke verordeningen tegen te houden, maar kunnen niet verhinderen dat er in 1618 een kantoor komt. De Tassische Post probeert wel jarenlang op de routes naar Amsterdam en Lübeck te komen, echter zonder succes. Daarbij komt nog dat in 1659 een verdrag gesloten wordt tussen Amsterdam en Engeland. De Engelse post naar Noord-Duitsland en Scandinavië zal voortaan via Amsterdam lopen en verzorgd worden door de gezamenlijke bodendiensten van Amsterdam en Hamburg. En dus niet meer via de steden Rotterdam en Antwerpen, die bij de Tassische Post behoren. De Tassische Post zit echter ook niet stil en opent kantoren in Bremen (1640) en Lübeck (1660).

6 De 30-jarige oorlog

De ijverige Johann von den Birghden werkt hard aan de uitbreiding van het postnet in noordelijke richting. Voor het vele werk krijgt hij van Lamoral de Tassis een groot aantal privileges. Er wordt hem zelfs in het vooruitzicht gesteld dat zijn ambt van postmeester erfelijk zal worden. De zoon van Lamoral, Leonhard II, ziet dit alles met lede ogen aan en vreest dat zijn macht en kapitaal op deze wijze worden ondergraven. Na de dood van zijn vader in 1624 onderneemt hij stappen om von den Birghden uit zijn ambt te ontzetten. De 30-jarige oorlog, die in 1618 is uitgebroken, is daarbij wel in zijn voordeel.

In deze strijd vechten de protestantse Zweden tegen de Duitsers van het Heilige Roomse Keizerrijk. Von den Birghden is protestant en Leonhard II maakt handig gebruik van dit feit.

Hij weet de keizer ervan te overtuigen dat von den Birghden met de vijand heult. Dit leidt er toe dat Von den Birghden in 1627 op keizerlijk bevel uit zijn ambt wordt gezet. Hij laat het er echter niet bij zitten en maakt gebruik van de vroeger verkregen rechten. Een van die rechten is dat alle klachten tegen hem slechts voor een gerecht van de keizer of de keurvorst van Mainz, de beschermer van het postwezen, beslecht kunnen worden. Er komt een rechtszitting en in 1628 krijgt hij van de keizer eerherstel. Op zijn post in Frankfurt zit echter al een ander, Gerhard Vrints. Deze incompetent man wordt door Von den Birghden een "Katholiek Sujet" genoemd. Intussen rukken de Zweedse legers steeds verder op en als zij in november 1631 voor de poorten van Frankfurt verschijnen, heeft Vrints zich reeds uit de voeten gemaakt. Zo komt Von den Birghden weer terug op het postkantoor in Frankfurt.



Afb. 6

Portret van Lamoral Claudius Franz Graf von Taxis

Het postnet is intussen zo in verval geraakt dat de Zweden besluiten om zelf een postnet op te zetten in de bezette gebieden. Daartoe wordt de hulp ingeroepen van Von den Birghden. Als Frankfurt in 1634 heroverd wordt door de Duitsers, moet Von den Birghden zijn biezen weer pakken. In datzelfde jaar later wordt hij bij het Zweedse postnet opgevolgd door Andreas Wechel. Deze man zet daarbij ook in Zweden een postdienst naar Tassisch model op.

Aan het einde van de oorlog blijkt er grote schade aan het Tassisch postnet te zijn aangericht, waardoor het slecht functioneert. Na onderhandelingen worden in het zuiden de bodediensten opgeheven en kan de opbouw verder zonder concurrentie gebeuren. Dat de grote schade in het noorden niet zo eenvoudig te verhelpen is, zien we in het volgende hoofdstuk.

7 Verzet vanuit Brandenburg

Om iets te kunnen begrijpen van de strijd die tussen Brandenburg en de Tassische Post ontbrandt, gaan we terug naar het jaar 1614. Keurvorst Johann Sigismund van Brandenburg verwerft dan een aantal gebieden, waaronder het hertogdom Kleef. Dit betekent echter niet dat er een aaneengesloten gebied is ontstaan. Schriftelijke contacten tussen de gebieden zijn uiteraard zeer gewenst. Een van de tussenliggende gebieden is de staat Braunschweig die Brandenburg niet toestaat dat er boden door haar gebied gaan. Zo is Brandenburg dus genoodzaakt om het briefverkeer via een omweg te verzorgen. Vanuit Berlijn gaat de post eerst naar Hamburg. Dan met de Hamburgse bodedienst naar Amsterdam en vandaar naar Kleef. In de jaren 1645 en 1646 worden wel pogingen ondernomen om het traject te verkorten, maar die mislukken.

Hoewel het niet van harte gaat, start Brandenburg in 1647 onderhandelingen met de Tassische Post om op deze wijze de fel begeerde kortere route te krijgen. Brandenburg heeft een sterke troef in handen, namelijk een postroute van Berlijn naar de belangrijke handelsstad Danzig. De Tassische Post wil haar postnet daar graag op laten aansluiten. Frederik Willem van Brandenburg wil als tegenprestatie dat hij de post in eigen land mag inrichten. Als Lamoral Claudius Franz de Tassis aan deze eis toegeeft, heeft hij daarmee de postdienst van Brandenburg erkend. Op die manier heeft hij het keizerlijk postrecht ondergraven en daarmee ook zijn eigen positie. De zaak gaat dus niet door.

Intussen zijn er al besprekingen over beëindiging van de 30-jarige oorlog. Bij de Westfaalse vrede in 1648, bij ons beter bekend als de vrede van Münster, komen er zoveel gebieden aan Brandenburg toe, dat er een rechtstreekse verbinding van Berlijn naar Kleef mogelijk is. In oostelijke richting loopt deze verbinding door tot Königsberg en Memel in Rusland. Deze verbinding van oost naar west is natuurlijk uiterst belangrijk. Brandenburg besluit een eigen postdienst op te richten om deze route te gaan uitbouwen. Om sterker te staan tegenover de Tassische Post wordt omstreeks 1650 een coalitie gesloten met Braunschweig en Saksen. Een andere belangrijke concurrent is de Hamburgse bodedienst, die een route heeft naar Danzig. Doordat Brandenburg een eigen kantoor in Danzig opent, krijgt deze staat een groter aandeel van de brieven en dus meer inkomsten. Graaf Lamoral Claudius Franz, die in 1650 de naam Thurn und Taxis² verkrijgt, zit echter niet werkeloos toe te kijken. Hij probeert keizer Ferdinand III ertoe te bewegen van zijn rechten gebruik te maken en de landspost te verbieden. De keizer wil echter geen harde confrontatie omdat Brandenburg met zijn coalitiepartners van strategisch belang is. Na de dood van de keizer probeert Brandenburg zijn slag te slaan om zijn landspost wettelijk vastgelegd te krijgen. De nieuwe keizer zwicht echter niet en probeert nog om de landspost te laten verdwijnen. Brandenburg is echter te sterk en in 1660 legt de keizer zich bij de situatie neer. De keizer verzoekt wel om de reeds bestaande postroutes van Thurn und Taxis niet door de landspost te vervangen. Voor Brandenburg is het besluit nog niet voldoende en na uitoefening van de nodige druk krijgen het in 1666 schriftelijk toestemming voor een eigen landspost. Daarmee is het voor het eerst officieel gelukt om het postmonopolie van Thurn und Taxis te doorbreken.

Het door vele rijksvorsten bestreden keizerlijk kroonrecht op de post bestaat echter nog steeds, zodat er nu twee tegenstrijdige "wetten" zijn: het recht van de keizer en het recht van de landsvorst. In 1669 besluit de Rijkshofraad het punt op de agenda van de komende Rijksdag in 1672 in Regensburg te plaatsen. Doordat de Fransen de Nederlanden binnenvallen, vindt de rijksdag niet plaats. De kwestie wordt pas beslist wanneer later het keizerrijk wordt opgeheven.

² De rector van het Marianer College, Paolo Bonetti (overleden in 1655), heeft de verbinding gelegd met de familie Torriani in Milaan. De huidige historici kunnen dit niet meer verifiëren en/of trekken dit in twijfel.

De Tassische Post mag dan het keizerlijk recht van post hebben, dat wil nog niet zeggen dat zij alle post kan vervoeren. Buiten de Tassische postroutes bestaan de bodendiensten die voor verdere distributie zorgen. Deze bodendiensten proberen soms hun werkzaamheden uit te breiden ten koste van de Tassische Post. Zo ook de boden van Antwerpen en Brussel. In 1654 beginnen zij brieven voor het buitenland aan te nemen. Daarmee komen zij in conflict met de Tassische Post wier recht dat is. Het geschil wordt zo ernstig dat de boden in 1659 in Antwerpen openlijk in opstand komen. Op dat moment grijpt de stadhouder in. De opstand wordt door troepen neergeslagen. Na processen wordt een deel van de opstandelingen opgehangen en keert de rust terug.

8 Het knooppunt Nijmegen

De Tassische Post heeft in de Zuidelijke Nederlanden vaste grond onder de voeten. Tegen het einde van de 80-jarige oorlog wordt gepoogd ook invloed te krijgen in de Noordelijke Nederlanden. In 1640 is reeds een kantoor geopend in de stad Roermond. Postmeester Goswin Dülcken van het Tassische kantoor aldaar heeft in 1641 afspraken gemaakt met de steden Maastricht, Aken en 's-Hertogenbosch. Twee jaar later kan hij een belangrijke overeenkomst sluiten met het kantoor van de Keulse post in Amsterdam. In verband hiermede behandelt op 6 april 1642 de Nijmeegse raad een brief van postmeester Dülcken om medewerking aan een op te zetten postroute van Amsterdam via Nijmegen naar Roermond, waarin ook Utrecht betrokken wordt. De raad besluit haar medewerking te verlenen en de route wordt een feit. De Nijmeegse raad besluit voorts om als eerste postmeester Dr. Pontiaan Singendonck te benoemen.

Na de erkenning van de zelfstandigheid van Nederland bij de Vrede van Münster moet Goswin Dülcken proberen met de lokale boden tot overeenstemming te komen. Dat lukt aardig en hij kan met de stadsbesturen van onder andere Den Haag, Arnhem en Dordrecht contracten afsluiten. Daarnaast moeten er voor het transport mensen in dienst worden genomen. Alle contracten die worden afgesloten, worden bewaard in de archieven. Daarnaast bestaan er bij de kantoren akkoordenboeken. Het akkoordenboek van Roermond is bewaard gebleven en uit dit boek komt het contract dat we zien in afbeelding 7. Nadat de postroute Kleef-Berlijn van de Brandenburgse post van start is gegaan, blijkt deze route een geduchte concurrent te zijn. De Gelderse postmeester Nikolaus Fagel uit Nijmegen, die in 1675 wordt benoemd door de stadhouder hoewel de benoeming een stedelijk

recht is, sluit in datzelfde jaar een contract met de Taxische³ Post voor het vervoer van brieven van en naar de Hollandse steden. Daarvoor krijgt hij jaarlijks 1500 gulden. Brandenburg op zijn beurt probeert de eigen postroute vanuit Kleef te verlengen tot Amsterdam. Dat zal dan - hoe bestaat het - ook via Nijmegen moeten gaan. De eerste stap is dus pogen een contract af te sluiten met Nikolaus Fagel. Fagel ziet wel iets in extra inkomsten. In 1688 wordt afgesproken dat hij voor 4.000 gulden per jaar zorg zal dragen voor het transport van de Brandenburgse postzak.

[1650 Oktober 25] Arnhem

Rochus Wilbrennink, PM zu s'Gravenhage, trifft mit Peter (Pieter van) Belleckhaven wegen des Postlaufs zwischen Arnhem und Utrecht bei der Briefbeförderung zwischen Ten Hage und Deutschland folgende Vereinbarung: Belleckhaven soll sonntags abends einen berittenen Extraordinarikurier von Arnhem in 8 Stunden (bei Verspätung über eine Stunde 10 fl Strafe) nach Utrecht mit jenen Briefen, die ihm übergeben werden, reiten lassen; die Briefe sollen zu Utrecht in verschlossenen Felleisen an die Bevollmächtigten ausgehändigt werden. Der Kurier soll montags abends in der gleichen Zeit von Utrecht nach Arnhem zurück Pakete und Felleisen bringen. Er haftet für verlorene oder beschädigte Briefe.

Belleckhaven erhält ab Sonntag 1650 November 6^a jährlich 375 Karolusgulden holland Besoldung. — Zwei Ausfertigungen. — Binnen Arnhem den 15. octobris 1650 stili veteris.

*Abschr. [gleichzeitig] Pap. n.dl. — LO: Postakten Nr. 5340 (Akkordenbuch Ruremonde, fol. 125–125'). — * 1650 Oktober 27 elden ofte . . . nieuwen styls.*

Afb. 7

Uittreksel uit het akkoordenboek betreffende het postvervoer tussen Arnhem en Utrecht.

Dit bedrag staat in geen verhouding tot de 1.500 gulden van Thurn und Taxis, maar dat komt omdat Fagel ervoor zal zorgen dat de post voor Midden- en Noord-Duitsland in Amsterdam in de Brandenburgse postzak zal belanden. Daarvoor moet er nog even een Brandenburgse postbeambte in Amsterdam komen. Dat staan de autoriteiten echter niet toe, zodat van

³ Zie de voetnoot op pagina 4.

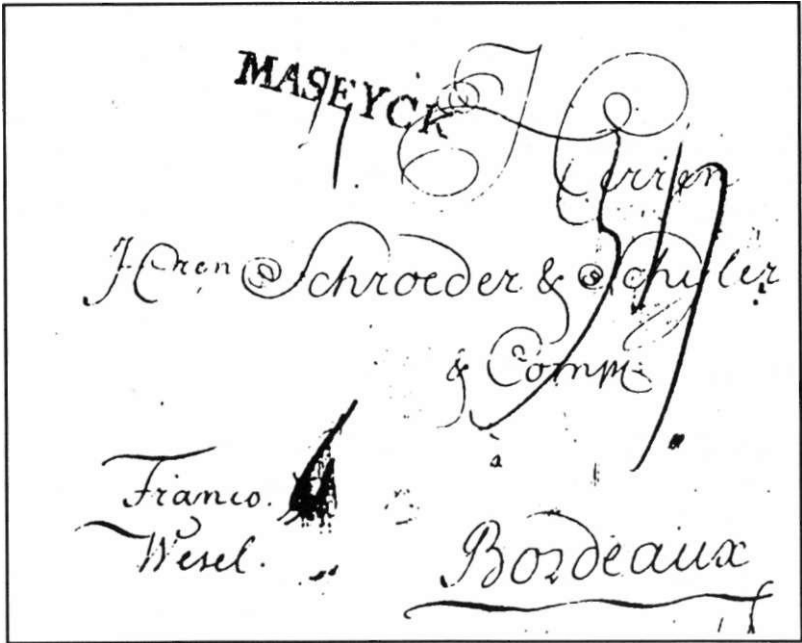
het plan niets terecht komt. In 1690 sluiten Brandenburg en Thurn und Taxis een verdrag dat de verdeling van de post vanuit Holland regelt. Het contract met Fagel loopt echter nog tot 1692, zodat deze er een aardig bedrag aan overhoudt.

9 Zwitserland en spanningen in het noorden

Goede afspraken met Zwitserland komen relatief laat tot stand. Pas in 1680 wordt met Klingenfuss een overeenkomst gesloten over de uitwisseling van post. Met de bekende Fisherpost uit Bern kan in 1691 een lucratief contract worden afgesloten. Voor de post naar Holland en Engeland zal een gesloten uitwisseling met Roermond komen. Via Bern zullen brieven vervoerd worden voor Franse gebieden die langs de Zwitserse grens liggen. Nadat het belangrijke en lucratieve verdrag tussen Pruisen en de Taxische Post over de post uit Holland in 1690 is afgesloten, begint langzaam het besef te groeien dat door goede afspraken alle partijen er beter van worden. In het begin zijn er nog wel wat schermutseringen. Saksen probeert voor eigen gewin Brandenburg en Thurn und Taxis tegen elkaar uit te spelen, maar in 1701 wordt de keurvorst van Brandenburg ook koning van Pruisen. Zo behoeft Thurn und Taxis in het noorden in hoofdzaak alleen maar met Pruisen te onderhandelen, hetgeen de zaak wat vereenvoudigt.

Doordat in datzelfde jaar de Spaanse Successieoorlog uitbreekt, heeft men wel andere zaken aan zijn hoofd. De Fransen vallen België binnen. Onder dreiging van de Franse troepen wordt het kantoor, dat in Roermond gevestigd is, verplaatst naar Pempelsfort bij Düsseldorf. Vanuit dit kantoor wordt met de Gelderse postmeester Melchior van Loon uit Nijmegen onderhandeld over een postroute naar Nederland. In 1702 wordt hierover een contract afgesloten. Twee keer per week zal er uitwisseling van post plaatsvinden. Op deze manier houden ze greep op de lucratieve postdienst vanuit Holland in de richting van Zuid-Duitsland. In 1705 kan met de Franse postdienst een contract afgesloten worden om de brieven vanuit België, Frankrijk, Spanje en Portugal in Hasselt in ontvangst te nemen. Dit is de post bestemd voor Holland en Hamburg. De overige post gaat via Pempelsfort. Aan het eind van de oorlog in 1715 wordt er een nieuw uitwisselingskantoor in Maaseik gevestigd. Daarmee komen de kantoren in Hasselt en Roermond te vervallen.

Dat gaat de soevereine rijksstad toch iets te ver want zij wil eigenlijk geen andere rijksorganisatie binnen haar muren. Maar ook in die tijd kent men de truc van de stroman zodat de familie toch aan een stuk bouwgrond komt voor haar paleis. Later wordt de vorst tot "Prinzipal Kommissaris" benoemd, vervanger van de keizer, en verplicht in Regensburg te zetelen. In 1748 verhuizen zij naar die plaats, maar het kantoor blijft in Frankfurt.



*Afb. 9 Brief uit Duitsland naar Bordeaux. Post betaald tot
Wesel en verzonden via kantoor Maseyck (Maaseik, B.).*

De hoge inkomsten uit België gaan aan het begin van de oorlog in 1701 verloren en komen aan het einde van de oorlog in 1714 niet direct terug. De nieuwe postmeester moet eerst uit zijn financieel aantrekkelijke ambt ontheven worden. Pas in 1725 krijgt de Taxische Post haar postrechten terug. Zij moet daarvoor wel een groot deel van haar vroegere privileges afstaan. In 1714 probeert Saksen om samen met Thurn und Taxis een alternatieve postroute naar Polen en Rusland op te zetten als concurrentie van de Pruisische route. Ze worden het er echter niet over eens, en vanaf die tijd onderneemt Saksen geen pogingen meer en blijft het in dat gebied rustig.

Voortbouwend op het verdrag van 1690 wordt er op 22 mei 1722 een veel uitgebreider verdrag gesloten met Pruisen, waarin bijna alle strijdpunten geregeld worden. De kwesties die nog overblijven, kunnen door de lokale postmeesters opgelost worden. Een belangrijk punt is dat na het overlijden van de Pruisische postmeester in Bremen, Thurn und Taxis de post daar volledig zal overnemen. Dat gebeurt in 1727 zodat door deze fusie de post economischer gaat werken. De verstandhouding is zelfs zo goed dat Pruisen Thurn und Taxis steunt in het streven om in 1754 opgenomen te worden in de "Reichsfürstenrat". Daarmee komt Thurn und Taxis op het toppunt van haar macht. Er liggen echter bewijzen dat de post uit Frankrijk via Saksen naar Rusland gaat. Dit is tegen de afspraken tussen Thurn und Taxis en Pruisen, en het scheelt Pruisen een aardig bedrag aan inkomsten. Alexander Ferdinand van Thurn und Taxis zegt toe deze zaak zo spoedig mogelijk te regelen. Ook toen gold al: niets voor niets. Op 6 mei 1755 wordt een verdrag gesloten waarin precies de belangengebieden van beide postorganisaties worden afgebakend.

10 Nederland 1712-1794

In Nederland beginnen de postmeesters in 1716 samen te werken om beter weerstand te kunnen bieden aan Thurn und Taxis. In dat jaar wordt de "Postsociëteit" opgericht door een twaalfstal Hollandse en Brabantse postmeesters. Deze groep verzorgt de postrit tussen een aantal steden en Hamont, dat ten zuiden van Valkenswaard ligt en waar men aansluiting heeft op de Taxische postroutes. Dat men het belang van deze route inziet, blijkt uit het feit dat alle Hollandse steden zich in 1722 bij de Sociëteit hebben aangesloten. Alle postiljons komen dagelijks op een afgesproken tijd in Alphen a/d Rijn bijeen om daar de post uit te wisselen. Vanuit Alphen gaat de post via Drunen en Eindhoven naar Hamont. Thurn und Taxis is op dat moment haar kantoren in België kwijt en kan op deze manier mooi aan de Hollandse correspondentie komen.

Na 1725 verandert de situatie omdat de post in België weer in handen van Thurn und Taxis overgaat. Vanaf die tijd gaat de Taxische Post proberen de rit van Alphen naar Hamont te ondermijnen. Zij doet dat door eigen entrepots te vestigen in Eindhoven, Gorinchem en Utrecht. In 1745 is Thurn und Taxis zover dat een dagelijkse rit tussen Maaseik en Amsterdam, via Utrecht, kan worden onderhouden. In 1749 komt er zelfs een vertakking naar Den Haag. Deze ontwikkelingen zijn zeer ongunstig voor de inkomsten van de Sociëteit.



Afb. 10 Enkele postroutes in de Nederlanden omstreeks 1750.

Vanaf 1748 probeert men het tij te keren door over de oprichting van de Statenpost te praten. Pas in 1752 verenigen alle Hollandse en Westfriesse postmeesters zich in de Statenpost en kan er een gerichte gezamenlijke actie worden ondernomen. Behalve de rit via Eindhoven is er nog een zeer belangrijke verbinding in handen van Thurn und Taxis. Over de post tussen Frankrijk en Holland waren al in 1669, 1679 en 1714 verdragen afgesloten. De Franse koeriers brengen de gesloten malen van Frankrijk naar Cuypersveer in Holland. Het vervoer van post door België door vreemde koeriers zint de Taxische Post niet. Zij sluit in 1740 een nieuwe overeenkomst met Frankrijk en Holland. De gesloten malen zullen vanaf dat moment door de Taxische Post tussen Meningen in Zuid-België en Cuypersveer vervoerd worden.

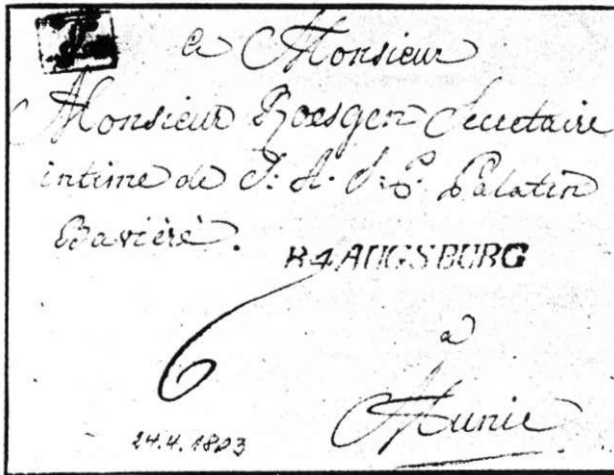
Dat duurt echter maar kort omdat tijdens de Oostenrijkse Successieoorlog van 1740-1748 de Fransen België bezetten en zelf weer voor het vervoer zorgen. Behalve de gesloten malen voor Holland, zijn er ook gesloten malen voor Zeeland. Vanaf Menen worden die naar Gent gebracht. Een koerier brengt ze dan verder naar IJzendijke.

De Statenpost moet dan trachten de rit via Eindhoven en de rit naar Cuypersveer tot de grens terug te dringen. Na veel onderhandelen wordt in 1761 overeenstemming bereikt over de rit via Eindhoven. De post zal in Achel worden uitgewisseld. Als de koerier uit Holland te laat is, mag de Taxische koerier doorrijden tot Eindhoven. Over de rit naar Cuypersveer ontstaan meer problemen. De Statenpost wil in eerste instantie dat uitwisseling plaatsvindt in Rucphen, ten Zuiden van Breda. De Taxische Post dreigt dan om de Franse malen met meer door België te vervoeren. Daarmede komt ook de post naar onder andere Spanje en Portugal in gevaar. Met deze sterke troef in handen rekt de Taxische Post de onderhandelingen met de Statenpost en tot een overeenkomst komt het niet. Pas nadat de Fransen in 1790 België veroveren en Thurn und Taxis de postrechten kwijtraakt, lost deze zaak zich vanzelf op.

11 Opnieuw strijd met Pruisen

Wie denkt dat Pruisen en Thurn und Taxis vanaf 1755 broederlijk gaan samenwerken om een goed postnet in Noord-Duitsland te laten functioneren, heeft het mis. Een jaar later al breekt de 7-jarige oorlog uit. Pruisen enerzijds staat tegenover Frankrijk en keizerlijke Habsburgse troepen anderzijds. Alexander Ferdinand van Thurn und Taxis denkt hier groot voordeel uit te kunnen halen en kiest de zijde van Habsburg. Pruisen vecht tegen Maria Theresia, koningin van Bohemen en Hongarije, en trekt met zijn troepen Saksen binnen. Het gebied rond Kleef/Wesel ligt open en de Franse troepen vallen daar binnen, met in hun kielzog de beampten van Thurn und Taxis. Zij nemen de Pruisische kantoren over en proberen de postroute naar Berlijn onder controle te krijgen. Thurn und Taxis, overmoedig geworden door het succes, verklaart zelfs de landspost van Pruisen, Hannover en Braunschweig onwettig. Voor Pruisen is de houding van Thurn und Taxis tegen alle wetten omdat Pruisen niet vecht tegen Maria Theresia als keizerin maar als koningin. Thurn und Taxis probeert het geheel voor te stellen als bescherming van de Pruisische postinrichtingen tegen de Franse troepen. Pruisen gelooft niets van deze voorstelling van zaken.

In deze tijd zijn er nog geen Verenigde Naties waaraan men zo'n geschil kan voorleggen en dus doet Pruisen wat iedereen doet: terugslaan. Vanaf 1758 is Pruisen aan de winnende hand en alle postkantoren die op Thurn und Taxis worden veroverd, komen onder Pruisisch bestuur. Na de vrede in 1763 wordt de zaak weer rechtgezet, maar het wantrouwen jegens Thurn und Taxis blijft. Pas na de dood van Alexander Ferdinand in 1773 wordt de situatie beter en in 1777 wordt alles formeel geregeld. Gezamenlijk zal men een aantal plannen ten uitvoer gaan brengen. Na het uitbreken van de Franse revolutie in 1790 verandert de situatie echter aanmerkelijk. De Franse troepen vallen Duitsland binnen en Thurn und Taxis ziet al zijn postkantoren op de linker Rijnover overgaan in Franse handen. Dit zijn nu juist de lucratiefste. Via de kantoren in België komt namelijk alle post uit Engeland en Spanje/Frankrijk binnen. Niet alleen de inkomsten van de directe post, maar ook die van de transitpost komen te vervallen.



Afb. 11 **Brief van het postdistrict Augsburg naar het postdistrict München met het stempel R4 Augsburg.**

Om de schade te beperken, worden onderhandelingen met Frankrijk gevoerd. In eerste instantie wordt er in 1801 een verdrag gesloten waardoor alle post via Thurn und Taxis gaat. Pruisen is het niet eens met dit verdrag en probeert met Frankrijk wat zaken te regelen. Daarbij komen de belangen van Pruisen en Thurn und Taxis niet altijd overeen. In 1803 wordt een verdrag gesloten waarin iedereen zich kan vinden.




Afb. 12 Postiljon van Thurn und Taxis omstreeks 1800.

De Duitse keizer legt in 1806 de keizerskroon neer en de Duitse Rheinbund wordt opgericht. Hierdoor wordt het mogelijk dat elke staat zijn eigen landspost kan beginnen. Vanaf dat moment valt elke wettelijke basis voor de post Thurn und Taxis weg.

12 Op drijfzand

Het hek is van de dam. De postorganisaties van de diverse staten en staatjes schieten als paddestoelen uit de grond en zijn geduchte concurrenten van Thurn und Taxis. In 1811 verhuist de zetel van de Taxische Post van Regensburg naar Frankfurt am Main. Bij het verdrijven van Napoleon door zijn tegenstanders wordt de chaos compleet. In oktober 1813 krijgt Thurn und Taxis echter weer greep op de situatie en mag in afwachting van een definitieve regeling de post in de volgende gebieden gaan verzorgen: België, Nederland, Luxemburg, het gebied ten westen van de Rijn en de bezette delen van Frankrijk. Van de winst moet echter tweederde worden afgestaan aan een speciale kas van de overwinnaars.

Voor Nederland/België wordt op 16 januari 1814 in Frankfurt een officieel verdrag afgesloten. Vanaf april 1814 gaat Frankrijk zelf weer de post verzorgen. Staatkundig is er nog al wat door elkaar geschud en men besluit alle zaken te gaan regelen op het Weense Congres. Een van de zaken die op de agenda staat, is een regeling van de post. Er blijken voorstanders te zijn van een centraal geleide post, maar een post per gebied heeft bij anderen de voorkeur. Het stelsel van tarieven wil men in dat laatste geval gaan vereenvoudigen. Men kan het niet eens worden en besluit de toestand van 1803 te handhaven.



TARIF GENERAL DES DROITS

Qui seront levés & payés à l'avenir aux Bureaux des Postes de ces Pays, pour les Ports des Lettres & Paquets portés par la voye des Postes & Courriers ordinaires dans les Villes & Lieux de ces Provinces, & des autres Royaumes & Etats de Sa Majesté Impériale & Catholique, comme aussi des Pays voisins & étrangers.

| Dans le Bureau des Postes à Louvain. | pays. | austrie. | mon. |
|--|-------|----------|------|
| | fol. | fol. | fol. |
| <i>D'Espagne.</i> | | | |
| Les Lettres de Madrid, St. Sebastien & leur voisinage, payeront — | 12 | 14 | 30 |
| Celles de Seville, Malaga, Cadix & toute l'Andalousie — | 14 | 16 | 44 |
| <i>D'Italie.</i> | | | |
| Les Lettres de toute l'Italie & des Pays Hereditaires de l'Empereur — | 11 | 14 | 30 |
| <i>D'Angleterre.</i> | | | |
| Les Lettres de toute l'Angleterre. — | 7 | 12 | 24 |
| <i>D'Allemagne.</i> | | | |
| Les Lettres de Cologne — | 5 | 7 | 12 |
| Celles de Francfort & par-delà, de même que de la Baviere — | 9 | 12 | 28 |
| <i>Du Nord.</i> | | | |
| Les Lettres d'Hambourg, Nicubourg, Bremen, Suede, Danemarck, Hannover, Berlin, Osnabrugge & Wolfenbuttel — | 9 | 12 | 28 |
| Celles de Weiel & Franco-Weiel — | 9 | 10 | 20 |
| A | | D'Aix, | |

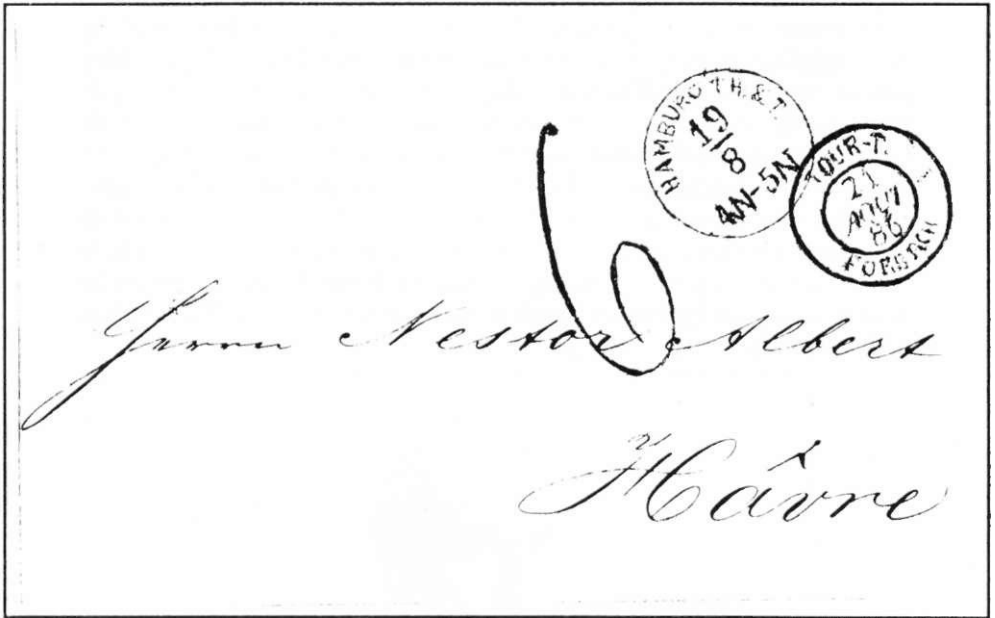
Afb. 13 Posttarieven van Leuven (België) naar buitenlandse bestemmingen.

In die gevallen dat een staat al gedeeltes van het Taxische postnet in de eigen landspost heeft opgenomen, moet een schadeloosstelling geregeld worden. Deze regeling geldt uiteraard alleen voor de Duitse staten.

Hoe is nu de situatie na 10 juni 1815 na afsluiting van het Weense Congres? Nederland/België start op 1 maart 1815 haar eigen postdienst. Oostenrijk heeft een eigen postdienst en krijgt jaarlijks 12.000 gulden voor de post uit Italië. Daarnaast behoeft Oostenrijk niets te betalen voor de post naar Italië. Beieren heeft zijn eigen postdienst, en heeft het contract met Thurn und Taxis in 1808 afgekocht. Het bedrag wordt echter pas veel later betaald. In 1806 heeft Baden de post verpacht aan Thurn und Taxis maar in 1811 besluit men toch om een eigen postdienst op te richten. In het noorden heeft Thurn und Taxis geen enkel gebied waarvoor men de post verzorgt. Men heeft slechts kantoren in de Hanzesteden. Ook Württemberg heeft in 1805 de post in eigen beheer genomen. In 1816 krijgt Pruisen grote delen van het Rijnland in bezit en Beieren gaat de post in de Pfalz verzorgen. Voor Thurn und Taxis blijft er slechts een klein aantal staatjes over. Toch gaat men vol goede moed proberen om iets van de oude glorie te herstellen.

13 Het definitieve einde

Het eerste slachtoffer van Thurn und Taxis is Württemberg. Württemberg heeft een eigen postdienst opgericht maar nog geen schadeloosstelling betaald. Na moeizame onderhandelingen krijgt men in 1819 de post weer in pacht. Maar van harte gaat het niet en in 1851 besluit Württemberg het contract voor de som van 1,3 miljoen gulden af te kopen. Pogingen om met Beieren verdere regelingen te treffen mislukken. Om toch betere verbindingen met het zuiden te krijgen worden de goede contacten die er al met de Kantonalpost Schaffhausen bestaan, verder aangehaald. In 1834 is Thurn und Taxis zo ver dat zij het kantoor in Schaffhausen overneemt en een steunpunt heeft voor de post naar Zwitserland. De Zwitsers gaan echter in 1848 met een staatkundige reorganisatie aan de slag en besluiten om de post voor heel Zwitserland centraal te regelen. Dat betekent het einde van het kantoor in Schaffhausen. Tot eind augustus 1849 verzorgt Thurn und Taxis nog de post. Na veel touwtrekken krijgt zij in 1853 een schadeloosstelling van nauwelijks 72.000 gulden. Met de komst van de spoorwegen komt een van de problemen van Thurn und Taxis duidelijk aan het licht. Zij heeft als organisatie geen grondgebied en kan zelf geen spoorwegen aanleggen. Bij transitvervoer door Württemberg lopen een spoorlijn en een postroute van Thurn und Taxis vlak naast elkaar.



Afb. 14 **Brief, op 19 augustus 1865 verzonden van Hamburg naar Le Havre. Afstempeling Hamburg TH&T, met het stempel van het grenskantoor TOUR-T. FORBACH.**

Omdat de Taxische Post geen gebruik mag maken van die spoorlijn, moet ze wel verliezen. In Thüringen mag zij geen gebruik maken van de Pruisische postrijtuigen op de lijn Halle-Eisenach, die door het Taxische postgebied loopt. Op 13 januari 1847 wordt hierover met Pruisen een regeling getroffen. In 1862 wordt bepaald dat voor het gebruik van de rijtuigen per jaar 2.300 Taler betaald zal worden en voor het gebruik tot dan toe 6.700 Taler. Daarbij komen nog de vervoerskosten die afhangen van gewicht en afstand. Op andere spoorlijnen moet Thurn und Taxis soms zorg dragen voor eigen postwagons. Men blijft niet werkeloos zitten toekijken en probeert invloed te krijgen op de verhouding spoor-post. Er worden bijvoorbeeld aandelen gekocht bij spoorwegconsortiën om op die manier een stem in het kapittel te krijgen. Dat wil echter niet best lukken omdat er niet genoeg kapitaal voor vrijgemaakt kan worden of de projecten eenvoudigweg niet doorgaan. Een tweede punt is dat het postgebied

nogal versplinterd is. Voor elke transitroute door een ander postgebied moet betaald worden. Het grondgebied probleem komt ook naar voren als de Duits-Oostenrijkse Postvereniging wordt opgericht. Alleen staten kunnen namelijk toetreden, zodat Thurn und Taxis alle staten waar zij de post verzorgt ertoe moest bewegen zich aan te sluiten. Later worden de regels wat versoepeld zodat bij het Postcongres van 1860 dat door de Vereniging is georganiseerd, Thurn und Taxis als posteenheid kan optreden. Het mag echter niet baten. Als in 1866 de oorlog tussen Pruisen en Oostenrijk uitbreekt, is dat voor Pruisen de gelegenheid om een einde te maken aan de Taxische post. Op 16 juli 1866 marcheren de Pruisische troepen Frankfurt binnen en bezetten onder andere het hoofdkantoor van de Taxische Post.



Afb. 15 De laatste algemene postdirecteur van Thurn und Taxis, Freiherr Eduard von Schele zu Schelenburg.

Heinrich von Stephan wordt als administrateur aangesteld en na een paar dagen draait alles weer onder Pruisisch beheer. Het hoofd van de Taxische Post heeft echter al direct ontslag genomen en Von Stephan moet rechtstreeks met de vorst gaan onderhandelen. Tijdens deze onderhandelingen op 11 en 12 augustus in Würzburg wordt een aantal voorlopige afspraken gemaakt. Thurn und Taxis vraagt een schadeloosstelling van 10 miljoen Taler. De volledige administratie is echter in Pruisische handen gevallen en op basis daarvan berekent Pruisen een bedrag van 3 miljoen Taler. Thurn und Taxis kan dan kiezen of delen. Maximilian Karl van Thurn und Taxis gaat op 4 maart 1867 persoonlijk met Bismarck onderhandelen om te proberen er alsnog 4 miljoen uit te slepen. Bismarck laat zich niet vermurwen. Nadat in 1815 en 1848 door Pruisen al tevergeefs pogingen zijn ondernomen om de postorganisatie van Thurn und Taxis over te nemen, is het nu wel gelukt. Op 1 juli 1867 gaan alle postbezittingen officieel over in Pruisische handen. Pruisen neemt ook al het personeel in dienst en heeft zich verplicht alle pensioenen en ondersteuningsbetalingen over te nemen. Het doek is voor Thurn und Taxis gevallen.

14 De postzegels

De laatste vijftien jaren van het bestaan van Thurn und Taxis worden gekenmerkt door het gebruik van postzegels. De leden van de Duits-Oostenrijkse Postvereniging besluiten in 1850 om postzegels uit te geven. Het postgebied van Thurn und Taxis is nogal versplinterd en men is niet van plan om voor elk deelgebied eigen zegels te maken. Besloten wordt om voor het noordelijk en zuidelijk deel verschillende typen zegels in de daar gangbare munteenheid uit te geven. Voor het noorden worden dat waarden in Silbergroschen en voor het zuiden waarden in Kreuzer.

Voor de Silbergroschen-waarden wordt gekozen voor cijfers op een vierkante ondergrond met randversiering. De Kreuzer-waarden hebben in plaats van een vierkant een cirkel als ondergrond. De eerste uitgaven zijn zwarte voorstellingen op gekleurd papier. Omdat de afstempelingen slecht zichtbaar zijn, wordt in 1859 besloten wit papier te gaan gebruiken. De zegels worden aangepast door ze niet langer in zwart maar in de internationaal afgesproken kleuren te drukken. Een eerste vorm van tanding, een eenvoudige doorsteek, wordt vanaf 1865 toegepast om het scheiden van de zegels te vereenvoudigen. De zegels staan zo dicht tegen elkaar, dat het geen succes blijkt te zijn en al snel wordt een nieuwe oplage gedrukt. Bij deze oplage wordt een gekleurde doorsteek toegepast.



*Afb. 16 Proefdrukken van de goedgekeurde ontwerpen voor de zegel-
uitgifte van 1851.*

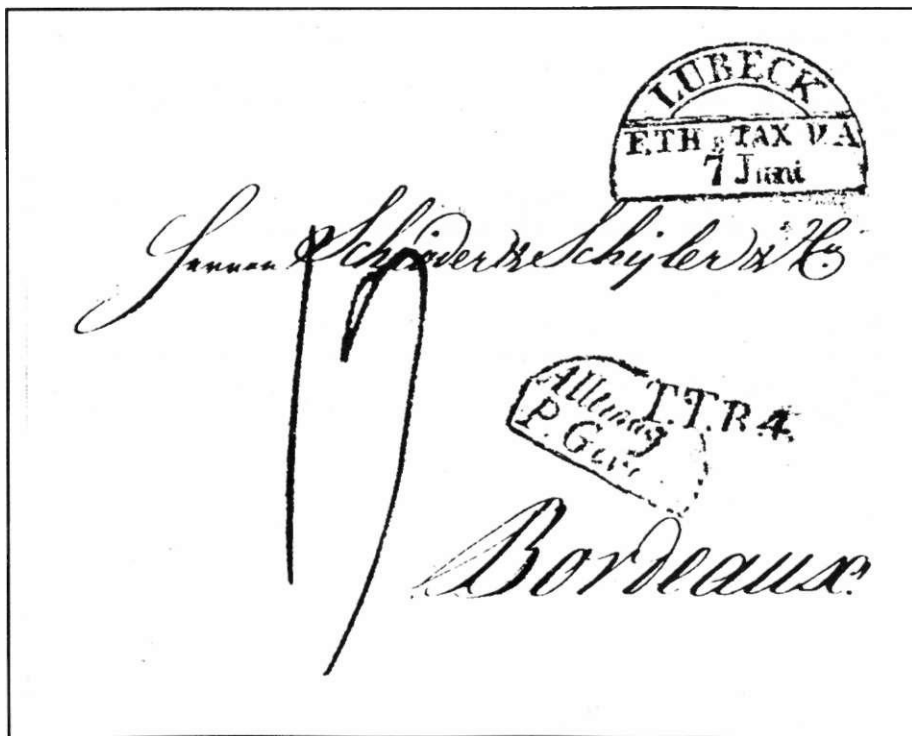
Er zijn van de oorspronkelijke clichés herdrukken vervaardigd. De eerste maal in 1909 op verzoek van postzegelvereniging Ratisbona uit Regensburg. Op de achterzijde van de zegels wordt in sierlijke handschriftletters "ND" gedrukt. De opbrengst van de verkoop wordt bestemd voor de weduwen- en wezenkas. Ter gelegenheid van de Bayerischen Landesbriefmarkenausstellung 1965 worden er blokken en herdrukken van losse zegels uitgegeven die op de achterzijde voorzien zijn van de opdruk "ND 1965". De opbrengst is gedeeltelijk bestemd voor de financiering van de tentoonstelling.

15 Postale merktekens

Tot besluit nog enkele opmerkingen over de postale merktekens. Door de kantoorhouders wordt berekend hoeveel port verschuldigd is. Het is de gewoonte dat de geadresseerde het port betaalt. Men doet dit om meer zekerheid te hebben dat de post inderdaad bezorgd wordt. De bode int het

geld bij aflevering. Het te betalen port wordt met rood krijt op de voorzijde van de brief vermeld. Soms moet van tevoren al een deel betaald worden, of de afzender betaalt het totale bedrag. Ook is het verplicht om het port voor brieven aan bestuurlijke instanties vooruit te betalen ter besparing van de anders enorme portokosten. Het reeds voldane bedrag wordt met rood krijt op de achterzijde geschreven.

In de beginperiode van de Tassische Post gaan de brieven los in de postzak. Deze postzak wordt afgesloten op het kantoor van verzending en pas geopend op het volgende kantoor langs de route. Op de tussenliggende wisselplaatsen blijft de zak gesloten. De postiljons hebben een "Poststondenpas" waarop op de voorzijde de aankomst- en vertrektijden genoteerd worden en op de achterzijde welke brieven er in de postzak zitten. Met behulp van de lijst kan de inhoud van de postzak gecontroleerd worden.



Afb. 17 Brief van Lübeck via Givet naar Bordeaux, verzonden 7 juni 1831, met kantoorstempel Lübeck en rayonstempel T.T.R.A.

Op de brieven zelf staat geen aantekening of stempel van de plaats van verzending. In latere tijden worden de brieven gebundeld per kantoor van bestemming. Naarmate het aantal brieven toeneemt, ontstaat de behoefte om de brieven van een aantekening van de verzendplaats te voorzien. Vanaf ongeveer 1770 vinden we aantekeningen met "de" en "von" en daarachter de plaatsnaam. Later worden deze handgeschreven aantekeningen vervangen door stempels die hetzelfde uiterlijk hebben. Vervolgens worden deze stempels vervangen door plaatsnaamstempels in drukletters (zie afbeelding 5 en 9).

In enkele grote steden in België worden ringstempels met een enkele letter gebruikt. Bijvoorbeeld G voor Gent, A voor Antwerpen en H voor de post uit Holland die op het Antwerpse kantoor binnenkomt (zie afbeelding 1). Door het verdrag tussen Frankrijk en Thurn und Taxis in 1801 wordt tevens een vereenvoudiging van de berekening van tarieven ingevoerd. De postgebieden worden dan ingedeeld in rayons. In het plaatsnaamstempel komt dan tevens een R plus het rayonnummer voor (zie afbeelding 11). Soms wordt gestempeld met een los stempel met een R plus rayonnummer (zie afbeelding 17).

Bij de invoering van de postzegels moeten de zegels op de brieven onbruikbaar worden gemaakt. Elk kantoor krijgt daarvoor een stempel bestaande uit vier ringen met daarin het nummer van het kantoor.

Behalve de hier genoemde stempels zijn er nog andere typen in gebruik geweest. Het zou te ver voeren om in dit hoofdstuk dieper op alle gebruikte stempels in te gaan. Daarvoor wordt verwezen naar de bekende catalogi en handboeken.

Dankwoord

Zonder de hulp van vele personen zou deze uitgave niet tot stand zijn gekomen. Iedereen die ons op enigerlei wijze behulpzaam is geweest, willen wij daarvoor bedanken. Onze speciale dank gaat echter uit naar Dr. M. Dalimeier, Fürstlicher Archivdirektor van het Thurn und Taxis Zentralarchiv in Regensburg, voor zijn medewerking en toestemming voor het gebruik van afbeeldingen.



Filatelisten-Vereinigung Noviopost
Herrn J. Mulder
Fazantenveld 25

NL-5431 JA Cuijk

Afb. 18 Huidig machinestempel van Zentralarchiv-Hofbibliothek Thurn und Taxis.

Bijlage I Geslachtsregister

| | |
|--|-----------------------------------|
| Franz von Taxis (1459 - 1517) | Generalpostmeister tot 1517 |
| Johannes Baptista von Taxis (c. 1470 - 1541) | Generalpostmeister 1517 - 1541 |
| Freiherr Leonhard I von Taxis (1521 - 1612) | Generalpostmeister 1543 - 1612 |
| Graf Lamoral von Taxis (1557 - 1624) | Generalpostmeister 1612 - 1624 |
| Graf Leonhard II von Taxis (1594 - 1628) | Erbgeneralpostmeister 1624 - 1628 |
| Zijn gemalin, de Gravin Alexandrine de Rye neemt het ambt waar voor haar zoon van 1628 - 1646 | |
| Graf Lamoral Claudius von Thurn und Taxis (1621 - 1676) | Erbgeneralpostmeister 1646 - 1676 |
| Fürst Eugen Alexander von Thurn und Taxis (1652- 1714) | Erbgeneralpostmeister 1676 - 1714 |
| Fürst Anseln Franz von Thurn und Taxis (1681 - 1739) | Erbgeneralpostmeister 1714 - 1739 |
| Fürst Alexander Ferdinand von Thurn und Taxis (1704 - 1773) | Erbgeneralpostmeister 1739 - 1773 |
| Fürst Carl Anselm von Thurn und Taxis (1733 - 1805) | Erbgeneralpostmeister 1773 - 1805 |
| Fürst Karl Alexander von Thurn und Taxis (1770- 1827) | Erbgeneralpostmeister 1805 - 1827 |
| Fürst Maximilian Karl von Thurn und Taxis (1802- 1871) | Erbgeneralpostmeister 1827 - 1867 |

Bijlage II Literatuur

- . *Tentoonstellingscatalogus Lympurga 2*, 1978.
- . *Tentoonstellingscatalogus Philex*, 1984.
- Blom, F.J.M. *Persoonlijke geschriften ter beschikking gesteld door G.H.M. Lippens-Clabbers*.
- Braun, U. "Die Post - erstmals in Memmingen erwähnt", *Archiv für deutsche Postgeschichte*, Heft 2/90, 1990.
- Dalimeier, M. *Quellen zur Geschichte des Europäischen Postwesens 1501 - 1806*, 1977.
- Dallmeier, M. "Die habsbürgische, kaiserliche Reichspost unter dem fürstlichen Haus Thurn und Taxis", *Archiv für deutsche Postgeschichte*, Heft 2/90, 1990.
- Dallmeier, Dr. M. en E. Probst (Red.). *500 Jahre Post - Thurn und Taxis*, Tentoonstellingscatalogus, 1990.
- Haan, Dr. D.W. *Het postverkeer tussen Nederland en Groot-Brittannië*, 1979.
- Herlant, L.P. *Prefilatelistische postmerken van België*, 1982.
- Hermse, F.S.J.G. "500 jaar post en de rol van de familie Thurn und Taxis", *Maandblad voor Philatelie*, december 1990.
- Korting, H. "Eisenbahnen und Postwesen in Thüringen", *Archiv für deutsche Postgeschichte*, Heft 1/88, 1988.
- Kuhlmann E. "Aus Hamburgs alterer Postgeschichte", *Sonderheft Archiv für deutsche Postgeschichte*, t.g.v. XIX UPU-congres, Hamburg, 1984.
- Lotz, W. (Red.). *Deutsche Postgeschichte - Essays und Bilder*, 1989.
- Mullem, M. van der. *De posttarieven in België tijdens het Hollands bewind en twintig jaar onafhankelijk België 1815-1849*, 1980.
- Münzberg, W. "Der grenzüberschreitende Briefverkehr vor Gründung des Weltpostvereins", *Sonderheft Archiv für deutsche Postgeschichte*, t.g.v. XIX UPU-congres, Hamburg, 1984.
- North, G. "Von der Taxis-Post zur Post des Deutschen Reichs - von der Zersplitterung zur postalischen Einheit", *Sonderheft Archiv für deutsche Postgeschichte*, t.g.v. XIX UPU-congres, Hamburg, 1984.
- North, G. "Der Brief Maximilians I an die Stadt Speyer", *Archiv für deutsche Postgeschichte*, Heft 2/90, 1990.
- Riet, W. van. *De post te Antwerpen*.
- Schimmel, Dr. J.A. *Dedommagement voor Nijmegen*, 1972.
- Vellinga, O.M. *De poststempels van Nederland 1676-1915*, 1990.
- Vucht, Drs. H.A. van. *Een keizerlijk postkantoor te Sittard 1684-1794*, 1986.

Inhoudsopgave

| | |
|--|----|
| Inleiding | 3 |
| 1 Het begin van de Tassische Post | 4 |
| 2 De eerste uitbreidingen | 6 |
| 3 Een periode van bloei | 8 |
| 4 Financiële problemen | 10 |
| 5 Uitbreiding in noordelijke richting | 12 |
| 6 De 30-jarige oorlog | 13 |
| 7 Verzet vanuit Brandenburg | 15 |
| 8 Het knooppunt Nijmegen | 17 |
| 9 Zwitserland en spanningen in het noorden | 19 |
| 10 Nederland 1712-1794 | 22 |
| 11 Opnieuw strijd met Pruisen | 24 |
| 12 Op drijfzand | 26 |
| 13 Het definitieve einde | 28 |
| 14 De postzegels | 31 |
| 15 Postale merktekens | 32 |
| Dankwoord | 35 |
| Bijlage I Geslachtsregister | 36 |
| Bijlage II Literatuur | 37 |