

Wij bepalen ons tot de Rijkspost en die van Brandenburg en de stadsposten van Hamburg en Keulen, waarmede Holland het meest in aanraking kwam.

De Rijkspost.

In de vorige § schetsten wij den oorsprong der taxische posten tot den dood van Karel den Vijfde, en vermeldden wij, hoe Leonard van Taxis door keizer Ferdinand bevestigd werd als postmeester voor het roomsche rijk en de habsburgsche erflanden met uitzondering van de oostenrijksche landspost. Vóór dien tijd was Taxis slechts postmeester-generaal in de Nederlanden met eenige postbevoegdheden in Duitschland. Eene rijkspost bestond niet, behalve de tijdelijke diensten in 1522 tusschen Weenen en Nürnberg en de rijksveldpost in 1542 in den oorlog tegen Soliman II¹⁾.

De benoeming ondervond spoedig verzet, daar de keizer onbevoegd werd geacht om een dergelijk monopolie te scheppen zonder medewerking van den Rijksdag. Waar nu de keizer zelf eene uitzondering maakte voor de oostenrijksche landspost, achtten ook andere vorsten zich gerechtigd om eigen landsposten op te richten en desnoods aan de koeriers van Taxis den doortocht te weigeren.

In de eerste jaren bleef de Rijkspost tot enkele hoofdlijnen beperkt, daar Taxis te zeer belemmerd werd door den oorlogstoestand en het ophouden der betalingen door Spanje.

Hij moest nu zelf in gebreke blijven met de betaling der postmeesters en was o. a. 6000 kronen ten achteren aan de vier wurthembergsche postmeesters te Knittlingen, Enzweihingen, Cannstadt en Ebersdorf. De Wurthembergers weigerden nu langer zonder betaling te werken. Augsburg richtte eene nieuwe bodenpost op in 1579 en Jacob Henott trachtte voor zich het postmeesterschap in Duitschland te verkrijgen. In 1580 werd hem dit zelfs door keizer Rudolph II verleend; hij richtte nu een dienst in van Keulen over den Hondsrug naar Kreuznach, waar de brusselsche post werd overgenomen. Ook hij wist echter de gelden niet te vinden om de Wurthembergers te betalen. Keizer Rudolph beval nu aan Taxis om met Henott en de

¹⁾ Vóór Taxis wordt alleen gewag gemaakt van eene Brandenburgsche landpost van Ansbach naar Küstrin en Wolfenbüttel tweemaal per week in de 2^{de} helft der 15^{de} eeuw en eene post in 1488 door Albert Animosus ingericht tusschen Friesland en Saksen en door George van Saksen tot een geregelden bodenrit tusschen Meissen en Friesland verbeterd in 1544. (Zie Friesland).

Wurthembergers tot overeenstemming te komen. Henott trad hierna in 1589 in dienst van Taxis, die met zijne medewerking de oude diensten trachtte te hervatten ¹⁾ en in 1595 werd benoemd tot postmeester-generaal van het Duitsche rijk, waardoor althans op dit punt het gevaar voor verdere mededinging werd uitgesloten. De post van Taxis mocht zich voortaan in den krachtigen steun van den keizer verheugen en won trots alle tegenwerking steeds meer veld. Den 6 November 1597 werd de post verheven tot een „hochbefreites kaiserliches Regal” en te gelijker tijd werd een patent verleend tegen de Metzgerposten ²⁾.

Den 27 Juli 1615 verkreeg Lamoral de Rijkspost als erfelijk leen, waartegenover hij zich verplichtte tot het inrichten van een post van Keulen over Frankfort naar Nürnberg, de brieven van den keizer en enkele hooge beambten vrij te vervoeren en de oostenrijksche landspost ongemoeid te laten. Weldra volgden nu meerdere lijnen, in 1615 van Frankfort over de Bergstrasse en van Praag naar Nürnberg, in 1616 van Frankfort op Leipzig en spoedig daarop van Keulen over Minden, Nienborg, Verden, Rothenburg a/W. naar Hamburg, tot welken dienst Hamburg alleen toestemming gaf op voorwaarde dat Taxis geen inbreuk zoude maken op hare oude postrechten.

De Rijkspost had dus reeds belangrijke uitbreiding ondergaan en stond vrij sterk bij het uitbreken van den dertigjarigen oorlog, zoodat hierdoor betrekkelijk weinig nadeel werd ondervonden. In 1646 werd zelfs door Taxis reeds een jaarlijksch voordeel van 100,000 dukaten door de Rijkspost verkregen.

Er dreigde nu echter een ernstig gevaar door de oprichting der landsposten. In 1637 begon Saksen, Pruisen volgde in 1646, Brunswijk Lüneburg in 1646, Kursaksen in 1681. Tegenover de boden-

¹⁾ De samenwerking werd verkregen door de medewerking van de groote bankiers Fugger en Welser. Huber, Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs blz. 96.

²⁾ Leonard stierf in 1612 en werd opgevolgd door zijnen zoon Lamoral, die in 1624 als graaf overleed. Daarna volgden Leonard († 1627), Lamoral († 1673) Alexander Eugenius, die 4 October 1695 tot vorst werd verheven, Anselm Friedrich († 1739), Alexander Ferdinand, die in 1754 zitting verkreeg als rijksvorst († 1773), Karel Anselm († 1805), Alexander Carl Joseph, die door de Franschen werd ontzet († 1825), en Maximilian Karl, die 28 Januari 1867 het verdrag sloot met Pruisen, waarbij hij tegen eene belangrijke vergoeding van 3 millioen Thaler zijne postrechten aan Pruisen verkocht.

posten werd echter in 1636 een Gutachten van de keurvorsten verkregen, dat tot beperking moest voeren.

Bij den vrede van Westphalen werd de „Landeshoheit” der vorsten erkend naast de „Oberhoheit” van den keizer, waardoor de landsposten werden toegestaan en Taxis gestuit werd in zijn plan tot het inrichten van postdiensten in Brandenburg, Brunswijk, Hannover, Saksen en Hessen. Door Brandenburg werd zelfs aan de taxische koeriers van Keulen op Hamburg de doortocht geweigerd ¹⁾. De „Wahlcapitulation” van keizer Leopold in 1658 (§ 35) was tegen Taxis en in den strijd tegen Brandenburg behield de keurvorst het veld, hetgeen aanleiding gaf tot nadere verbinding op postgebied tusschen Brandenburg met Saksen, Brunswijk—Lüneburg en Hessen. Na het bekend worden der saksische kuiperijen tegen Pruisen en de Rijkspost, naderden beiden elkander en werd tusschen hen het verdrag van Wezel gesloten, 9 April 1723 en 6 Mei 1755 versterkt, hetgeen echter aan Taxis niet belette om in den zeventienjarigen oorlog en vooral in de jaren 1757 en 1758 op alle wijzen de pruisische postlijnen te benadeelen en in de veroverde plaatsen te vernietigen. Bij den vrede van Hubertusburg (15 Februari 1763) werd echter de oude toestand weder hersteld. De onbetrouwbaarheid van Taxis bracht Pruisen weder nader tot Hannover, Hessen en Saksen, waarmede 23 Juli 1784 een tractaat werd gesloten, waarop Hannover in 1790 op zijn gebied de rijkspostkantoren verbood, hierin spoedig door Brunswijk gevolgd. De invloed van Taxis in noordelijk Duitschland werd hiermede zeer beperkt. In de kleinere zuidelijke staten wist Taxis zich te handhaven, door aan de vorsten belangrijke vrijdommen toe te kennen ²⁾.

Met meer geluk werkte de Rijkspost tegen de stadsbodendiensten, waartegen in 1730 een mandatum sine clausula werd verkregen, waarbij ook de post tusschen Keulen en Holland was betrokken, en in de „Wahlcapitulation” van Karel VII in 1740 werd o. a. aan

¹⁾ Men onderscheidde tusschen „Posthoheit”, het recht van oppertoezicht en van regeling voor zoover als dit voor den staat werd geëischt, hetwelk aan den keizer toekwam, en „Postregal”, het recht om zelf postdiensten in te richten, waarop door de vorsten werd aanspraak gemaakt. Zie Stephan p. 107.

²⁾ In den Pfalz werd in 1719 portvrijdom toegekend voor den palzgraaf en zijn gemalin, den erfprins, alle hofdames, ministers, geheime regeerings- en hof-gerechtsraden, kamermeesters, protonotarius, leenproost, secretarissen, bodenmeester, geheime „Kammer” en „Kanzlei” Expeditoren en Registratoren. Grosse blz. 45.

de lands- en stadsboden verboden om onderweg brieven te garen of van paarden te wisselen. In 1749 werd hierop vrede gesloten met Frankfort en in 1751 werd de stadspost van Keulen afgekocht.

Met 1795 trad ook voor de Rijkspost een tijd van tegenspoed in. Naarmate de Franschen vorderden moest de Rijkspost wijken. Voor het verlies der posterijen aan den linker Rijn in 1798 ontving Taxis in 1803 echter eene schadeloosstelling in land (7 vierkante mijlen). In 1806 richtte Kleef eene eigen landspost in, waartoe Wurtemberg kort tevoren het voorbeeld had gegeven. Beieren en andere staten volgden in hetzelfde jaar, zoodat er in 1811 omstreeks 31 verschillende posterijen in Duitschland werkten. Bij de bondsakte werden de taxische posten bij artikel 17. althans gedeeltelijk, hersteld.

De Rijkspost bracht het groote voordeel dat gebroken werd met de bezwarende talrijke transito-porten der kleine staten, „denn nichts verteuert die Korrespondenz mehr, als häufiger, zumal als hohes Transito-Porto“ ¹⁾. De inrichting bereikte echter eerst later de bekende betrekkelijke volmaaktheid. Wel was een mijl per uur als regel aangenomen behalve voor moeilijk terrein ²⁾, doch niet steeds kon hierop gerekend worden. Klachten over vertraging kwamen geregeld voor ³⁾.

Eene instructie voor de taxische postmeesters opgenomen in „Kaysers Leopoldi confirmirte Reichspostordnung“ van 17 October 1698 bevat nog straffen tegen het gebruik van voetboden in plaats van postiljons en van knapen in plaats van wegkundige postiljons ⁴⁾, waaruit valt op te maken, dat dergelijke misbruiken in dat jaar niet tot de zeldzaamheden behoorden. In de 18^{de} eeuw kwam hierin veel verbetering.

Trots de gebreken waren de taxische posten echter eene groote verbetering in het verkeer, vooral voor dat over langen afstand, die aan de posterijen der keurvorsten en ook aan die in Holland den stoot gaven tot eene versnelling en betere regeling van het vervoer.

De van de taxische posten in de 17^{de} eeuw meermalen beweerde schending van briefgeheim, die ook door Grosse weder wordt verweten, vond ik in de door mij onderzochte bescheiden niet bevestigd ⁵⁾.

¹⁾ Klüber, das Postwesen in Deutschland.

²⁾ Stephan, blz. 61 en 133.

³⁾ Grosse, blz. 37.

⁴⁾ Grosse, blz. 29.

⁵⁾ Zie bij de bespreking der schending van het postgeheim.

e. PRUISEN ¹⁾.

Vóór het jaar 1646 bestonden reeds rijdende boden tusschen Königsberg en Berlijn, in 1629 vermeld, en eene dagelijksche post tusschen Berlijn en Tangermünde (1635) ²⁾. In 1646 werkte eene dragonderpost van Berlijn op Osnabrück en Münster, waar de gezanten vergaderd waren, waarbij aansloot een dienst tweemaal per week over Wezel naar Kleef. Dit waren echter meer regeeringsposten, die slechts in de tweede plaats ook bijbrieven van particulieren vervoerden. In 1646 werd de groote postroute van Berlijn op Memel en van Berlijn over Wezel naar Kleef ingericht, met zijtakken naar Amsterdam, Hamburg, Stettin, Leipzig, Breslau en Warschau, waarvan de leiding voor een deel werd toevertrouwd aan den köningsberger bodenmeester Neumann ³⁾. Eerst in 1649, toen de staat zelf het bedrijf in handen nam, werd de dienst geheel op degelijken voet gebracht door Michael Matthias. De brieven gingen toen van Berlijn over Spandau, Brandenburg, Barby, Halberstadt, Brunswijk, Hannover, Minden, Bielefeld, Lippstadt, Hamm en Wezel naar Kleef. De postiljons reden elk 12 mijlen en wisselden om de 4 en later om de 3 mijlen van paarden. Deze verzending geschiedde eens, en na 1655 tweemaal per week en maakte het mogelijk het traject van Königsbergen tot Kleef in 10 dagen te berijden. In 1652 werd het rit van Minden door het Münstersche op Kleef verlegd.

Naast en in aansluiting met deze hoofdlijn werd in 1653 eene brandenburger post op Dresden ingericht en van daar over Praag in aansluiting met andere posten op Regensburg, waar de Rijksdag vergaderde. In 1654 volgde een dienst tweemaal per week op Hamburg, welk traject in 42 uur werd afgelegd. De verbinding met Holland over Nijmegen en Emmerik—Arnhem is in de volgende afdeeling uitvoerig behandeld.

In 1659 volgde een dienst op Leipzig, waar een brandenburgsch postmeester werd aangesteld. De verkrijging van Oost-Friesland en

¹⁾ H. Stephan, *Geschichte der Preussischen Post von ihrem Ursprunge bis auf die Gegenwart*. Berlin, 1859 en de reeds meermalen geciteerde algemeene werken.

²⁾ A. v. Schweiger—Lerchenfeld vermeldt blz. 103—105 bodendiensten in Brandenburg in de 16^{de} eeuw.

³⁾ Van eene brandenburger post op Hamburg vond ik reeds gewag gemaakt in October 1639. Zie *Geheimes Postarchiv* XLIII n^o. 140.

de lands- en stadshoden verboden om onderweg brieven te garen of van paarden te wisselen. In 1749 werd hierop vrede gesloten met Frankfort en in 1751 werd de stadspost van Keulen afgekocht.

Met 1795 trad ook voor de Rijkspost een tijd van tegenspoed in. Naarmate de Franschen vorderden moest de Rijkspost wijken. Voor het verlies der posterijen aan den linker Rijn in 1798 ontving Taxis in 1803 echter eene schadeloosstelling in land (7 vierkante mijlen). In 1806 richtte Kleef eene eigen landspost in, waartoe Wurtemberg kort tevoren het voorbeeld had gegeven. Beieren en andere staten volgden in hetzelfde jaar, zoodat er in 1811 omstreeks 31 verschillende posterijen in Duitschland werkten. Bij de bondsakte werden de taxische posten bij artikel 17. althans gedeeltelijk, hersteld.

De Rijkspost bracht het groote voordeel dat gebroken werd met de bezwarende talrijke transito-porten der kleine staten, „denn nichts verteuert die Korrespondenz mehr, als häufiger, zumal als hohes Transito-Porto” ¹⁾. De inrichting bereikte echter eerst later de bekende betrekkelijke volmaaktheid. Wel was een mijl per uur als regel aangenomen behalve voor moeilijk terrein ²⁾, doch niet steeds kon hierop gerekend worden. Klachten over vertraging kwamen geregeld voor ³⁾.

Eene instructie voor de taxische postmeesters opgenomen in „Kaysers Leopoldi confirmirte Reichspostordnung” van 17 October 1698 bevat nog straffen tegen het gebruik van voetboden in plaats van postiljons en van knapen in plaats van wegkundige postiljons ⁴⁾, waaruit valt op te maken, dat dergelijke misbruiken in dat jaar niet tot de zeldzaamheden behoorden. In de 18^{de} eeuw kwam hierin veel verbetering.

Trots de gebreken waren de taxische posten echter eene groote verbetering in het verkeer, vooral voor dat over langen afstand, die aan de posterijen der keurvorsten en ook aan die in Holland den stoot gaven tot eene versnelling en betere regeling van het vervoer.

De van de taxische posten in de 17^{de} eeuw meermalen beweerde schending van briefgeheim, die ook door Grosse weder wordt verweten, vond ik in de door mij onderzochte bescheiden niet bevestigd ⁵⁾.

¹⁾ Klüber, das Postwesen in Deutschland.

²⁾ Stephan, blz. 61 en 133.

³⁾ Grosse, blz. 37.

⁴⁾ Grosse, blz. 29.

⁵⁾ Zie bij de bespreking der schending van het postgeheim.

Door de verschillende postritten kwam Pruisen meermalen in botsing met de belangen van derden. De oprichting van de post op Hamburg gaf in 1660 aanleiding tot eenige geschillen door de concurrentie door Pruisen aangedaan aan de hamburger boden op Dantzig over Stettin¹⁾. Tijdens den oorlog met Zweden weigerde Pruisen in 1675 aan deze boden den doortocht en dwong het alle correspondentie over Berlijn te verzenden. De stadspost in Dantzig werd reeds in 1654 feitelijk vernietigd.

De behartiging der belangen van de pruisische post te Hamburg was oorspronkelijk aan den algemeenen postmeester aldaar opgedragen. Toen deze overleed, benoemde Pruisen in 1704 een eigen postmeester, hetgeen tot eenige moeilijkheden leidde.

Met Saksen ontstonden meermalen geschillen over de hollandsche brieven naar Weenen en Rusland. In 1689 trachtte Pruisen hiervoor een rit aan te leggen van Berlijn over Breslau naar Weenen, dat eindelijk trots den hevigen tegenstand van Taxis in 1692 tot stand kwam, nadat Pruisen zich van de medewerking van Oostenrijk verzekerd had door aan den postmeester-generaal von Paar eene berlijnsche postchais aan te bieden en 2000 Thaler beschikbaar te stellen voor het omkopen der beambten van de oostenrijksche Hofkammer en de boheemsche kanselarij. Langs deze route trad Pruisen in ernstige concurrentie met de verzending over de Rijkspost en over Saksen.

In 1692 gaf de poststrijd tusschen Pruisen en Saksen over de verbinding met Hamburg aanleiding tot het aanhouden van koeriers en het met gewapende macht optreden tegen de posten. Pruisen versterkte zijne positie tegenover Saksen door de inname van het kruispunt Quedlinburg, waarbij de posthoorn dienst deed om de poort te doen openen en het pruisische legertje bij verrassing in de stad te brengen. 2 December 1699 en 17 Januari 1700 volgde eindelijk een verdrag, waarop in 1716, nadat Saksen de posten van den postmeester Keeze, den grooten vijand van Pruisen, had teruggekocht, eene nieuwe conferentie volgde, die leidde tot de overeenkomst van 7 Maart 1718, waarbij de partijen afspraken de porten half en half te deelen. Saksen trachtte echter in het geheim zich van het transitoverkeer van Pruisen te vermeesteren door het ontwerpen van een dienst van Amsterdam over Münster, Cassel, Leipzig,

¹⁾ Zie over dezen bodendienst: Geheimes Post Archiv. XI.III n^o. 143.

Soran, Warschau, Dantzig naar Petersburg en zond vertrouwde personen naar Holland om Amsterdam hiervoor te winnen ¹⁾.

Met de Rijkspost en met Leiden waren reeds contracten zoo goed als gesloten, toen een brief werd onderschept, waaruit bleek, dat Saksen ook tegen de Rijkspost niet open handelde. Pruisen was reeds op de hoogte van het plan, door een omgekocht saksisch beambte te Leipzig en trachtte door het versnellen der ritten het transito-verkeer te behouden. Het had hierbij dan ook een overwegend belang, daar van het onttrekken der transito-brieven uit Holland een jaarlijksch nadeel te wachten was van 75,000 Thaler ²⁾. Pruisen trad nu in onderhandeling met de Rijkspost en sloot het verdrag van Wezel van 9 April 1723. Beide partijen beloofden hierbij elkander de brieven van Amsterdam, Brabant, Frankrijk en Spanje toe te voeren over Roermond en de ritten van de Rijkspost in aansluiting te brengen met die van Berlijn naar Kleef. De Rijkspost zal het rit van Münster op Holland opheffen, waartegenover Pruisen zich verplicht om de pakken uit Münster voor de Rijkspost gratis te vervoeren.

Ook later trachtte Saksen de pruisische posten tegen te werken in het vervoer der hollandsche brieven, waarvan de bewijzen aan Pruisen in handen vielen, toen het in 1756 met een groot deel van Saksen ook de archieven veroverde. Saksen had zich echter reeds langzamerhand aan den invloed van Pruisen weten te onttrekken en een uitweg gevonden door verdragen met Hannover, Brunswijk, de Rijkspost en de Thüringsche Staten. Het kon daarom vrij gunstige bepalingen bedingen bij het generaal postverdrag met Pruisen van 22 April 1767.

Met de Rijkspost waren de moeilijkheden opgeheven door het verdrag van Wezel. In 1751 werd door de Rijkspost op een nieuw verdrag aangedrongen en werd baron de Lilien naar Berlijn gezonden, die een schriftelijk verzoeken inleverde getiteld: „Reflexions sur l'intérêt commun qu'ont les Postes de l'Empire et celles de S. M. le Roy de Prusse”. De strekking hiervan was hoofdzakelijk de onlegging der correspondentie op Engeland over Amsterdam op de Rijkspost via Ostende en Brussel, de verbetering der verbinding van Pruisen met Frankrijk en de vernietiging van het hollandsche rit op Hamburg.

Pruisen toonde zich niet geheel afkeerig van dit geheel tegen de

¹⁾ Plan van den Ober Post Commissarius Renner.

²⁾ In 1735 bedroegen de transito-porten voor Pruisen 96,000 Thaler of $\frac{1}{3}$ der bruto-inkomsten.

hollandsche posterijen gerichte plan en deed in het geheim de hollandsche en brabantse ritten bereizen. Het brak ten slotte echter in 1752 de onderhandelingen af, daar het niet wilde breken met Holland, waarmede eene goede verstandhouding onmisbaar was wegens de overwegende handelsbelangen. Kort hierop ontstonden geschillen met de Rijkspost over het omvoeren der fransche brieven over Frankfort, die volgens het verdrag van Wezel over Maaseyk (Roermond) moesten loopen.

Den 6^{den} Mei 1755 werd eindelijk een nieuw verdrag gesloten, waarbij dat van Wezel werd bevestigd en beide partijen elkander over en weder steun beloofden. De Rijkspost toonde echter weinig oprechtheid in de opvolging hiervan, zoodra de gelegenheid zich voordeed om de pruisische posterijen te benadeelen.

In 1757, tijdens den zevenjarigen oorlog, vielen de Franschen in het Kleefsche, doch lieten voorloopig de posten ongemoeid. Pruisen had reeds met Holland onderhandeld om de expeditie van Kleef en Emmerik tijdelijk op Arnhem en Deventer te brengen en de brieven langs eenen omweg door Oost-Friesland te vervoeren. Den 23^{sten} April 1757 werd het op Pruisen veroverde land tot Rijksland verklaard en 6 Mei daarna voor het vervoer der brieven aan de Rijkspost toegevoegd. Pruisen protesteerde hier tegen tevergeefs op grond dat het wel in oorlog was met de koningin van Hongarije maar niet met het Rijk; doch Taxis bekommerde zich hierom niet en trad overal in de veroverde landen tegen de pruisische posterijen op, onder voorgeven van slechts haar behoud te willen verzekeren. Sinds 24 Maart 1758 keerde echter de kans en jaagde omgekeerd Frederik de taxische posten weg waar hij slechts kon. Door den vrede van Hubertusburg, 17 Februari 1763, werd eindelijk ook op postgebied de oude toestand hersteld.

Een nieuw verdrag werd den 20 Maart 1777 tusschen Pruisen en de Rijkspost gesloten, waarbij Pruisen beloofde om Taxis niet te hinderen in zijnen strijd tegen het hollandsche rit op Hamburg en Taxis aan Pruisen de helft der winsten toezegde, indien het hem mocht gelukken dit rit te fnuiken en het voordeel der brieven aan de Rijkspost te verzekeren.

In Oost-Friesland werd in 1746 de pruisische post ingevoerd in Aurich, Leer, Norden, Wittmund, Esenz, Weener en Friedeburg. In Emden was het recht der stadshoden op Amsterdam kort te voren, 25 October 1743, door het Reichs-Kammergericht te Wetzlar gehandhaafd tegen de aanspraken van den laatsten vorst van Oost-Friesland; Frederik de Grootte week hiervan niet af en liet de

boden in het bezit van hun bodenzak. Toen deze beslissing te Emden bekend werd, stak de postiljon naar Holland zich in zijn beste pak, met een houquet op den hoed en reed hij, een jubellied blazend, den Oldensumer weg op.

Het transit door Münster was in 1669 door Emden verkregen tegen eenige voorrechten voor de burgers van Münster, die in Emden kwamen, nadat de geschillen hierover eenigen tijd den weg over Groningen hadden doen verkiezen.

Het verkeer van Oost-Friesland met de provincie Groningen werd verbeterd door het in dienst stellen van een postschip van Leer op Nieuweschans.

De post in Oost-Friesland stond eerst van Aurich uit onder zelfstandig beheer, doch werd in 1756 gebracht onder het generaal bestuur van Berlijn. De dienst leverde bij de inrichting der pruisische postერი een overschot van 3000 Thaler, dat later tot 12.000 Thaler werd verhoogd.

Het hollandsch kantoor te Lingen was reeds lang den Pruisen een doorn in het oog, daar hiermede gelegenheid geboden werd om brieven op Hamburg, Brunswijk en Leipzig buiten de pruisische post om te verzenden, die anders ten bate van die post gekomen waren. Pruisen trachtte daarom bij de onderhandelingen over het contract van 3 Juni 1775 Holland tot afstand hiervan te bewegen, doch kon hiertoe niet geraken, daar dit, niettegenstaande duizenden ter vergoeding geboden waren, pertinent door Holland werd geweigerd. Bij dit verdrag, waarbij Pruisen zich overigens belangrijke voordeelen bedong door de vergoeding van 1000 gulden aan Emmerik voor het verbieden der couvertzendingen, die slechts op een misbruik berustten, en door het voordeelig aanbod van Holland tot overneming van het schuylenburgsche rit, was volgens Stephan (blz. 238) een geheim artikel, waarvan ik in de hollandsche stukken geen melding vond gemaakt. Hierbij werd besloten eene postalliantie voor te bereiden tusschen Pruisen, Holland, Denemarken, Hamburg en Brunswijk, waardoor overeenstemming zoude gebracht worden tusschen alle belanghebbenden bij het brievenvervoer aan de Noord- en Oostzee. Dit plan van Pruisen kwam echter tot geen uitvoering.

Eene veldpost was in Pruisen nog onbekend in het eind der 18^{de} eeuw. Pruisen bezigde hiertoe slechts dragonders, die op stations wisselden en de brieven overbrachten naar het naast bij zijnd postambt. Alleen bij minder dan 30 mijlen afstand van Berlijn werden

de brieven door de dragonders zonder hulp der post bezorgd. Later werd eene geregelde veldpost ingericht.

De bestelling in de steden was langen tijd zeer gebrekkig. Nog in 1680 moesten alle brieven aan het kantoor worden afgehaald, hetgeen aanleiding gaf tot allerlei baldadigheden en herrie van de op de post wachtende bedienden en jongens. Omstreeks 1712 kwam de bestelling in gebruik, waarvoor 3 pf. bestelloon werd berekend. Om te voorkomen dat men de geadresseerden zoude dwingen nu ook alleen op deze wijze de brieven te ontvangen, werd hierbij bepaald, dat de brieven eerst eenige uren op het kantoor bewaard moesten worden voor hen, die er de voorkeur aan gaven die zelf te doen afhalen. Het briefgeheim werd in Pruisen over het algemeen geëerbiedigd, hoewel b.v. in den strijd met Zweden in 1675 hiervan werd afgeweken.

In den dienst werd eenheid gebracht door de aanstelling van een General Erb Postmeister (15 Juni 1700) en de „Allgemeine Preussische Postordnung” van 10 Augustus 1712.

Voor de uitbreiding van het postverkeer werd zeer veel gedaan door Friedrich Wilhelm I (1713—1740), die in de vier eerste jaren zijner regeering 50 postkantoren deed oprichten. Kernachtig was zijne aantekening op het bezwaar van het Financ. directorium tegen de kosten, die te wachten waren van eene uitbreiding van de post in Oost-Pruisen in 1723 (geschat op 3000 Thaler): „Sollen die Posten anlegen in Preussen von Ort zu Ort, ich will haben ein Landt, das kultiviret sein sall, höret Post dazu. F. W.”

Door de uitbreiding van den dienst der posterijen en de toename van het grondgebied namen ook de inkomsten, die uit de posterijen getrokken werden, steeds toe. Kort na de oprichting der brandenburgsche staatspost (na 1649) leverde deze een tekort van 5000 à 6000 Thaler, doch reeds in 1662 was een batig saldo verkregen van 7000 Thaler, hetwelk aangroeide tot 61.882 Thaler in 1695, 146.000 Thaler in 1714, 227.000 Thaler in 1740 en 613.181 Thaler in 1786.

In Oostenrijk ¹⁾ bestond reeds vroeg eene landspost, die in 1624 als erfelijk leen gegeven was aan von Paar, van wiens nakomelingen de post in 1720 door Karel VI werd afgekocht voor 90.000 gulden, eene jaarrente en de belofte dat steeds de oudste manlijke nakomeling zoude worden aangesteld tot hoofd der staatsposterij.

¹⁾ O. Veredarius blz. 127.

In Zwitserland ¹⁾ werd door Beatus Fischer te Bern in 1693 eene italiaansche post opgericht over den St. Gothard in verband met de „Corrieri die Venezia”. Er bestonden verschillende posterijen in de kantons, waarvan ook later die der familie Fischer de voorname plaats innam.

De russische posterij ²⁾ werd in 1660 onder vorst Pojarsky verbeterd door den Hollander Johan van Sveden, die hiervoor 1200 roebel per jaar ontving. Hij verbond Moskou over Riga met Amsterdam en met Nischi-Nowgorod, Archangel en Smolensk.

Het postgeheim was in dit land minder veilig, gelijk blijkt uit het bericht van een oostenrijksch diplomaat over Andreas Winnius, eersten postmeester van Czaar Peter.

De stadspost van Keulen. ³⁾

Reeds in het eind der 14^{de} eeuw worden in Keulen boden genoemd, die voor burgers en kooplieden brieven vervoerden. Zij reisden zelf en waren niet aan vaste dagen of routes gebonden en stonden onder toezicht van het stadsbestuur. Vaste bodendiensten met vooruit bepaalden tijd en richting ontstonden eerst naar het voorbeeld der taxische posten in het midden der 16^{de} eeuw. De oudste boden waren die op Nijmegen (1527), Frankfort en Würzburg (sinds 1542), Amsterdam en Antwerpen (vóór 1565). Het bodenhuis was in de 16^{de} eeuw in de vleeschhal aan de Heumarkt.

Naast de boden bestond het kantoor van Taxis, waarvan in 1578 aan het hoofd stond Jacob Henott of Haynott. Deze trachtte, toen de verbinding met Brussel door den oorlog was gestremd, reeds vóórdat Taxis in Antwerpen was ontzet en vervangen door den prinsgezinden Johan Hinckart, zelf eene centrale posterij op te richten, onafhankelijk van Taxis, en wist, zich door Keizer Rudolf tot keizerlijk postmeester te doen benoemen. Van dat oogenblik af had noch Taxis noch zijn opvolger Hinckart een eigen vertegenwoordiger te Keulen en waren aldaar naast elkander, en weldra in ernstigen strijd met elkander, twee zelfstandige posterijen werkzaam, n.l. die van de oude stadsposten onder den bodenmeester Hieronymus Minau en die

¹⁾ O. Veredarius, blz. 93. ²⁾ Idem blz. 136-137.

³⁾ Zie L. Ennen, Geschichte des Postwesens in der Reichstadt Köln. in: Zeitschrift für deutsche Kulturgeschichte. Neue Folge. II Jrg. 1873, blz. 289-302, 358-378 en 425-445. Raadsprotocollen van Keulen 1578-1694, volgens het afschrift in het Geheimes Post-Archiv. XLIV n^o. 180.