

# BRUSSEL, CENTRUM VAN HET INTERNATIONALE POSTNET

door

Wolfgang BEHRINGER

(uit het Duits vertaald door G. Van Cauwenberge)

In de loop van de Nieuwe Tijd nam Brussel in het expanderende net van de Europese communicatie een belangrijke plaats in. Het Bourgondische huwelijk van Maximiliaan van Habsburg (°1459 †1519, koning in 1486, keizer in 1493)<sup>1</sup> luidde de evolutie in, die voor de rol van Brussel in het Europese communicatiewezen beslissend zou worden: Brussel werd het eindpunt van een internationale postlijn die de beide oude centra van de *European world economy*, Italië en de Nederlanden, verbond<sup>2</sup>. Reeds een paar jaar later al was Brussel vanuit de periferie tot het centrum van het internationale postnet doorgedrongen: de financiering van het weinig jaren vroeger voor verre afstanden geïnstalleerde Habsburgse poststelsel werd door Spanje van Oostenrijk overgenomen. De betaalmeeesters werden de „rijke” Nederlanden en Brussel werd het centrum van de postlijnen van Frans de Tassis, „voorvader” van het moderne postwezen<sup>3</sup>. Desondanks, en met name wegens de complexe ontwikkelingsimpulsen in de diverse Europese regio's, werd het internationale postwezen toch niet vanuit Brussel gedirigeerd. Spoedig al ontstonden in politieke en economische centra, zoals Rome, Milaan, Venetië, Innsbruck, Wenen, Augsburg, Antwerpen en Madrid, de Tassis-lijnen met hun eigen postimperium<sup>4</sup>. Brussel was louter het aantrekkingscentrum van een nationale postorganisatie, zoals later Parijs voor Frankrijk en Londen voor Engeland. De functie van Brussel als middelpunt was veeleer het gevolg van een situatie, waarin de dynastie van de Habsburgers haar imperiale politieke structuur met - anachronistisch gezegd - „supra-nationaal” karakter begon te ontwikkelen. Meteen kwam er een instelling die speciaal voor de Duitse geschiedenis van groot belang zou worden: voor meer dan 200 jaar werd Brussel ook voor Duitsland het centrum van het postwezen<sup>5</sup>. Te Brussel werden bij de aanvang van de Nieuwe Tijd de bakens uitgezet voor de moderne communicatiegeschiedenis. Hier bevond zich immers het kruispunt van de postroutes uit Spanje, Frankrijk, Bourgondië, Italië, Oostenrijk, Duitsland, Scandinavië en Engeland<sup>6</sup>.

## I. OPRICHTING VAN HET INTERNATIONALE POSTSTELSEL IN 1490

„De middeleeuwse wegen zijn hopeloos lang, het gaat allemaal erg traag”, schrijft Jacques le Goff over de verkeerssituatie in de middeleeuwen<sup>7</sup>. Toch waren er opmerkelijke prestaties: een vlugge bode te paard deed in de herfst van 1215 precies een maand over de afstand Luik-Rome. Zijn terugkeer in januari 1216 duurde 40 dagen<sup>8</sup>. Gebruikelijk was echter het transport van berichten door voetboden, wat irrationeel en langzaam was, maar nu eenmaal overeenstemde met het „tragere” tijdsgevoel van de middeleeuwen<sup>9</sup>. Door de inrichting van het postwezen steeg de middeleeuwse verkeerssnelheid eensklaps van 25 naar 166 km per dag<sup>10</sup>; in speciale gevallen haalde men 200 km en meer<sup>11</sup>. Ten opzichte van de middeleeuwen was het uitsluitend de organisatievorm, die de snelheid van het briefvervoer, in vergelijking met boden die toch altijd weer moesten rusten en slapen, in aanzienlijke mate had verhoogd. Op tussenafstanden van aanvankelijk ca. 38 km (= 5 mijl) legde men in 1490 poststations aan<sup>12</sup>. Met behulp van estafettes, en dus niet onderbroken door rust- en slaappauzes, werkte de transportdienst vanaf 1490 dag en nacht. Terwijl de postriiter uitrustte, werden de brieven door de volgende ruiter reeds doorvervoerd. Hoe korter de afstand tussen poststations, hoe potentieel sneller destijds het brieventransport. Versnelde communicatie was van bij het begin ook het doel van de post: de eerste geleidebrieven uit de jaren 1490 dragen allemaal notities zoals „*cito, cito, cito, citissimo*” of „snel, snel, snel, zo snel dat je haast vliegt” (vert.)<sup>13</sup>.

Maximiliaan was de eerste Habsburger met „Europees gerichte” plannen; de politieke en dynastieke belangen van de Habsburgers waren in toenemende mate aangewezen op informatiespoed<sup>14</sup>. De reden voor de oprichting van de post was de Habsburgse rijksvorming. In 1477 kwam het Bourgondische erfgoed aan Habsburg door het huwelijk van Maximiliaan van Oostenrijk met Maria van Bourgondië. In 1489-1490 groeide dit verder uit met de verwer-

ving van Tirol<sup>15</sup>. Een notitie in een Memmingse, ten tijde van Maximiliaan nog handgeschreven kroniek, begint met de woorden „1490... Item inn dem Jahr legt der Römische König reitbotten von dem land osterreich, bis inn das niderland, bis in frankreich auch bis gehn Rom...“<sup>16</sup>. Aanvankelijk lag de Tirolse hoofdstad Innsbruck op het snijpunt van de nieuwslijn Brussel-Italië via de Brennerpas, en de oostwestroute Wenen-Freiburg die de Oostenrijkse stamlanden verbond<sup>17</sup>. Door het huwelijk van Maximiliaan met Bianca Maria Sforza rees in 1493 het probleem op van de aansluiting van het hertogdom Milaan bij deze communicatiegroep. De onderhandelingen over het huwelijk van Filips de Schone (°1478 †1506), de zoon van Maximiliaan, met Johanna van Castilië-Aragon (°1479 †1555), dochter van het Spaanse koningspaar Ferdinand en Isabella, vormden in 1495 de vuurdoop van het poststelsel van de Tassis<sup>18</sup>.

## II. FRANS DE TASSIS EN DE POST TE BRUSSEL

Acuut werden de nieuwe mogelijkheden van een Habsburgs wereldrijk in 1500. Johanna de Waanzinnige werd in dat jaar de erfgenaam van de kronen van Castilië en Aragon en voegde aan het Habsburgse imperium naast Castilië, Leon, Aragon en Granada ook de Amerikaanse koloniën, de bezittingen in de Middellandse Zee en in Beneden-Italië toe. Haar zoon prins Karel werd de natuurlijke erfgenaam van het Habsburgse wereldrijk. De chronische betalingsmoeilijkheden van de Tirolse hofkamer tijdens de eerste tien jaar van deze postlijn noopte tot opsporing van nieuwe financieringsmogelijkheden. Filips de Schone, sedert 1494 zelf regerend in de Nederlanden, benoemde Frans de Tassis (°1459 †1517)<sup>19</sup> op 1 mei 1501 tot „capitaine et maître de nos postes“, met name tot zijn hofpostmeester, met een dagsalaris van 20 stuivers (= 40 groten = 1 pond Vlaams) uit de hofhouding, of 365 pond op jaarbasis, zoals alle latere subsidies betaalbaar door de Rekenkamer te Rijsel<sup>20</sup>. Filips knoopte op deze manier dus aan met het postbeleid van zijn vader en blies het Duitse postwezen nieuw leven in, want vanuit de Nederlanden werd de inmiddels elf jaar oude postroute Brussel-Innsbruck, naar het keizerlijke hof, dwars door Duitsland verder onderhouden.

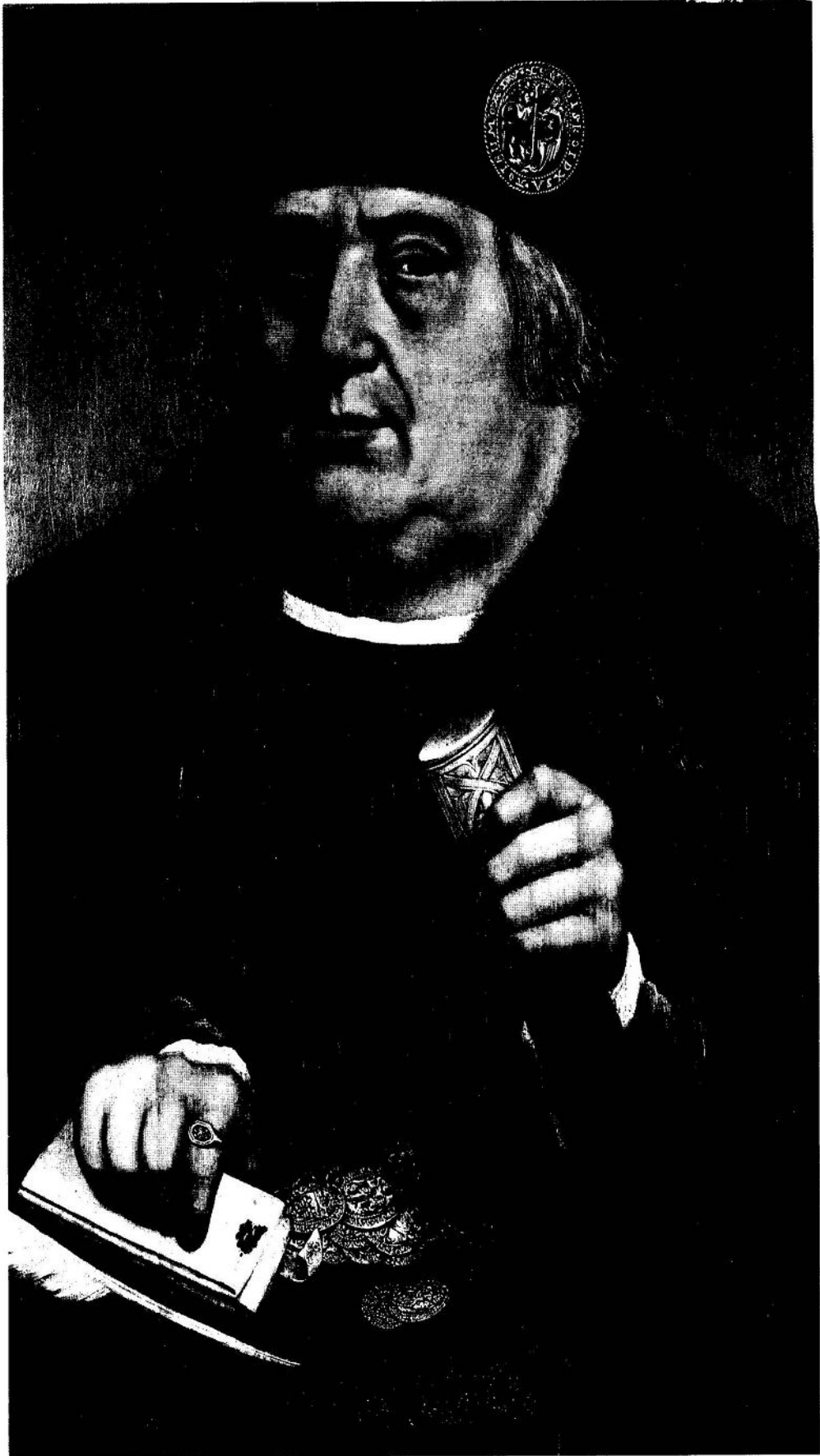
De eerste vermelding van Frans de Tassis in dienst van de Oostenrijkse hofpost van koning Maximiliaan dateert van 1 februari 1490<sup>21</sup>. In 1501 kwam hij, zoals hiervoor reeds vermeld, in dienstverband bij Filips de Schone in de Nederlanden. Het postverdrag van 18 januari 1505



6. De Hofburch van Maximiliaan I in Innsbruck in oktober 1494. Facsimile van een aquarel door Albrecht Dürer. Wenen, *Graphische Sammlung Albertina*, inv. nr. 3057.

maakte van Frans een zelfstandig ondernemer met monopolie, hoofd van de Spaanse, Nederlandse en Duitse postertijen, tevens ook hoofd van de *Compagnia de Tassis*. Was de eerste residentie van Frans de Tassis te Mechelen gevestigd, in de buurt van het hof van Margaretha van Oostenrijk (°1480 †1530, regentes 1507-1515, landvoogdes 1517-1530), vanaf omstreeks 1515 werd dit definitief Brussel. De verhuizing van het hof naar Brussel door de meerderjarig geworden Karel van Habsburg was hier zeker niet vreemd aan. Brussel werd daarvoor tot 1702 de woonplaats van de hoofdtak van de familie de Tassis, en werd het nieuwe centrum van de Europese post. Brieven van Londen naar Venetië liepen spoedig evenzeer via Brussel als post van Wenen naar Madrid<sup>22</sup>.

De Nederlandse steun versterkte alom de positie van de Tassis-familie: hetzelfde jaar nog treffen we *Baptista* de Tassis als hofpostmeester van keizer Maximiliaan aan; ook Simon de Tassis wordt nu postmeester genoemd en in 1504 wordt Gabriël de Tassis postmeester van Innsbruck, het verkeersknooppunt in het Alpengebied<sup>23</sup>. De regelmatige postverbinding tussen de Nederlanden en Spanje, maar ook naar de keizer toe, won met de verdere opbloei van het huis Habsburg in toenemende mate aan



7. Portret van Frans de Tassis, de grondlegger van het internationale postwezen (1459-1517). Olieverf op hout, toegeschreven aan de Meester van Frankfurt, Ulm, 1514. Regensburg, Fürst Thurn und Taxis Kunstsammlungen, inv. nr. St.E. 16672.

belang<sup>24</sup>. Het zeer belangrijke postverdrag van 18 januari 1505, te Brussel tussen Frans de Tassis en Filips I, koning van Spanje<sup>25</sup>, gesloten, voorzag in de uitbreiding van postverbindingen (*postes*) tussen Frankrijk, Spanje, Duitsland en Gelre: Frans de Tassis diende vanuit Brussel op eigen kosten postlijnen te onderhouden naar koning Maximiliaan I in Duitsland, naar het Franse hof en naar de residentie van de Spaanse koning in Castilië, Aragon en Granada<sup>26</sup>. Voor officiële brieven werd de maximale transportduur vastgelegd<sup>27</sup>:

TABEL 1  
Transportduur (in uren) voor brieven in 1505

Route	Zomer	Winter
Brussel-Parijs	44	54
Brussel-Blois	60	72 (= 3 dagen)
Brussel-Lyon	96 (= 4 dagen)	120 (= 5 dagen)
Brussel-Innsbruck	132 (= 5 1/2 dagen)	156 (= 6 1/2 dagen)
Brussel-Toledo	288 (= 12 dagen)	336 (= 14 dagen)
Brussel-Granada	360 (= 15 dagen)	432 (= 18 dagen)

Voor het opstellen van de bezorgingstijden kon men reeds bogen op de ervaring van 15 jaar briefverkeer tussen Oostenrijk en de Nederlanden, hoewel nog niet zo regelmatig als later. Het werk van postruiters werd gecontroleerd met behulp van een geleidebrief, waarin de ruiters precies dienden op te tekenen, waar, wanneer en van wie ze een brief hadden gekregen en wanneer ze hem door hadden vervoerd. Een dergelijke geleidebrief uit 1506 is bewaard gebleven voor brieven van Mechelen naar Innsbruck. Het vertelt ons dat de eerste postruiter op woensdag 25 maart 1506 om 4 uur 's namiddags vanuit Mechelen naar Brussel vertrok. Ongeveer twee dagen - 49 1/2 uur - later arriveerde de estafette in Speyer en op de vierde dag werden 's morgens Ulm en 's avonds Memmingen gepasseerd. Op dinsdag 31 maart 1506 werd de brief om 3 uur 's morgens te Innsbruck ontvangen. Over een afstand van 103 mijl - 765 km - werden dus 5 dagen en 11 uur - 131 uur<sup>28</sup> - gedaan, wat tamelijk precies overeenstemde met de tijdsduur die in het postverdrag van 1505 was bepaald. De transportprestatie van de Tassis-posterijen, vertragingen en alle oponthoud meegerekend, bedroeg dus 5,84 km per uur<sup>29</sup>. In datzelfde jaar 1506 werden de ca. 1200 km tussen Mechelen en Wiener Neustadt via Innsbruck afgelegd op 213 uur, wat 137 km per dag of 5,7 km per uur betekent<sup>30</sup>. Snelheidsbegrenzend waren uiteraard de staat van de wegen en de relatieve conditie van

rijpaarden. Tijdens de eerste 20 jaar bedroeg de normale postsnelheid tussen de 100 en 150 km per dag<sup>31</sup>. Met behulp van geleidebrieven en meer specifiek aan de inkorting van de etappes, kan meteen ook toenemende verkeersdichtheid worden herkend: reeds in 1505 was de doorsneeafstandsmaat 30 km (4 mijl). Op het goed 1200 km lange traject van Mechelen naar Wiener Neustadt via Innsbruck kan het toenmalige bestaan worden aangetoond van 40 relais. In het postverdrag van 1505 wordt uitdrukkelijk gewag gemaakt van „posten van vier tot vier mijl”<sup>32</sup>.

### III. JAN BAPTIST DE TASSIS EN DE POST IN HET WERELDRYK VAN KAREL V

Met het aan het bewind komen van Karel I (°1500 †1558, koning van Spanje in 1516, keizer als Karel V in 1519) - ontstond voor de eerste keer de kans op een werkelijke samenvoeging van de diverse delen van het Habsburgse rijk. De vijf grote, onverbonden territoria - Spanje, Napels, Milaan, Oostenrijk en de Nederlanden -, met het Rijk, vertoonden nauwelijks gelijkenis met de nagestreefde *monarchia universalis*. Hoe dan ook waren ze zonder regelmatige postverbindingen niet meer te regeren<sup>33</sup>. Derhalve sloot men op 12 november 1516 - in de Nederlanden nog - een nieuw postverdrag<sup>34</sup>, dat in de literatuur bekend werd als de *Magna Charta* van het moderne postwezen<sup>35</sup>. Dit verdrag, dat de erfgenaam van de Tassis-postorganisatie, Jan Baptist de Tassis (°1470 †1541), voor de eerste keer als mede-ondertekenaar vermeldt, breidde de postroutes tot Beneden-Italië uit en bepaalde onder meer, voor het traject Brussel-Lyon<sup>36</sup>, een niet onaanzienlijke verkorting van de transportduur.

TABEL 2  
Transportduur (in uren) voor brieven in 1516

Route	Zomer	Winter
Brussel-Parijs	36	40
Brussel-Lyon	84	96 (= 4 dagen)
Brussel-Innsbruck	120 (= 5 dagen)	144 (= 6 dagen)
Brussel-Burgos	168	192 (= 8 dagen)
Brussel-Rome	252	288 (= 12 dagen)
Brussel-Napels	—	296 (= 14 dagen)

Dat ten aanzien van het verdrag van 1505 supplementair werd gepresteerd, ging aanzienlijk meer kosten: in driemaandelijks afbetalingen diende voortaan het bedrag te worden betaald van 11.000 goudstukken, met name 6000 in

Spaanse, 4000 in Napolitaanse en 1000 in Nederlandse munt, omgerekend 22.000 pond. Postaal personenvervoer moest extra worden betaald<sup>37</sup>. Kwijtingen en nieuwe verdragen op gelijke basis wekken de indruk dat deze bedragen regelmatig - daarom niet altijd stuip en volledig - inderdaad werden uitbetaald; uit de hele 16e eeuw zijn conforme kwijtingen bewaard gebleven<sup>38</sup>. In vergelijking met het Nederlandse staatsbudget lagen de kosten voor de post niet bepaald hoog. In de Rekeningen van de ontvangerij-generaal paraiserden de staatsre-cettes begin van de jaren 1540 met ca. 1 miljoen pond, zodat de kosten toch nog 2 pct. ongeveer van het staatsbudget zouden hebben uitge-maakt<sup>39</sup>.

Volgens het in 1517 te Valladolid gesloten derde postverdrag tussen de Spaanse kroon en de *Compagnia de Tassis* - dit wil zeggen Jan Baptist de Tassis (Brussel) en Maffeo de Tassis (Madrid)<sup>40</sup> - diende men op de *ordinari*-post-routes per station twee paarden ter beschikking te stellen. De koning garandeerde de *Compagnia de Tassis* het postmonopolie, maar behield zich het recht nog voor, de postroutes weer af te schaffen<sup>41</sup>. De internationaliteit van het toenmalige postwezen is het duidelijkst herkenbaar aan het itinerarium van de Brusselse postmeester-generaal, Frans de Tassis. We treffen hem niet alleen in de Nederlanden en Duitsland aan,

maar ook in Italië, Oostenrijk en Spanje, meer bepaald Castilië, dat hij voor de eerste keer bij de bewindsaanvang van Filips I in diens gevolg bezocht en waar hij ten jare 1517 ook in de omgeving vertoefde van koning Karel I.

Op de in 1518 voor zijn grafkapel voltooide tapisserieën staat Frans de Tassis - niet ten onrechte allicht - als „*egregius franciscus de taxis... postarum magister*” vermeld<sup>42</sup>.

In de aanstellingsbrief van 14 juni 1520 uitgevaardigd door keizer Karel V ten voordele van Jan Baptist de Tassis, is er voor de eerste keer uitdrukkelijk sprake van „exploitaties en supplementaire inkomsten, zoals traditioneel verbonden aan de postadministratie” (vert.)<sup>43</sup>. Net zoals zijn vader zag Karel V het belang in van de post als bindmiddel voor zijn toekomstig wereldrijk en wist hij de postrijen steeds de nodige steun te verlenen. Als vanzelfsprekend benoemde hij Jan Baptist de Tassis tot postmeester-generaal van zijn gehele rijk<sup>44</sup>. Op 8 mei 1545 werd duidelijk dat de keizer de post-verzending van officiële, maar ook van particuliere en zakenbrieven voor het privilege van de familie de Tassis hield: in een verordening ten gunste van de Antwerpse postmeester Antoon de Tassis<sup>45</sup> verschijnt de passage „om de rechten en het aanzien van de genoemde postmeester te vrijwaren en algemeen ook dienst te bewijzen, hebben wij voor kooplieden het verbod uitge-



8. Tassische postiljon als voorrijder en begeleider van een reiziger. Olieverf op hout, anoniem, 18e eeuw. Mindelheim, Stadtmuseum.

vaardigd,... opdat niemand zich nog aanmatige, brieven... door toedoen van directe of indirecte paardevisseling te verzenden, tenzij in naam van de genoemde postmeester of van zijn plaatsvervanger..." (vert.). Een dergelijke postverzending, aldus de verordening, „pleegt inbreuk op de traditie en op een van oudsher geldend gebruik, en schendt het voorrecht en de privilegiën van de genoemde postmeester" (vert.)<sup>46</sup>.

De Tassis-posterijen kwamen tijdens de regering van Karel V een eerste keer tot grote bloei<sup>47</sup>. Ook al kan voor die periode het brieven-volume maar moeilijk worden ingeschat, toch krijgt men op grond van beschikbare correspondentie toch de indruk dat de post bij gelegenheid weliswaar eens vertraging had<sup>48</sup>, maar hoe dan ook een hecht functionerende instelling was, die, waar ze bestond, ten aanzien van andere expeditievormen de algemene voorkeur genoot, wat terdege wordt aangetoond door de alomreikende briefwisseling van Andreas Masius (°1514 †1573), raadsheer te Gullik-Kleef<sup>49</sup>. Men dient evenwel voor ogen te houden dat de stedelijke en landsheerlijke bodensystemen verder bleven bestaan. Tekennend voor deze symbiose was het feit, dat alle bestaande systemen door de internationale lijn van de Spaans-Nederlands-Duitse posterijen quasi de ruggegraat verkregen, die het nieuwsverkeer in noordzuidelijke richting structureerde en met de Italiaanse, Franse en Spaanse Tassisroutes verbond. Voorwaarden voor deze structurering waren de regelmaat en de betrouwbaarheid van deze verbinding, zoals ze tot uiting komen in de term *ordinari-post*. Het bestaan van de beroemde *wekelijkse ordinari* kan vanaf de eerste jaren 1530 worden aangetoond en blijkt vooral uit de systematische analyse van toenmalige diplomatieke correspondentie. Het best georganiseerd waren de deeltrajecten Antwerpen/Brussel-Augsburg en Rome-Venetië, terwijl Midden-Italië voor de Tassis moeilijk terrein bleef, dat altijd weer aanleiding gaf tot vertragingen. In Opper-Duitsland kon daarentegen worden gerekend op de *ordinari Anttorffisch post*. Vanaf het midden van de 16e eeuw waren er op de Tassis-postroute regelmatige vertrek- en aankomsturen<sup>50</sup>.

Het weekritme van de postdienst drukte, zowel wat zaken- en particuliere correspondentie als later de *nieuwe couranten* betrof, zijn stempel op de berichtgeving van de 16e eeuw<sup>51</sup>.

Verbeterde communicatiemogelijkheden brachten de mensen in Europa nauwer samen. Brussel-Parijs op anderhalve dag, Brussel-Innsbruck op vijf dagen, en Brussel-Napels of Brussel-Granada op twee weken waren voor het begin van de 16e eeuw ongewoon snel. Wie een

brief verstuurde, verwachtte spoedig antwoord. Briefschrijvers begonnen zich te verontschuldigen voor te lange intervallen. Bekend is het lef van Albrecht Dürer, die zijn vriend Willibald Pirckheimer te Neurenberg zonder omhaal mededeelde dat hij voor het schrijven van een brief „te lui" was geweest<sup>52</sup>. De mogelijkheid van de reizigers om te kunnen beschikken over wisselpaarden was eveneens een belangrijke innovatie. Postgewijs personentransport kan worden aangetoond sedert 1515. De Augsburgse koopman Lukas Rem (°1481 †1541) vertelt in zijn beroemde dagboek over zijn reizen met de post. Op zes dagen was hij met wisselpaarden van Brussel naar Augsburg gereden en had hij dagelijks drie tot vijf stations aangedaan. Op de terugreis had hij voor de 23 stations iets meer dan zeven dagen nodig gehad. Een paar jaar later reed Rem van Antwerpen via Brussel naar Straatsburg, „*altag 2 Posten*"<sup>53</sup>.

#### IV. LEONARD DE TASSIS EN DE NEDERLANDSE INSTELLING IN HET RIJK

Geruime tijd lang had de era van keizer Karel V een fundamentele fout in de structuur van het Tassische postsysteem verdekt: de Europese post, waaronder de Duitse, leefde van Spaans-Nederlandse subsidies. De verdeling van het Habsburgse imperium door keizer Karel V -koning van Spanje werd zijn zoon Filips II (1555-1598), keizer zijn broer Ferdinand I (1556-1564) - leidde echter niet alleen tot financiële, maar ook tot juridische problemen. Filips II werd in 1555 de werkgever van postmeester-generaal Leonard I de Tassis (°1521 †1612, postmeester-generaal van 1543 tot 1612). Wat betreft de financiering van de Duitse postroute via Rheinhausen tot Augsburg, confirmeerde hij weliswaar alle privileges, maar de voortaan „Spaanse" posterijen werden niet alleen in de Nederlanden, maar ook in Duitsland toenemend als vreemd ervaren. Nu pas brachten enige lutherse rijksstanden kritiek uit op het feit, dat het door Karel V<sup>54</sup> in 1543 aan de Tassis verleende privilege door de Nederlandse kanselarij te Brussel in het Frans was uitgevaardigd<sup>55</sup>. Sommige Duitse territoria dreigden ermee, de Spaans-Nederlandse posterijen de doornut te ontzeggen, omdat ze binnen het Rijk geen Nederlandse instelling gedoogden<sup>56</sup>.

De beginnende godsdienstoorlog in de Nederlanden, die toch een weerspiegeling scheen van de Duitse verhoudingen, maakte de „Spaanse" post voor de protestantse rijksstanden in Duitsland verdacht. In dat verband situeert zich een keurvorstelijk advies op de rijksdag van

Speyer in 1570, waarin keizer Maximiliaan II (1564-1576) door de rijksstanden wordt verzocht, „het postwezen aan het rijk toe te wijzen en niet in vreemde handen te geven” (vert.)<sup>57</sup>. Door verschillende auteurs werd dit verzoek later ook als de erkenning van het rijkspostregaal door de rijksstanden beschouwd, omdat het advies een homogeen postwezen binnen het rijk veronderstelt, waarvan het welzijn de keizer als opperste leenheer op het hart werd gedrukt. Waarom moesten de standen zich tot de keizer wenden, als de postale overheid tot hun eigen competentie behoorde<sup>58</sup>? In elk geval was de post op dat moment in die mate reeds ingeburgerd, dat ze door niemand meer weg te denken was. De standen verklaarden dat „de post ter snelle verrichting van noodzakelijke transacties, alsmede voor het vervoer van brieven, personeel en gezanten onontbeerlijk” was en dat ze „algemeen alle standen en hun onderdanen, alsmede de *commercüs* van het rijk van aanzienlijk nut en gemak” was (vert.)<sup>59</sup>. Tot in de 18e eeuw bleef de verhouding met de rijksinstanties problematisch.

Ondanks het feit dat de verzending van particuliere post de Tassis reeds in de loop van de 16e eeuw tot welstand had gebracht, bleef Leonard de Tassis voor het onderhoud van de postrijen aangewezen op subsidies van zijn leenheer, koning Filips II van Spanje. De aanvang van een periode van staatsfaillieten - de wereldmachten Spanje en Frankrijk in 1557<sup>60</sup> -

had ook voor de Tassische post weinig gunstige gevolgen. Dat kwam spoedig tot uiting, toen de subsidies na het tweede Spaanse staatsbankroet sedert 1565 uitbleven, omdat de Nederlandse financiële instanties hun betalingen aan Leonard de Tassis hadden opgeschort<sup>61</sup>. Aldus werd ook de chef van het postwezen insolvent, wat niet zonder gevolgen bleef. Alle poststations waren als zodanig niet rendabel: kleinere posthouders waren voor 't verzorgen van paarden aangewezen op wat ze voor hun postritten ontvingen. Tengevolge van onregelmatige uitbetaling kwam het nu veelvuldig tot stremmingen in het postverkeer. Kardinaal Granvelle maakte er in 1568 bij Leonard de Tassis zijn beklag over dat „niet alleen handelaars maar ook de meeste staatslieden luide klachten lieten horen over de grote traagheid van verzonden koffers” (vert.)<sup>62</sup>.

Een dieptepunt bereikte de *Compagnia de Tassis* in het jaar 1577, toen de postroutes niet alleen wegens het uitblijven van de Spaanse subsidies ontregeld raakten, maar ook de Nederlandse post na de staatsgreep van Willem van Oranje volledig verloren ging en het hoofd van de compagnie, Leonard de Tassis, door de opstandelingen te Brussel gevangen werd gezet. Door de afzetting van de Spaanse landvoogd, Don Juan van Oostenrijk, in 1577, en de confiscatie van de goederen van zijn aanhangers werd ook de zetel van de Tassis te Brussel getroffen. Bovendien zetten de Nederlandse Staten-Generaal Leonard als postmeester-generaal af

9. Slag bij Gemblours, 31 januari 1578. Kopergravure uit BAUDART G., *Les Guerres de Nassau...*, Amsterdam, 1616. Brussel, AR, *Topografisch-historische atlas*, nr. 1725.



en benoemden ze in zijn plaats een aanhanger van Willem van Oranje, Johannes Hinckart. Na enige gevangenschap kon Leonard de Tassis de vlucht nemen. Pas na de overwinning van de Spaanse troepen te Gembloers, in januari 1578, verkreeg Leonard de Tassis zijn ambt en bezittingen terug<sup>63</sup>. Ondertussen was het rijkspostwezen wegens uitblijvende betalingen uit Brussel volledig in elkaar gestort: posthouders gingen staken en schortten de *ordinari*-postritten op, omdat er vanuit Brussel nu helemaal niets meer werd betaald<sup>64</sup>, een crisis die later met de zogenaamde „postreformatie” kon worden overwonnen. Fundamenteel kon de situatie van de postერი ook in het rijk slechts vanaf 1593, met name bij de wederinvoering van de Nederlandse betalingen worden verbeterd. De Brusselse Tassis ontvingen in 1593 4000 pond, daarop jaarlijks 14.000 pond aan subsidies van de Spaanse kroon, klaarblijkelijk ook ter delging van schulden, want nadat de postcrisis was opgelost werd dat bedrag in 1598 gereduceerd tot 10.000 pond<sup>65</sup>. De keizerlijke hofkamer schoot 4500 gulden voor, en graaf Manderscheid verleende een krediet van meer dan 3000 gulden. Ook de Augsburgse bankiersfamilie Fugger nam deel aan de financiering van de post<sup>66</sup>.

Keizer Rudolf II benoemde op 16 juni 1595 Leonard de Tassis ook nog tot postmeester-generaal van het rijk, een beslissende stap voor de verdere ontwikkeling van de rijkspost<sup>67</sup>. De belangrijkste specialist voor postzaken in de 18e eeuw, Joachim Ernst von Beust, schreef dat de „Tassis-post” in het rijk voortaan terdege begon te floreren<sup>68</sup>. Met die nieuwe erkenning van het postgeneraalat met inbegrip van het Duitse keizerrijk, liep de periode van de Duitse „postreformatie” (1578-1595) ten einde<sup>69</sup>.

#### V. DE POSTLIJN BRUSSEL-VENETIË IN DE JAREN 1608-1622

Afgezien van al deze problemen, was er nog altijd als ruggegraat van het Europese postwezen de internationale wekelijkse Tassis-route: de looptijd van de *ordinari-post* voor brieven tussen Brussel en Venetië was erg betrouwbaar en bedroeg gewoonlijk een tiental dagen. Als noordelijk eindpunt van de hoofdlijn was Brussel het sorteerkantoor voor brieven naar Frankrijk, Engeland en Spanje. Venetië was als één van twee zuidelijke eindpunten (ervoor boog de lijn naar Rome/Napels af) de poort naar het Oosten, de Levant, het Ottomaanse Rijk, Arabië, Indië, enz. Op de hoofdlijn Brussel-Venetië waren grote postkantoren het uitgangspunt van aftakkingen.

Brieven waren per bestemming samengebonden in verzegelde pakketten (*pieghi*) die de postruiter meenam in weervaste ransels (*Felleisen*). De ruiter was ten bewijze van zijn snelheid, het aantal en het gewicht van de briefpakketten alsmede van hun bestemming ook voorzien van een geleidebrief (*aviso*). Verder bevatten de avisi nog informatie over de verrekening van de zendingen (betaling van port door afzender of bestemming) en vertrouwelijke mededelingen. Het gewicht van briefpakketten werd uitgedrukt in ons (*oncie*). Het port hing af van afstand en gewicht. Het transport voor een ons brieven kostte van Venetië naar Augsburg 9, naar Frankfurt 12, naar Keulen 18 en naar Antwerpen 21 soldi (20 soldi = 1 lira)<sup>70</sup>.

Een volledige serie Venetiaanse *post-avisi* over de jaren 1608 tot 1610 verstrekt voor het eerst exacte gegevens over de regelmaat van de post en over de in het begin van de 17e eeuw vervoerde hoeveelheden<sup>71</sup>. Tijdens de voornoemde drie jaar kwam geen enkele van de *wekelijkse ordinari* Venetië-Augsburg-Antwerpen te vervallen en was de estafette van postruiters dus 52 keer per jaar op gang gekomen. Ten bedrage van 650 ons per *ordinari* vertoonde het brieventransport praktisch constant een lichte stijging. In 1610 bedroeg het totaal ongeveer 35.000 ons en tijdens de beide voorjaren telkens 1000 ons minder. Een ons brieven kwam overeen met vier normale brieven, zodat het jaarlijks vanuit Venetië naar het Noorden<sup>72</sup> per rijkspost vervoerde brievenaantal op 140.000 mag worden geraamd. Meer dan 50 pct. van deze hoeveelheid ging naar het Zuidoostelijke hoofdkantoor Augsburg, van waaruit de verdere distributie voor de regio werd verricht.

Bijna 20 pct. van de brieven kwam in Keulen terecht en de resterende 25 pct. doorliep de hele route tot in Antwerpen. Deze verdeling bleef in die drie bewuste jaren stabiel. Het nieuwe en sedert juli 1610 zelfstandig functionerende postkantoor Frankfurt haalde aanvankelijk maar 1,5 pct. van het totale postvolume.

Interessant is dat het brievenverkeer het hele jaar lang stabiel bleef; „postconjuncturen” waren als zodanig niet bekend. 's Winters schommelde het aantal brieven ietwat meer, allicht omdat door weersomstandigheden de correspondenties vaak werden gemist en derhalve de volgende *ordinari-post* te zeer werd overladen. Naar Keulen en Frankfurt vervoerde men alleen maar brieven waarvan het port betaald was door de afzender (*franco*). Naar Augsburg en Antwerpen toe was er ook de mogelijkheid van ongefrankeerde verzending. In dat geval moest het porto dus door de bestemming worden betaald (*condennato*). Brieven naar Antwerpen circuleerden voor



nagenoeg 60 pct. gefrankeerd, terwijl brieven voor Augsburg, licht oplopend tijdens de onderzochte drie jaren<sup>73</sup>, voor meer dan 2/3 ongefrankeerd werden vervoerd.

De ingezamelde *post-avisi* dienden als basis voor de *post-conti*, de driemaandelijke afrekeningen tussen de grote postkantoren, waarin onderling de vorderingen werden opgemaakt en de verschillen vereffend. Twee kwartaalafrekeningen (*Conto delle lettere*) uit 1614 tussen het postkantoor van Brussel en dat van Venetië, met hun omrekeningsleutel, zijn in dat opzicht bijzonder leerrijk. Het betreft briefverkeer tussen Venetië en Antwerpen, alhoewel men hier natuurlijk slechts voor brieven afrekenet, waarvan het port bij aankomst in Venetië door de bestemming of in Venetië bij de afgifte door de afzender werd betaald. Een Venetiaans *post-conto* uit het laatste kwartaal 1614 geeft de volgende bedragen aan: voor Augsburg 1341 lire, voor Frankfurt 49 lire, voor Keulen 1317 lire en voor Antwerpen 2222 lire, samen dus 4878 lire<sup>74</sup>. Voor het eerste kwartaal 1619 werd met de 13 *ordinari-posten* dus verstuurd:

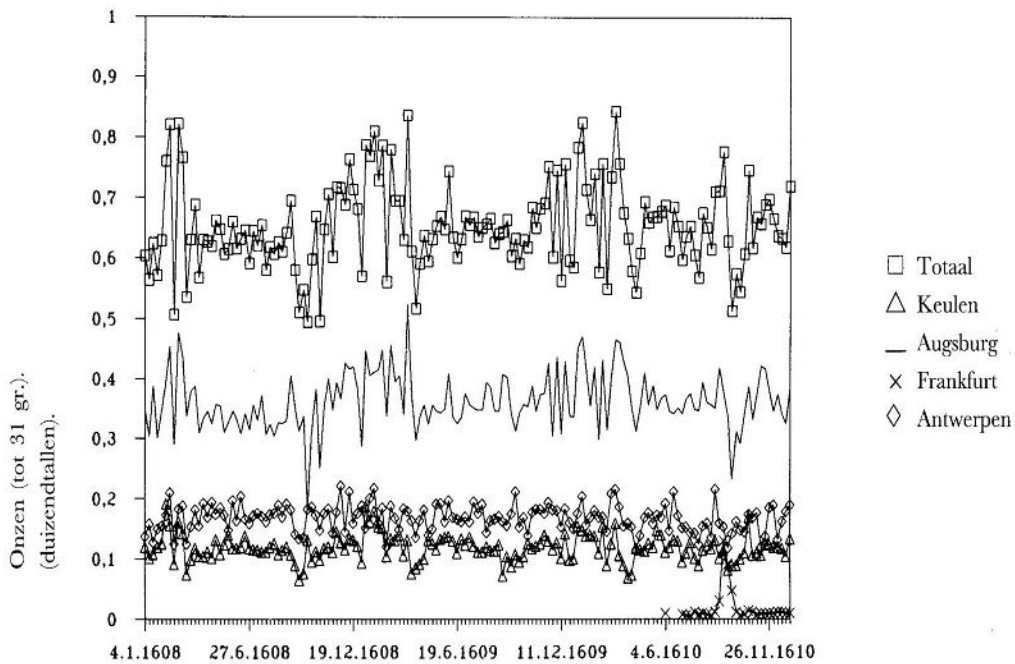
TABEL 3  
Venetiaans *post-conto* - eerste kwartaal 1619<sup>75</sup>

Bestemming	Gewicht in ons	Port in lire
Augsburg	2765	1244
Frankfurt	324	167
Keulen	1751	1576
Antwerpen	2099	2204
Totaal	7939	5291

Rekent men zoals gewoonlijk vier brieven in een ons, dan betekent dat een benaderend volume van 150.000 brieven van Venetië naar het Noorden. Overigens een erg plausibele stijging tegenover 1610, wanneer men bedenkt dat ook tijdens de in detail onderzochte jaren 1608-1610 een lichte stijging was waargenomen. Ook over het laatste kwartaal van de jaren 1621 en 1622 zijn Venetiaanse *post-conti* bewaard gebleven<sup>76</sup>.

10. Grafiek: Venetiaanse post naar het Noorden, 1608-1610. Uit BEHRINGER W., *Thurn und Taxis. Die Geschichte ihrer Post und ihrer Unternehmen*, München, 1990, p. 81.

De brievenmaal vanuit Venetië naar het noorden. (100%=101932 onzen, 1 ons=4 brieven)



## VI. LAMORAL DE TASSIS EN DE ERFELIJKHEID VAN HET POST-GENERALAAT

Terwijl de situatie van de post zich na de benoeming van Leonard de Tassis tot rijkspostmeester-generaal in 1595 door de Spaanse subsidies had gestabiliseerd, kon in het begin van de 17e eeuw een ingrijpende verbetering van de rijkspost worden genoteerd. Octavio de Tassis, zoon van de Augsburgse postmeester Seraphin II de Tassis, nam in Duitsland de reorganisatie van het postwezen op zich<sup>77</sup> en de aangestelde rijkspostmeester-generaal Lamoral de Tassis (°1557 †1624, postmeester-generaal 1612-1624) werd te Brussel de nieuwe centrale figuur van het postwezen. Voor de eerste keer sedert Jan Baptist nam in zijn persoon vanaf 1611 weer een Tassis kortstondig het ambt waar van Oostenrijks hofpostmeester<sup>78</sup>. Nadat zijn bijna negentigjarige vader Leonard de Tassis in datzelfde jaar had geresigneerd, werd Lamoral door keizer Rudolf II met de opvolging belast. In 1612 werd Lamoral door de nieuwe keizer Matthias (1612-1619) in dit ambt bevestigd.

Lamoral gaf de rijkspost een nieuwe juridische basis. In augustus 1614 diende hij bij de keizer een rekest in, waarbij om de overdracht van het rijkspostwezen als erfelijk leen werd verzocht. Een advies van de keizerlijke geheime raad voorzag daarop in een institutionele aanpassing, waarbij de inrichting van de rijkspost voortaan tot het domein behoorde van de rijkskanselier, en de rijkskanselier - traditioneel de keurvorst van Mainz - dus fungeerde als opperste *protector postarum*. In 1615, nadat het keurvorstelijke Mainz met het verzoek van Lamoral had ingestemd, werd de Brusselse tak van de Tassis door keizer Matthias erfelijk met de rijkspost beleend<sup>79</sup>. Als tegenprestatie diende Lamoral postroutes in te richten vanaf de keizerlijke residentie te Praag naar Neurenberg en Frankfurt, met het oog op een betere verbinding met het Rijk en speciaal ook met de rijksaartskanselier<sup>80</sup>. Op 27 juli 1615 ontving Lamoral de leenbrief voor het erfelijke rijkspostgeneraal. Als „mansleen” was hij uitgeschreven voor de fungerende postmeester en al zijn mannelijke erfgenamen<sup>81</sup>.

Pas vanaf dit moment kan men eigenlijk spreken van de „Tassis-posterijen”, want tot dan konden de keizer en de koning van Spanje iemand anders met het rijkspostgeneraal belenen. Tijdens de periode van de „postreformatie” hadden Jacob Hennot en anderen geprobeerd, Tassis te verdringen. Zij waren gestrand op de zelffinanciering van de posterijen, de interventie van de Spaanse diplomatie<sup>82</sup> en het feit dat vele post-centrales nog steeds werden gecon-

troleerd door de Tassis-familie. Om deze reden had Leonard de Tassis zijn postale toppositie weten te behouden. Gegarandeerd is dat echter nooit geweest. De verleende erfelijkheid van het rijkspostgeneraal, even later nog verruimd met het „vrouwenleen”, de vrouwelijke opvolging, zou in de geschiedenis van de Tassis-postonderneming een nieuw hoofdstuk inluiden. De „postmeesters-generaal te Brussel konden voortaan zeker zijn, dat ze zelf zouden profiteren van particuliere investeringen ter ontwikkeling en verbetering van het postnet” (vert.)<sup>83</sup>.

## VII. LEONARD II DE TASSIS EN DE UITBOUW VAN DE RIJKSPOST

Via Brussel circuleerden in de 16e eeuw brieven uit Spanje, Frankrijk en Engeland naar Duitsland, Noord- en Oost-Europa, maar de uitbouw van posttrajecten in Romaanse landen had de Brusselse positie niet onberoerd gelaten. In de anno 1562 verschenen reisgids *Itinerario delle Poste per diverse parti del Mondo* van de Genuaanse postmeester te Rome, Giovanni da l'Herba, lag Brussel bij wijze van spreken op de rand van de beschaafde wereld. Inderdaad besloeg dit handboek de geografische ruimte tussen Messina (Sicilië) en Antwerpen, resp. tussen Wenen en Lissabon, Wenen en Sevilla. Het traject tussen Rome en Antwerpen staat er onderverdeeld in 98 posten, het traject tussen Madrid en Antwerpen in 107<sup>84</sup>. Nauwelijks anders ziet het eruit in de *Nuovo itinerario delle poste per tutto il mondo* van Ottavio Cotogno, een reisgids die vanaf 1608 een aanzienlijke oplage genoot<sup>85</sup>.

Deze evolutie bleef de Brusselse postmeesters-generaal tot in de eerste decennia van de 17e eeuw bespaard. Toen evenwel ging de situatie er spoedig anders uitzien. Met inbegrip van de investeringen scheen de post zich zelf te kunnen bedruipen. Een insider uit die tijd verduidelijkt: „de nieuwe posten in het rijk... vanuit de postkantoren Augsburg, Neurenberg, Frankfurt, Hamburg, Leipzig, enz. worden onderhouden en door de Italiaanse en Duitse brievenpost betaald...” (vert.)<sup>86</sup>. Maar dat was niet alles: de rijkspost bracht bovendien aanzienlijke winsten op. Johannes von den Birghden raamde die winsten in de loop van de jaren 1620 op jaarlijks 100.000 dukaten voor graaf de Tassis, „want het ging hier om een verzamel-punt, waarin alle bronnen samenliepen” (vert.)<sup>87</sup>.

De nieuwe postmeester-generaal, Leonard II de Tassis (1624-1628) werkte voor de verdere ontwikkeling van het postwezen ambitieuze

plannen uit. Onder de bescherming van de keizerlijke militaire macht wou hij de rijkspost in alle belangrijke rijksgebieden invoeren. De gelegenheid daartoe scheen gunstiger dan ooit: de escalerende oorlog relativeerde de weerstand van de rijkssteden tegen innovaties. Het door-dringen van de troepen van Wallenstein tot aan de Oostzee, de nederlaag van de legers van Christian IV van Denemarken en het oprukken van Tilly in Neder-Saksen, schenen voor de rijkspost nieuwe gebieden te ontsluiten. Een dergelijke uitbouw zou voor de ontwikkeling van de post in Europa een kwalitatieve sprong zonder voorgaande hebben betekend. De plotse-linge dood van de pas 33-jarige Leonard II de Tassis, in mei 1628 te Praag, stelde bruusk een einde aan deze plannen, maar ook de wisselende oorlogskans zou de toekomstvisie hebben verrij-deld. Inderdaad deed het keizerlijke „restitutie-edict” van 1629, dat het Duitse protestantisme in zijn bestaan bedreigde, in datzelfde jaar nog de Zweden onder koning Gustav-Adolf als bescher-mende mogendheid ten tonele verschijnen. De militaire situatie in het rijk veranderde nu grondig<sup>88</sup>.

### VIII. ALEXANDRINE DE TASSIS ALS HOOFD VAN DE POST TIJDENS DE „GROTE OORLOG”

In deze moeilijke situatie werd de leiding van de rijkspost voor een periode van 18 jaar aan een vrouw toevertrouwd. Keizer Ferdinand II droeg het rijkspostgeneraalat over op gravin Alexandrine de Rye (†1666)<sup>89</sup>, weduwe van Leonard II de Tassis en voogdes van de minderjarige zoon, Lamoral II Claudius Frans. Koning Filips IV van Spanje beleende haar met het postgeneraalat voor de Nederlanden, Bourgondië en Lothar-ingen.

Alexandrine de Tassis toonde zich een vrouw met initiatief. In 1630 slaagde de postmeesteres-generaal in de overname van de tien Oostenrijkse poststations tussen Augsburg en Praag, die sedert 1527 onder de leiding hadden gestaan van de Oostenrijkse hofpostmeester<sup>90</sup>. Verder ijverde ze voor de verbetering van het postverkeer met Engeland. Van dit initiatief getuigt een besluit van de land-voogdes der Spaanse Nederlanden, Isabella Clara Eugenia, uit 1633, uitgevaardigd voor „*la Comtesse de Tassis, en qualité de Mere et Tutrice de son fils, et comme Administratrice des Offices de la Généralité des Postes*”. De poststations op een estafettelij-n naar Calais kregen daarin speciale voordelen toebedacht<sup>91</sup>.

In Duitsland begonnen de krijgshandelingen verdere uitbouw van het postnet in de weg te staan. De Zweedse opmars dwong Alexandrine de Tassis tijdens de volgende jaren altijd weer tot omleidingen ter vrijwaring van haar postdienst. De rijkspost had te lijden onder overvallen en koersonderbrekingen. In 1632, toen München al werd bezet, hadden de troepen van Gustav-Adolf een groot gedeelte van Duitsland vero-verd. De Zweden richtten met de hulp van de vroegere Tassis-postmeester van den Birghden voor hun machtsgebied een eigen vermogend postnet op, wat voor de Tassis een gevaarlijk precedent inhield<sup>92</sup>. De belangrijke Tassis-postkantoren van Hamburg, Frankfurt, Augsb-urg en Neurenberg gingen voorlopig aan de Zweden verloren, het postkantoor Leipzig voor altijd. Op het hoogtepunt van zijn activiteit richtte van den Birghden routes op naar Speyer, Straatsburg, Zürich en Venetië. Alexandrine de Tassis kon, afgezien van een postlijn tussen Brussel en Keulen, niets meer nog dan de tradi-tionele hoofdroute van de Tassis-post tussen de Nederlanden en Italië in stand houden en zelfs die hoofdroute moest dan nog ver naar het westen worden verlegd en liep via de Elzas en Voor-Oostenrijk (Freiburg/Br.) naar Tirol. De ineenstorting van de rijkspost werd allicht ver-



11. Portret van Lamoral II Claudius Frans de Tassis. Gravure door Nicolaas van der Horst uit CHIFFLETIUS J., *Les marques d'honneur de la maison de Tassis*, Antwerpen, 1645. Brussel, AR, Bibliotheek, LP 496.



12. Portret van Alexandrine de Rye op het huwelijksstapit van graaf Leonard II de Tassis en gravin Alexandrine de Rye, ontworpen door Nicolaas van der Horst, geweven bij Daniël Eggermans I cn/of II, Brussel 1646. Regensburg, Fürst Thurn und Taxis Kunstsammlungen, inv. nr. St.E. 4918.

meden door de nederlaag van de Zweedse troepen bij Nördlingen, in de herfst van 1634. De Zweedse postmeester von den Birghden moest wegvluchten uit Frankfurt en de keizerlijke postmeester Vrints nam er in 1635 weer zijn bezigheden op<sup>93</sup>.

Voor de grote vredescongressen sedert 1643, te Münster en te Osnabrück, sloot Alexandrine de vergaderplaatsen op het Tassis-postnet aan; spoedig werden de congressoorden in beide richtingen onderling per post verbonden. De snelheid van de post was aangepast aan het ritme van de Tassis-hoofdpostroute tussen de Nederlanden en Italië: midden 17e eeuw werd ze tweemaal per week gereden, in plaats van vroeger één keer<sup>94</sup>. In 1645 organiseerde de rijkpostmeesteres-generaal voor keizer Ferdinand III een postroute van Münster direct via Frankfurt en Neurenberg naar Linz (met aansluiting naar Wenen), die de tijdrovende omweg via Keulen teniet moest doen. De nieuwe route was van puur politieke aard, want ze kostte, zoals blijkt uit een advies van de postmeester van Frankfurt van Hoeswinkel aan Alexandrine de Tassis, jaarlijks 5000 gulden, zonder daarom te renderen. Sedertdien dus bestond de postroute Frankfurt-Neurenberg<sup>95</sup>.

In 1646 ontstond er een directe route tussen Münster en Brussel, waar het Nederlandse traject door de Tassis-postmeester van Roermond, Goswin Dulken, werd verzekerd. Deze laatste verlengde de post van Brussel via Nijmegen en Utrecht naar Amsterdam.

Dat Brussel verkeerstechnisch bijzonder belangrijk was, bestond erin dat aanzienlijke hoeveelheden post uit Duitsland via dit knooppunt doorliepen naar Engeland, Frankrijk en zelfs Spanje en Portugal. De Spaanse gezant op de vredescongressen bepleitte ten eerste de postroute Münster-Brussel. Graaf Lamoral de Tassis forceerde de organisatie van dit traject, dat van bij het begin, vooral als binnenpostverbinding tussen Noord-Duitsland, Holland en Engeland, winstgevend beloofde te worden. De Brabantse *ordinari-post* onderhield de verbinding meteen twee keer per week<sup>96</sup>.

## IX. DE CONCURRENTIE TUSSEN DE LANDSPOSTEN

Reeds ten tijde van de vroegere confessieoorlogen, onder meer de „Schmalkaldische”, was het strategische belang van de post onderkend geweest en hadden sommige rijksstanden op korte termijn eigen estafettes op de been gebracht. Ook tijdens de Dertigjarige Oorlog, een eindeloze machtsstrijd, waren diezelfde



13. Portret van rijkspostmeester Johannes von der Birghden (\*1582 †1634), sedert 1627 postmeester van de Zweedse koning. Frankfurt, Historisches Museum, C 13 933.

tendensen alsmaar duidelijker geworden. De rijkshofraad beging in 1636 de politieke vergissing, de postale kwestie ter bespreking over te laten aan het volgende keurvorstelijk college te Regensburg. Zoals verwacht, werd de postale kwestie op de keurvorstendag in 1637 niet vanuit keizerlijk, maar vanuit keurvorstelijk oogpunt behandeld: een daaruit resulterend advies was erop gericht, „op plaatsen, waar ordinaire posten niet passeren of zijn ingesteld, redelijkerwijze het inzetten te permitteren van rijdende of lopende boden” (vert.)<sup>97</sup>.

In het keurvorstelijk advies van begin 1637 werd principieel ten eersten male de kwestie opgeworpen van het landsheerlijke postregaal, in tegenstelling tot het keizerlijke<sup>98</sup>. De rijksstanden autoriseerden quasi zichzelf. De keurvorsten hadden voor de rest een doorslaand argument paraat, vermits de keizers er sedert meer dan honderd jaar al de luxe van een Oostenrijkse „hofpost” op na hielden, die inmiddels allengs was uitgegroeid tot een landspost. De aanwezigheid van hofpostmeester von Paar op de keurvorstendag van Regensburg bood de keurvorsten aanschouwelijk onderwijs van eerste klas. Tenslotte waren de Tassis in 1615 gedwongen geweest, deze concurrentie te erkennen als prijs voor de erfelijkheid van het rijkspostleën<sup>99</sup>. Ten

tijde van de keurvorstendag was er in het rijk bovendien de machtige Zweedse post, met Frankfurt als centrum, die door het organisatievermogen van von den Birghden voorlopig tot de sterkste postorganisatie was uitgegroeid.

Aldus ontstond de dreiging van een fragmenterend postwezen. De rijkshofraad zag het gevaar in van dit besluit en beriep zich op het reservatierecht van de keizer, het keizerlijke postregaal<sup>100</sup>.

Voor de vredescongressen richtten tenslotte ook andere binnen- en buitenlandse protestantse machten, zoals de Staten-Generaal der Verenigde Provinciën, Braunschweig-Lüneburg en keurvorstelijk Brandenburg (Pruisen) eigen posten op. Het door de keizers altijd weer gegarandeerde postmonopolie van de Tassis kwam daardoor verder op de helling te staan. Het na de ondergang van de Zweedse post opgerichte postwezen van Braunschweig-Lüneburg, een posttraject van Bremen via Hannover naar Kassel met aansluiting naar Frankfurt, ontlieth althans in de jaren 1640 volledig de mogelijkheden van de Tassis<sup>101</sup>. In het vredesverdrag van Westfalen werd de postale kwestie slechts kort en vaag ter sprake gebracht, omdat haar vastlegging door de keizerlijke gezanten werd vermeden<sup>102</sup>.

Het zelfstandigheidsproces van de landsposten bleef in tegenstelling tot de keizerlijke

(Tassis-)rijkspost voortduren na de vrede van 1648. De in 1649 aangelegde Brandenburgse postroute van Königsberg (vandaag Kaliningrad) via Berlijn naar Kleve, genoot b.v. niet de belangstelling van de keizer en loonde bedrijfstechnisch aanvankelijk ook niet de moeite. Het is maar logisch dat de Pruisische post van bij het begin al een staatspost was<sup>103</sup>. Tassis verloor de post in Saksen, waar het door de Zweden opgeëiste Tassis-kantoor Leipzig in 1650 niet terug werd gegeven en de Brandenburgse landspost haar intrek nam<sup>104</sup>. Tassis probeerde zich te weer te stellen met de oprichting van concurrerende postlijnen. Meer bepaald de noordzuid-postroutes vanuit de kuststeden Hamburg en Bremen via Braunschweig en Hildesheim naar Kassel en Frankfurt waren in de jaren 1650 bijzonder omstreden. In 1658 kwamen de protestantse rijksstanden Braunschweig-Lüneburg, Hessen-Kassel en Brandenburg met Zweden te Hildesheim voor een conferentie samen, waarop verdere gemeenschappelijke actie tegen de Tassis-rijkspost werd besproken<sup>105</sup>. De postkwesatie gaf steeds weer aanleiding tot verdere onderhandelingen, omdat de rijkspostmeester-generaal niet zinnens was, zijn aanspraken zonder tegenstand zo maar op te geven. De rijksstanden kwamen met alle middelen voor hun eisen op, onder meer met het twijfelachtige argument, dat graaf de Tassis als



14. De Westfaalse Vredesruiter: „neuer / Auß Münster vom 25. des Weinmonats im Jahr / 1648. abgefertigter Freud- und Friedenbringender Postreuter“. Vlukschrift, anoniem, 1648. Neurenberg, Germanisches Nationalmuseum, *Graphische Sammlungen*, HB 711, Kapsel 1220.

buitenlander helemaal geen rijksambt kon bekleden, dat post-overschotten naar het buitenland zouden worden versluisd en dat de post in hoofdzaak buitenlanders employeerde<sup>106</sup>. Centrum van weerstanden was tot bij de onteigening van de laatste Tassis-posten, in 1867, Pruisen, een evolutie die was begonnen onder de Brandenburgse grote keurvorst Frederik Willem. Toen hij op aandringen van de rijkspostmeester-generaal door keizer Leopold I werd aange-maand tot opheffing van zijn landsposten en tot gedogen van de rijkspost in zijn staten, werd dat door de keurvorst in 1660 onbehouden afge-vozen. Brandenburg beriep zich niet alleen op het advies van het keurvorstenkollege van 1637, maar ook op het functievermogen van de eigen landsposten, wier concurrentie „bij de grafelijke Tassis-bedienden niet had aangezet tot enig animo of tot dezelfde snelle postverzending en betere bestelling van zendingen” (vert.)<sup>107</sup>.

#### X. DE „INTERNATIONALE” POSTVERDRAGEN VAN GRAAF LAMORAL DE TASSIS

De Dertigjarige Oorlog was een onderdeel van de veel grotere globaal-Europese afrekening, die tussen Frankrijk en Spanje pas in 1659 met de Vrede van de Pyreneeën kon worden beëin-digd. Het werd nu mogelijk, de sedert 1659 bestaande Tassis-route tussen Spanje en de Nederlanden te reorganiseren. Te dien einde was er te Parijs in 1660 een internationale post-conferentie. Deelnemers waren de Franse poste-rijen, de postmeester van Antwerpen als vertegenwoordiger van de postmeester-generaal der Duitse, Nederlandse en Bourgondische posterijen, Lamoral Claudius Frans de Tassis (°1621 †1676), en de postmeester van Madrid, vertegenwoordiger van de Spaanse *Correo mayor*, met name de graaf van Oñate en Villamediana, verwant en erfgenaam van de Spaanse Tassis-lijn.

Het verdrag van december 1660 herstelde de door de oorlog verstoorde oude postroute door Frankrijk. Tussen Parijs en de Pyreneeën werd het transport van *ordinari-post* uit Spanje en Vlaanderen door Franse koeriers verzekerd. Voor elk transitodiende men de Franse post een bedrag te betalen van 78 goudaalders en 12 sous (1 gd = 60 sous). Het traject diende 's zomers in ten hoogste 5 1/2, 's winters 6 1/2 dagen te worden afgelegd. Voor de afstand Parijs-Brussel schreef het verdrag trouwens een transportduur voor van twee dagen, terwijl het postverdrag van Frans de Tassis (1516) als limiet maar anderhalve dag had voorzien! In dit belang-

rijke verdrag werd ook de kwestie geregeld van de Italiaanse postverzendingen uit Milaan, die zich te Lyon naar noord en zuid vertakten<sup>108</sup>.

De tot in de 16e eeuw teruglopende verbind-ing met de Engelse post werd in 1683 verdragsmatig weer geregeld voor 20 jaar. De Tassis-post nam het vervoer waar van Engelse brieven naar Duitsland, Scandinavië, Oost-Europa en Italië, de poort naar het Oosten.

Voor dit verdrag baseerde men zich op statistische gegevens over het postvolume in de jaren 1661 en 1662. Men berekende dat een normaal jaar (*common year*) vanuit Engeland goed was voor 20.080 brieven van 1/4 ons, 1777 dubbelbrieven van 1/2 ons en 1256 brief-onsen. Het aandeel van de gewone brieven uit Spanje bedroeg ca. 40 pct., dat van de Italiaanse (inclusief de Zuidduitse) meer dan 50 pct. Voor Noord-Duitsland en Scandinavië bedroeg dat cijfer minder dan 10 pct.<sup>109</sup>. Een statistiek over het Engelse postverkeer vanuit het postkantoor Antwerpen toont voor de tweede helft van 1678 bijzonder drukke correspondentie aan die nage-noeg overeenstemt met de contractuele afspraken. Maandelijks arriveerden er acht *ordinari*-, „postpakketboten” te Antwerpen, waar men sorteerde voor Spanje en Italië. Brieven voor Italië liepen via de Tassis-hoofdlijn door-heen Duitsland. Het porto voor een gewone brief van Antwerpen naar Venetië of Mantua bedroeg negen pennies<sup>110</sup>.

Men dient te weten dat het territoriale post-volume tijdens de 17e eeuw nog geen winstge-vende zaak betekende. In de jaren 1660 b.v. diende de post tussen Regensburg en München wekenlang vaak uit te vallen, omdat er nu eenmaal geen brieven waren. Met de verpostlijnen was het anders gesteld; ze waren commer-cieel veel interessanter. Zoals Olearius zegt, „droeg het transitoport tijdens de 17e eeuw in aanzienlijke mate tot de grootheid bij van het keizerlijke rijkspostwezen en van de Franse koninklijke posterijen”<sup>111</sup>. Brussel nam in het net van verpostlijnen nog steeds een bijzon-dere positie in. Brieven uit Engeland liepen meestal via Brussel, maar ook brieven uit Spanje en Frankrijk circuleerden over Brussel, omdat er tussen Frankrijk en het rijk tot in 1681-1686 geen directe postroute bestond<sup>112</sup>.

#### XI. DE TASSIS-ONDERNEMING TE BRUSSEL

De expansie van het postbedrijf dwong tenslotte tot differentiëring van de administratie. Zoals bij de Opperduitse handelshuizen ging daarmee de opheffing gepaard van de *compagnia*-

structuur<sup>113</sup>. Bij de bewuste handelshuizen was de „vennootschap” opgevolgd door de „factorij”, een hiërarchisch organisatie-type met eenvormige centrale leiding en agenten in de buitendiensten van de firma<sup>114</sup>. Precies zo konden ook leiding en uitbouw van het Nederlandse, Bourgondische, Lotharingse en Duitse postwezen door de Tassis slechts nog door tewerkstelling van betrouwbare vertegenwoordigers worden gebolwerkt. In de gecompliceerde onderhandelingen met Augsburgse bankiers en Zwabische of Tirolse posthouders ging tijdens de „postreformatie” de draagkracht teloor van de *compagnia*-structuur. In 1595 benoemde de postmeester-generaal, Leonard de Tassis, in het kantoor van een Brusselse notaris zijn „beheerder” Pierre de Herbais tot zijn hoofdgevolmachtigde, en de postmeesters Joseph Calepio (Scheppach) en Jakob Hennot (Keulen) tot diens plaatsvervangers<sup>115</sup>. Vooral Jakob Hennot en later ook Johannes von den Birghden (Frankfurt) groeiden uit tot regelrechte onderaannemers. Zonder hun inzet zou de snelle uitbouw van het Duitse postwezen in het begin van de 17e eeuw nauwelijks mogelijk geweest zijn. De bezoldiging had de traditionele vorm van winstparticipatie, namelijk winstafstand voor bepaalde postroutes. Beide gevallen toonden evenwel aan dat deze organisatiewijze tot centrifugale tendensen leidde: ieder van deze onderaannemers stelde zich terecht de vraag, waarom hij het postwezen of gedeelten ervan niet zelfstandig zou gaan uitbaten, een vraag die in het kader van de *compagnia*-structuur - b.v. bij een onderaannemer, zoals de Augsburgse postmeester Seraphin von Taxis - nooit was opgevoerd<sup>116</sup>.

Pas de erfelijkheid van het rijkspostleén had de basis gelegd voor organisatorische aanpassing en reorganisatie<sup>117</sup>. Tijdens de Dertigjarige Oorlog gingen de posterijen over in het strakkere beheer van Leonard II en Alexandrine de Tassis. Aan het riskante procédé, waarbij postroutes als onderleén werden afgestaan, kwam een einde in 1623<sup>118</sup>. Voortaan hoorden postmeesters naar Brussel in plaats van vaste bedragen de verworven overschotten te transfereren en kregen ze een vaste wedde. Ook personeelsbeslissingen speelden een rol, in de eerste plaats de vervanging van von den Birghden door de Nederlander Gerard Vrints in het jaar 1628. Vrints was buitenlander, katholiek, en in de protestantse rijksstad aangewezen op ruggesteun van buitenuit, meer bepaald van de Tassis. Leden van de familie Vrints, met de takken Vrints-Treuenfeld (geadeld in 1664) en Vrints-Berberich, zouden de Tassis bij het besturen van de posterijen meer dan 200 jaar lang trouwe

diensten bewijzen<sup>119</sup>. Een andere gevolmachtigde stond ter beschikking in de persoon van de Keulse postmeester Johann Coesfeld. Hier klinkt nog een keer het *compagnia*-motief door, want zijn vrouw Anna was een geborene Tassis<sup>120</sup>. De voortschrijdende differentiëring van de onderneming maakte te Brussel de oprichting nodig van een secretariaat, met name een geordende registratuur en een dito archiefwezen, dat zijn neerslag vond in het oudst bewaarde archiefrepertorium van 1689<sup>121</sup>. Noodzakelijk werd ook een organisatorische bedrijfsaanpassing, die tot uiting kwam in de aanmaak van een hiërarchisch ingedeelde structuur (poststation, postkantoor, hoofdpstkantoor, postmeester-generaal). Reeds aan het archiefrepertorium van 1689, meer bepaald aan de daarin opgenomen correspondentie, kan het systeem worden herkend van de latere „hoofdpstkantoren”. Inderdaad ging de ontvangen correspondentie, wat de postkantoren Antwerpen, Augsburg, Keulen en Rheinhausen betrof, tot in de jaren 1590 terug. Overigens werd er niet alleen met grotere postkantoren gecorrespondeerd, maar bovendien ook met talrijke regeringen, geestelijke en wereldlijke machthebbers, alsook met de eigen agenten, b.v. te Wenen<sup>122</sup>.

De dimensie van de Tassis-onderneming nam ten laatste in de tweede helft van de 17e eeuw de vormen aan die tot institutionele differentiëring op centraal gebied gingen nopen. Redenen daartoe waren de verdere uitbouw van postroutes tot een compact postnet en het ontstaan van aanzienlijke winsten uit postale exploitatie, winsten die werden belegd in verdere grondbezittingen, maar ook in kapitaalgoederen. Er was een punt bereikt, dat extreem geordend management vereiste. Voor de promotie van de graven de la Tour et Tassis in de rijksaristocratie, betekende de verwerving van het Spaanse vorstendom op grond van het bestaande prinsdom van Kasteelbrakel in 1681 een mijlpaal<sup>123</sup>.

Hier ongeveer moet de voor de la Tour et Tassis typische structuur zijn begonnen van een bedrijfsleiding die was aangepast aan de structuur van toenmalige staatsregeringen. Vermits er praktisch geen ondernemingen van vergelijkbare omvang bestonden, ligt het voor de hand dat men aanleunde bij de structuur van de georganiseerde staat. Merkwaardig gevolg van deze organisatievorm was het feit dat privé-aangelegenheden van de firmant, in tegenstelling tot wat voor burgerlijke kapitalisten gold, tot in 1829 waren opgenomen in de begroting, zodat het financieel wezen van de onderneming haast het karakter bezat van het staatsbudget van een monarchie<sup>124</sup>. Tekenend moge zijn dat het



archieff van de prinsen van de la Tour et Tassis op het einde van de 17e eeuw nog haast uitsluitend oorkonden en akten bevatte, die het postwezen betroffen<sup>125</sup>.

## XII. DE DECRETEN OVER DE POST-ORGANISATIE VAN DE BRUSSELSE DE LA TOUR ET TASSIS

Wegens de gebeurtenissen tijdens de Spaanse Successieoorlog verliet prins Eugène Alexandre de la Tour et Tassis (°1652 †1714) Brussel in 1702. De familie ging ten dele resideren in Frankfurt a/d Main. Het Nederlandse postgeneraalat was verloren en kon ook later slechts door pachting terug worden gewonnen. Brussel was niet meer het onomstreden centrum van het postnet en naar zijn centrale positie groeide alsmear verder Frankfurt toe, dat op Duitse bodem Augsburg overtrof. Dat Brussel desondanks, althans in zekere mate, nog steeds als centrum werd beschouwd, wordt misschien aangetoond door het feit dat Engelbert Flacchio's driedelige *Généalogie de la très-illustre, très-ancienne et autrefois souveraine maison de la Tour*, in 1709 te Brussel verscheen<sup>126</sup>. In elk geval voorzag in 1713 reeds het testament van prins Eugène Alexandre, dat de familiebezittingen in een *fidei-commis* veranderde, in een overdracht van de Nederlandse bezittingen en hun vervanging door verwervingen in het Rijk. Naar Brussel keerde in 1715 nog één keer prins Anselme François de la Tour et Tassis (°1681 †1739) terug, nadat men de Brusselse residentie door toedoen van de Vrede van Rastatt in 1714 terug had moeten geven<sup>127</sup>. Zoals in de voorbije 200 jaar werden te Brussel weer belangrijke oorkonden van de postmeester-generaal opge- maakt<sup>128</sup>.

Organisatie-decreten uit de tijd na de Spaanse Successieoorlog geven ons inzicht in de structuur van de bedrijfsleiding. Het verlies van het Nederlandse postgeneraalat tijdens die crisisperiode zette prins Anselme François tot administratieve hervormingen aan. Een *Règlement général* van 1719<sup>129</sup> bevatte de reglementen van de *Conseil privé*, de *Conseil des Postes*, de kanselarij en de *Administration des Revenues*, alsook het huisbestuurlijk reglement. Het hoogste gezag lag zoals in toenmalige absolutistische staten bij een *conseil privé*, bestaande uit de geheimraden Adrien Descartes en Eugène Joseph de Bars, die tweemaal per week dienden te vergaderen. De Bars was directeur van het rijkspostwezen en fungeerde bovendien als „*intendant de notre maison*”. Hij was allicht de eigenlijke sterke man bij de administratie, want zijn broer François de

Bars was *receveur général*, d.w.z. ontvanger-generaal of minister van financiën. Bij hem liepen de stortingen binnen van de administratie der grondbezittingen in de nu Oostenrijkse Nederlanden, maar vooral de driemaandelijkse stortingen van de rijkshoofdpostkantoren, die de rijkdom van het huis uitmaakten<sup>130</sup>.

In een tweede *Règlement général* van 1723 stond bepaald dat de geheime raden dienden te confereren in aanwezigheid van het prinsenvaar. Descartes, de Bars, prins Anselme François en prinses Louise, hertogin van Sagon en prinses van Lobkowitz (°1683 †1750), vergaderden samen over de centrale aangelegenheden van de onderneming: het postwezen, kapitaal- en immobiliënkwesities alsmede familieaangelegenheden. De hofhouding, met aan het hoofd een hofmaarschalk, diende zich te richten naar de budgettaire ramingen van de *Conseil privé*<sup>131</sup>. De geheime raad werd na het ontslag van de Bars met een paar bekwame leden uitgebreid. Als geheimraden verschenen von Kerpen en von Haysdorff, die verantwoordelijk was voor de rijkspost<sup>132</sup>. De titel van hofraadslid verkregen daarop de baronnen Georg Friedrich von Berberich (°1687 †1768) en Florence von Lilien (°1696 †1775), wegens de belangrijke rol van hun families voor de postdienst van de 18e eeuw<sup>133</sup>.

## XIII. DE THURN UND TAXIS-POSTERIJEN WORDEN RENDEREND

Al was het in de 16e eeuw met de self-supporting van de posterijen, zowel ten tijde van de Tassis als van Hennot en anderen, nog misgelopen, toch kwam daar in de 17e eeuw al grondige verandering in, zoals wordt aangetoond door schattingen over de jaarlijkse nettowinst van de rijkspost omstreeks 1625<sup>134</sup>. Bekijkt men nog maar het Nederlandse Tassis-postgeneraalat, dan ziet men dat de Spaanse kroon de post in de jaren 1590 nog steeds op de been hield met subsidies. Omstreeks 1600 werden deze subsidies verminderd, zonder dat de post daarom stagneerde, en tegen de helft van de 17e eeuw aan was dan het punt bereikt, waarop de post - zoals blijkt uit de rekeningen van Brusselse postkantoren in de jaren 1655-1657<sup>135</sup> - in de rijke Nederlanden voor de monopolist was uitgegroeid tot een ware goudmijn.

Toen Brussel tijdens de Spaanse Successieoorlog in 1701 door Franse troepen werd bezet, werden de jaarlijkse overschotten van het Spaans-Nederlandse postgeneraalat door de Franse controleur-generaal op 140.000 gulden geraamd, een bedrag waartoe de grootste kantoren, Brussel en Antwerpen met ieder ca.

44.000 gulden en Roermond met 35.000 gulden, wisten bij te dragen<sup>136</sup>.

Vanaf 1701 werd het postbeleid op grond van deze raming op Franse leest geschoeid: de post werd niet meer gesubsidieerd, maar tegen betrekkelijk hoge bedragen verpacht aan particulieren<sup>137</sup>. De vroegere post-uitbaters wisten zich aan te passen: in 1709 betaalde prins Eugène Alexandre de la Tour et Tassis aanspraakrechten ten bedrage van 300.000 gulden voor de terugwinning van de in 1701 verbeurde Nederlandse post, bij een eventuele overwinning van de Habsburgers.

Met de Vrede van Rastatt in 1714 werd deze wending inderdaad bezegeld en werden de vroegere Spaanse Nederlanden toegewezen aan Oostenrijk. Dat betekende helemaal niet dat het postgeneraalat weer in het bezit kwam van de la Tour et Tassis; keizer Karel VI liet de fungerende pachter François Jaupain zijn ambt behouden. Pas toen prins Anselme François de la Tour et Tassis in 1724 ertoe bereid werd gevonden, op zijn beurt een pacht te betalen van 80.000 gulden, kreeg hij de postrijen het jaar daarop terug. Vijf jaar later al werd deze pacht opgetrokken tot een bedrag van 120.000 gulden. Het pachtcontract beliep 25 jaar<sup>138</sup>.

Zoals blijkt uit de sedert 1733 overgeleverde hoofdkas rekeningen van het huis van Thurn und Taxis, was deze pachtsom dermate hoog dat men een paar jaar lang deficit moest lijden. Ondanks de reusachtige omzet bedroeg de gemiddelde jaarlijkse netto-winst van het generalaat in de jaren 1730 slechts 100 gulden en in de jaren 1740 (in 1743 ging de post wegens de Oostenrijkse Successieoorlog voor vijf jaar alweer verloren) ongeveer 1.800 gulden<sup>139</sup>. Dat zou hoe dan ook weer vlug veranderen: haar maximum bereikte de winstmarge in de jaren 1780 met jaarlijks 150.000 gulden. Globaal - en na aftrek van de pacht - bedroeg de gemiddelde jaarlijkse netto-winst sedert 1769 ongeveer 135.000 gulden<sup>140</sup>, maar in de tweede helft van de eeuw 86.576 gulden. Bij de intocht van de Franse revolutietroepen tijdens de Eerste Coalitieoorlog in 1794 gingen de Nederlandse postrijen voor Thurn und Taxis definitief verloren<sup>141</sup>.

In de 18e eeuw bereikten niet alleen de kwaliteit van het postverkeer, maar ook de omvang van de economische opbrengst een nieuwe trap. Thurn und Taxis realiseerde met de rijkspost en het Nederlandse generalaat tijdens 1749-1793 een bedrag van 24,5 miljoen gulden (= 14 miljoen daalders). Het aandeel van het Nederlandse generalaat bedroeg hier slechts 16 pct., met dien verstande toch dat grote postkantoren op het territorium van het huidige

België - zoals Maaseik en Luik - tot de rijkspost werden geteld en aldus verrekend<sup>142</sup>. De inkomsten uit de rijkspost resulteerden voor meer dan 90 pct. uit de ruitpost (= brievenpost), terwijl het aandeel van de voerpost (personen- en colli-transport) van het derde naar het vierde kwartaal van de 18e eeuw slechts toenam met 2,3 pct. (7,1 pct. - 9,4 pct.).

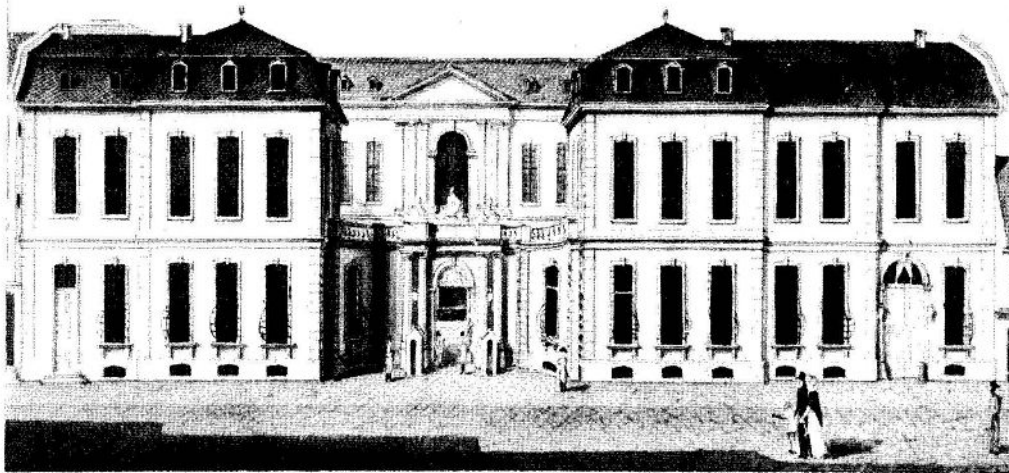
De rijkdom van het prinselijk huis was te wijten aan deze postrecettes, die met name 80 pct. van de totale inkomsten bedroegen en ook het kapitaal leverden voor transacties die de resterende 20 pct. deden ontstaan<sup>143</sup>.

#### XIV. THURN UND TAXIS TUSSEN BRUSSEL EN FRANKFURT (1702-1748)

Bepalend voor de middellange emigratie naar Frankfurt was een verzoek van Karel VI, waarin de postmeester-generaal werd aangezet tot permanente residentie binnen de grenzen van het rijk. Anselme François koos in 1724 voor het reeds vertrouwde Frankfurt a/d Main, uitdrukkelijk verwijzend naar het belang van het hoofdkantoor aldaar: „één van de voornaamste keizerlijke poststations”. De keizer stelde de rijksstad in 1724 met een officieel schrijven in kennis van de beslissing van de erfpostmeester-generaal. Burgemeester en stadsraad waren met die boodschap uit Wenen helemaal niet opgezet. Ze vreesden afzwakking van hun voorrechten en namen aanstoot aan de prinselijke belastingvrijheid. Vijf jaar lang probeerde de stad zich te weren tegen de intrek van de prins. Pas in 1729 kwam het tussen prins en stad tot een contractuele regeling over het gebruik van een pand in de *Grosse Eschenheimer Gasse*, dat in 1724 via een stroman reeds was aangekocht. In de jaren 1730 werd aldaar het bijzonder dure Tassis-paleis opgericht. In dat paleis leefde vanaf 1740 prins Alexander Ferdinand von Thurn und Taxis (°1704 †1773, postmeester-generaal 1739-1773)<sup>144</sup>.

Als residentie bleek Frankfurt al vlug een gelukkige keuze te zijn geweest, want de prins von Thurn und Taxis kwam daardoor in nauw contact met keizer Karel VII. Deze laatste, uit het huis Wittelsbach, lag voortdurend in conflict met Habsburg. Toen Oostenrijkse troepen Beieren binnenrukten, verplaatste de keizer het rijkspolitieke zwaartepunt - zijn Münchense residentie en de Regensburgse rijksdag - naar Frankfurt.

Thurn und Taxis had de verkiezing van de Wittelsbacher tot keizer financieel gesteund<sup>145</sup>. De nieuwe keizer toonde zich daarvoor erkentelijk: hij bood de prins von Thurn und Taxis reeds in juli 1742 het hoofdcommissariaat aan, d.w.z.



15. Gezicht op het paleis van Thurn und Taxis te Frankfurt. Regensburg, Plansammlung.

de keizerlijke plaatsvervangende op de rijksdag. Agenten van Thurn und Taxis te Wenen waarschuwden al vroeg voor gevaarlijke gevolgen, met name uitwerking op het gepachte postgeneraalat in de Oostenrijkse Nederlanden. Het Weense hof, aldus een desbetreffend rapport, was „ten zeerste beledigd”<sup>146</sup>. De wrevel was zelfs zo groot, dat de Oostenrijkse stadhouder te Brussel een aanhoudingsbevel ontving tegen de prins von Thurn und Taxis, die op dat moment te Brussel vertoefde. Slechts een vlugge interventie van de aartsbisschop van Mainz te Wenen kon verhinderen dat het bevel werd uitgevoerd en het incident bekend raakte<sup>147</sup>.

Het aanhoudingsbevel werd omgezet in een arrest op erewoord. Tegelijkertijd was er vanwege geheimraad van Lilien, ter attentie van Wenen, een memorie opgesteld met argumenten voor de overname van het ambt, waarbij de klemtoon lag op de noodzakelijkheid van dat ambt voor de rijkspost<sup>148</sup>. De prins bleef te Brussel desondanks tot einde november aangehouden, tot men te Wenen tenslotte gevolg gaf aan zijn diverse verzoeken om opheffing van het arrest. Het incident toont aan dat de postmeesters-generaal van Thurn und Taxis, niet alleen maar wegens het Nederlandse postgeneraalat, ook tijdens hun Frankfurter periode nog intense binding behielden met Brussel. Zelfs prins Anselme François nog was in 1739 immers bijgezet in de Tassis-kapel van de kerk van

Onze-Lieve-Vrouw ten Zavel en het Tassis-paleis tegenover de kerk bleef tot in 1776 in het bezit van de familie. De prinsen van de 18e eeuw, Alexander Ferdinand en Carl Anselm von Thurn und Taxis (°1733 †1805) waren allebei reeds in Frankfurt geboren en werden begraven te Regensburg, waar ze bij de permanente rijksdag het hoofdcommissariaat hadden uitgeoefend en derhalve gefungeerd als plaatsvervangers van de keizer<sup>149</sup>.

#### XV. BRUSSEL EN DE POSTERIJEN VAN THURN UND TAXIS

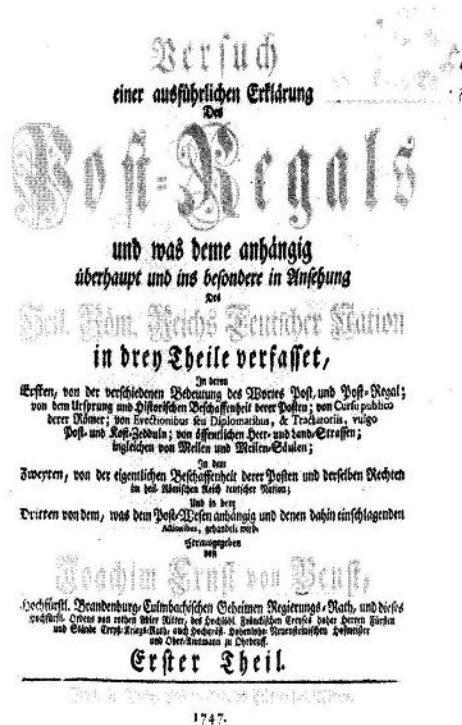
De speciale positie van Brussel in het Europese communicatiesysteem van de vroegnieuw-tijdse geschiedenis moet in hoofdzaak worden toegeschreven aan het feit, dat Frans de Tassis als geconcessioneerde monopolist van de Spaanse kroon<sup>150</sup> de stad tot centrum koos voor het internationale postnet. Tot zolang de Tassis-onderneming haar *compagnia*-structuur behield en de belangrijkste postkantoren in de Nederlanden, Duitsland, Italië en Spanje met leden van de Tassis-familie waren bezet die de Brusselse tak van de Tassis als hoofd des huizes erkenden, kwam deze speciale positie het sterkst tot uiting. Toen het imperium van keizer Karel V uit elkaar viel - en gezien de uitgestrektheid van de internationale postorganisatie - kwam het

bij de *Compagnia de Tassis* evenwel tot desintegratieverschijnselen: de Italiaanse (van Venetië, Milaan en Trente), Oostenrijkse en Spaanse takken van de Tassis (Condès de Tassis y Villamediana, Tassis y Guevara, Tassis y Oñate) gingen autonoom opereren. De Brusselse tak (de latere Thurn und Taxis) behield slechts het postale management in de Spaanse Nederlanden en het Rijk.

Met het ontstaan van de moderne naties ging verdere inperking gepaard van de actieradius van de Tassis-post. Begin 17e eeuw concurreerden er in Frankrijk, Engeland en Zweden nationale postorganisaties, terwijl de noordelijke Nederlanden en Italië efficiënte, gedecentraliseerde stadspostsystemen kenden. Op rijksbodem was het de keizer die er in de Oostenrijkse erflanden zijn eigen hofpost op nahield. Met de Pruisische staatspost ontstond er omstreeks 1650 ook een tegenstander, die de pro-keizerlijke privé-ondernemer de la Tour et Tassis/Thurn und Taxis eeuwenlang en met name tot bij zijn definitieve ontceiging in 1867 consequent zou bestrijden.

De historische verdiensten van het huis (de la Tour et) Tassis/Thurn und Taxis voor het Europese postwezen staan desondanks ten zcerste buiten kijf, zoals het zelfs werd toegegeven door de postkommissaris van Bismarck, Heinrich von Stephan<sup>151</sup>. Tot in de details, van postale terminologie tot stempels en postzegels, is de geschiedenis van het communicatiewezen verweven met de bedrijfsgeschiedenis van Thurn und Taxis<sup>152</sup>.

Brussel was van 1501 tot 1701 de exclusieve zetel van de hoofdtak van de familie de Tassis. Nog tot ver in de 18e eeuw bleef de familie verbonden met de Oostenrijkse Nederlanden. Het Tassis-paleis te Brussel werd slechts in 1776 verkocht en het Nederlandse postgeneraal bestond in een pachtrelatie nog tot in 1790, weliswaar nu geleid vanuit Frankfurt a/d Main. Naar aanleiding van het Wereldpostcongres te Brussel, in 1952, gaven de Belgische Posterijen over de postmeesters-generaal van het huis (de la Tour et) Tassis/Thurn und Taxis, dat ook aan de oorsprong lag van de Nederlandse Posterijen, een postzegelreeks uit<sup>153</sup>.



16. Titelblad van VON BEUST J.E., *Versuch einer ausführlichen Erklärung des Post-Regals*... Brussel, AR, *Bibliothek*, I.P 2241.

1. HAMANN B. (ed.), *Die Habsburger. Ein biographisches Lexikon*, München, 1988, p. 357-361.

2. WALLERSTEIN I., *The Modern World System*, vol. 1, New York, 1974.

3. DELÉPINE B., *Histoire de la Poste internationale en Belgique*, Brussel, 1952; ID., *La Poste internationale en Belgique sous les Grands Maîtres des Postes de la Famille de Tassis*, in *Une Poste européenne avec les Grands Maîtres des Postes de la famille de la Tour et Tassis*, Paris, 1978, p. 18 e.v.; DALLMEIER M., *Il casato principesco dei Thurn und Taxis e le poste in Europa (1490-1806)*, in *Le Poste dei Tasso, un' impresa in Europa*, Bergamo, 1984, p. 2-12.

4. DALLMEIER M. en PROBST E. (red.), *500 Jahre Post. Thurn und Taxis. Ausstellung anlässlich der 500jährigen Wiederkehr der Anfänge der Post in Mitteleuropa 1490-1990*, Regensburg, 1990, p. 75 e.v.

5. *Ibidem*, p. 91 e.v.

6. BEHRINGER W., *Thurn und Taxis. Die Geschichte ihrer Post und ihrer Unternehmen*, München, 1990, p. 33 e.v.

7. LE GOFF J., *La civilisation de l'occident médiéval*, Paris, 1964, p. 175: „... La route médiévale est désespérément longue, lente...“.

8. RIEDEL E., *Zur Geschichte der Reisegeschwindigkeiten*, in *Archiv für Postgeschichte*, 1952, 8, p. 118.

9. ZIMMERMANN K., *Vorläufer und Anfänge der Post im Koblenz-Trierer Verkehrsgebiet*, in *Deutsche Postgeschichte*, 1939-1940, 2, p. 22-41; HENNIG R., *Verkehrsgeschwindigkeiten in ihrer Entwicklung bis zur Gegenwart*, Stuttgart, 1936.

10. KORZENDORFER A., *Die Anfänge des Postwesens in Deutschland. Eine Zusammenfassung der bisherigen Forschungsergebnisse*, in *Archiv für Postgeschichte in Bayern*, 1940-1943, 6, p. 121; RIEDEL E., o.c., p. 117-121.

11. WIESFLECKER H., *Kaiser Maximilian I. Das Reich, Österreich und Europa an der Wende zur Neuzeit*, dl. V: *Der Kaiser und seine Umwelt: Hof, Staat, Wirtschaft, Gesellschaft und Kultur*, München, 1986, p. 293-296; DALLMEIER M., *Quellen zur Geschichte des europäischen Postwesens 1501-1806*, dl. I: *Quellen - Literatur - Einleitung* (Thurn und Taxis-Studien, 9/I), Kallmünz, 1977, p. 51: gaat uit van een „Verkürzung der Beförderungszeiten auf ein Sechstel“ (een verkorting van de vervoertijden tot een zesde).

12. OHMAN F., *Die Anfänge des Postwesens und die Taxis*, Leipzig, 1909, p. 144: de geleidebrieven tonen aan dat dit voor de postsecties rondom Kempten werkelijk het geval was: Pleß-Kempten 39 km, Kempten-Füssen 38 km; vergelijk ook met ZIMMERMANN K., o.c., p. 32.

13. REDLICH O., *Vier Post-Stundenpässe aus den Jahren 1496 bis 1500*, in *Mitteilungen des Instituts für österreichische Geschichtsforschung*, 1891, 12, p. 494-504.

14. SCHILLING H., *Aufbruch und Krise. Deutschland 1517-1648*, Berlin, 1988, p. 42-43.

15. WIESFLECKER H., *Kaiser Maximilian I.*, dl. I: *Jugend, burgundisch-erbe und Römisches Königdom bis zur Alleinherrschaft 1459-1493*; dl. V, p. 293-296.
16. Memmingen, Stadtbibliothek, *Chroniken*, inv. nr. Folio 2.20. De laatste zin heeft allicht betrekking op de transportsnelheid, die door de kroniekschrijver dus in twijfel werd getrokken. In zijn tijd liep de postroute reeds langs Memmingen heen.
17. MUMMENHOFF W., *Der Nachrichtendienst zwischen Deutschland und Italien im 16. Jahrhundert*, Berlijn, Diss., 1911.
18. HAMANN B. (ed.), *o.c.*, p. 180-183, 382-385.
19. RÜBSAM J., *François de Taxis, le créateur de la poste moderne, et son neveu Jean-Baptiste de Taxis*, in *L'Union Postale*, 1892, 17, p. 125-131, 141-149, 157-162; ID., *Franz von Taxis*, in *Allgemeine Deutsche Biographie*, 1894, 37, p. 488 e.v.; ORTMANN W., *Franz von Taxis*, in *Archiv für Post und Fernmeldewesen*, 1949, 1, p. 52-55; WAGENFÜHR H., *Franz von Taxis*, in *Exempla historica. Epochen der Weltgeschichte in Biographien*, dl. 24: *Humanismus, Renaissance und Reformation. Kolonisten, Kaufleute, Erfinder*, Frankfurt, 1983, p. 119-132.
20. DALLMEIER M., *Quellen*, dl. II: *Urkunden - Regesten* (Thurn und Taxis-Studien, 9/II), Kallmünz, 1977, p. 3, regest 1; de omrekening van de valuta naar OHMANN F., *o.c.*, p. 167.
21. OHMANN F., *o.c.*, p. 86; DALLMEIER M., *Quellen*, dl. I, p. 50.
22. DALLMEIER M., *Quellen*, dl. I, p. 49-55.
23. OHMANN F., *o.c.*, p. 169-170.
24. BAUER W., *Die Taxis'sche Post und die Beförderung der Briefe Karls V. in den Jahren 1523-1525*, in *Mitteilungen des Instituts für österreichische Geschichtsforschung*, 1906, 27, p. 436-459.
25. Regensburg, FZA, *Postarkunden*, nr. 1.
26. De tekst van de oorkonde in RÜBSAM J., *Johann Baptista von Taxis, ein Staatsmann und Militär unter Philipp II. und Philipp III. 1530-1610. Nebst einem Exkurs: Aus der Urzeit der Taxis'schen Posten 1505-1520*, Freiburg, 1889, p. 188-189.
27. BEHRINGER W., *o.c.*, p. 37.
28. REDLICH O., *o.c.*, p. 498; OHMANN F., *o.c.*, p. 139-146, dateert diezelfde geleidelijke correctie ten jare 1506.
29. REDLICH O., *o.c.*, p. 494; een afwijkende, maar qua resultaat overeenstemmende berekening vinden we bij SCHULTE A., *Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien*, Leipzig, 1900, dl. I, p. 504.
30. OHMANN F., *o.c.*, p. 146.
31. WIESFLECKER H., *o.c.*, dl. V, p. 293-296.
32. OHMANN F., *o.c.*, p. 103, 142-146, 171.
33. BAUER W., *o.c.*, p. 436-459.
34. Regensburg, FZA, *Postarkunden*, nr. 2; tekst in RÜBSAM J., *Johann Baptista von Taxis*, p. 215-227; REIS J.P., *Histoire des Postes, des Télégraphes et des Téléphones du Grand-duché de Luxembourg*, s.l., 1897, p. 560-562; DALLMEIER M., *Quellen*, dl. II, p. 4-5, regest 3.
35. RÜBSAM J., *Das kaiserliche Postamt zu Mailand in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts unter Simon von Taxis*, in *Archiv für Post und Telegraphie*, 1901, 29, p. 445.
36. BEHRINGER W., *o.c.*, p. 38.
37. RÜBSAM J., *Johann Baptista von Taxis*, p. 210.
38. DALLMEIER M., *Quellen*, dl. II, p. 5-10, regesten 4-9; p. 13-14, regest 20; p. 20, regest 37.
39. EHRENBURG R., *Das Zeitalter der Fugger*, dl. II: *Die Weltbörsen und Finanzkrisen des 16. Jahrhunderts*, Jena, 1896, p. 50.
40. Regensburg, FZA, *Postarkunden*, nr. 6.
41. RÜBSAM J., *Un traité postal de 1517*, in *L'Union Postale*, 1897, 22, p. 112-119; *Anales de los ordenanzas de correos de España*, dl. I: 1283-1819, Madrid, 1879, p. 1-3.
42. RÜBSAM J., *Franz von Taxis*, p. 488-491; SCHWENNICKE D. (ed.), *Europäische Stammtafeln. Stammtafeln zur Geschichte der europäischen Staaten*, dl. 5, Marburg, 1988, tabel 124.
43. MAIER B., *Die kulturellen und wirtschaftlichen Voraussetzungen für die Einbeziehung des privaten Briefverkehrs in die Taxis'sche Post*, in *Deutsche Postgeschichte*, 1943, 4, p. 99; DALLMEIER M., *Quellen*, dl. I, p. 53; dl. II, p. 9-10, regest 11.
44. DALLMEIER M., *Quellen*, dl. I, p. 53; dl. II, p. 9-10, regest 11.
45. De ordonnantie van 8 mei 1545 richt zich specifiek tegen de Antwerpse kooplieden.
46. RÜBSAM J., *Ordonnance de l'Empereur Charles V pour le maintien du monopole postal, de l'année 1545*, in *L'Union Postale*, 19, 1894, p. 189; DALLMEIER M., *Quellen*, dl. II, p. 14, regest 21.
47. BAUER W., *o.c.*, p. 436-459.
48. Zo wordt in 1543 gezegd, dat de posthouder van Cannstadt de brieven acht dagen lang had laten liggen, vgl.: BAUMGARTEN (ed.), *Sleidens Briefwechsel*, p. 188, 233; STEINHAUSEN G., *Geschichte des deutschen Briefes. Zur Kulturgeschichte des deutschen Volkes*, Berlijn, 1889, dl. I, p. 1-35. De Taxis-posterijen stonden echter bekend als zijnde veiliger en sneller dan de „slagersposten” (ronderzicende verhandelars die occasioneel brieven meenamen) en de stadsboden.
49. LOSSEN M., *Briefe von Andreas Masius und seinen Freunden, 1538-1573*, Leipzig, 1886, p. 35 e.v., 39, 41, 83 e.v., 141, 223, 256-257. Wannecr de post uitviel, werd dit zeer betreurd: *ibidem*, p. 109, 113.
50. MUMMENHOFF W., *Der Nachrichtendienst zwischen Deutschland und Italien im 16. Jahrhundert*, Berlijn, Diss., 1911, p. 27 e.v.
51. BASTL B., *Das Tagebuch des Philipp Eduard Fugger (1560-1569) als Quelle zur Fuggergeschichte. Edition und Darstellung*, Tübingen, 1987, 254.
52. STEINHAUSEN G., *o.c.*, dl. I, p. 97.
53. GREIFF B., *Tagebuch des Lucas Rem aus den Jahren 1494-1541. Ein Beitrag zur Handelsgeschichte der Stadt Augsburg*, Augsburg, 1861, p. 18, 21; *Allgemeine Deutsche Biographie*, 28, p. 187-190.
54. Regensburg, FZA, *Postarkunden*, nr. 15; DALLMEIER M., *Quellen*, dl. II, p. 13-14, regest 20.
55. Regensburg, FZA, *Postarkunden*, nr. 15; DALLMEIER M., *Quellen*, dl. II, p. 13-14, regest 20; tekst in LÜNIG J.C., *Das Teutsche Reichs-Archiv...*, Leipzig, 1713, dl. I, p. 441-442.
56. DALLMEIER M., *Quellen*, dl. I, p. 57.
57. ALTMANNBERGER H.J., *Die rechtlichen Gesichtspunkte des Streites um das Postregal in den Schriften des 17. und 18. Jahrhunderts*, Frankfurt, 1954, p. 98-99. Overleverd is dit advies enkel bij KLOCK C., *Tractatus Nomico-Politicus de contributionibus*, Bremen, 1634.
58. VON HÖRNIGK L., *Inauguralis conclusionum juridicarum centuria de regali postarum jure*, Frankfurt, 1638, cap. XV, th. II; MOSER J.J., *Teutsches Staatsrecht*, Leipzig, 1742, dl. 5, Boek II, cap. 78, par. 180.
59. SCHWARZ K., *Die Entstehung der deutschen Post*, Berlijn, 1931, p. 32.
60. EHRENBURG R., *Das Zeitalter der Fugger*, dl. II, p. 153-169.
61. KALMUS L., *Weltgeschichte der Post. Mit besonderer Berücksichtigung des deutschen Sprachgebietes*, Wenen, 1937, p. 106; DALLMEIER M., *Quellen*, dl. I, p. 61.
62. RÜBSAM J., *Zur Geschichte des internationalen Postwesens im 16. und 17. Jahrhundert*, in *Historisches Jahrbuch des Görres-Gesellschaft*, 1892, 13, p. 26-27.
63. GOLLER E., *Jacob Henot, Postmeister von Cöln. Ein Beitrag zur Geschichte der sogenannten Postreformation um die Wende des 16. Jahrhunderts*, Bonn, 1910, p. 23-28.
64. FREYTAG R., *Zur Geschichte der Poststrecke Rheinhäusen-Brüssel*, in *Archiv für Post und Telegraphie*, 1921, 49, p. 289-295.
65. GOLLER E., *o.c.*, p. 140.
66. Regensburg, FZA, *Postakten*, nr. 814, p. 302 e.v.
67. Oorkonde met zegel, manupropria, in Regensburg, FZA, *Postakten*, nr. 814, fol. 185-200; DALLMEIER M., *Quellen*, dl. I, p. 65; DALLMEIER M., *Quellen*, dl. II, p. 38-40, regesten 81-85.
68. VON BEUST J.E., *Versuch einer ausführlichen Erklärung des Postregals, und was demselben anhängig, überhaupt und ins besondere in Ansehung des Heiligen Römischen Reichs Teutscher Nation... verfasst*, Jena, 1747, dl. I, p. 111.
69. GOLLER E., *o.c.*, p. 117 e.v. Inderdaad hielpen de Fuggers bij de financiering van de post alweer eens terdege mee (Regensburg, FZA, *Postakten*, nr. 814: uitbetaling van de kwartaalsoldij van de Duitse posthouders door Georg Ludwig Fugger voor 1601-1602).
70. Een ons komt ongeveer overeen met 30 g of met vier bladen papier. De Duitse posterijen wegen een „normale brief” vandaag de dag op 20 g af. Vgl. RÜBSAM J., *Postavisii und Postconti aus den Jahren 1599 bis 1624*, in *Deutsche Geschichtsblätter*, 1906, 7, p. 8-19.
71. De jaren 1608 en 1609 in Regensburg, FZA, *Haus- und Familiensachen*, nr. 117; het jaar 1610 in Regensburg, FZA, *Haus- und Familiensachen*, nr. 118. Voor de mededeling van deze bron dank ik Dr. Martin Dallmeier.
72. Daarnaast was er nog de Oostenrijkse hofpostlijn, van Venetië via Wenen naar Praag, en verder bestonden er de Augsburgse „Venetië-boden”, voor wie het wisselen van paarden verboden was.
73. Regensburg, FZA, *Haus- und Familiensachen*, nrs. 117 en 118.
74. RÜBSAM J., *Postavisii und Postconti*, p. 8-19: de saldo-bedragen werden in lire telkens op- of afgerond.
75. *Ibidem*; het origineel in Regensburg, FZA, *Haus- und Familiensachen*, nr. 117.
76. Regensburg, FZA, *Postakten*, nr. 5403.
77. DALLMEIER M., *Quellen*, dl. I, p. 70.
78. Van 26 mei 1611 tot 19 september 1612; EFFENBERGER E., *Geschichte der österreichischen Post. Nach amtlichen Quellen verfasst*, Wenen, 1913, p. 28.
79. DALLMEIER M., *Quellen*, dl. I, p. 71-72.
80. GOLLER E., *o.c.*, p. 151, naar Wenen, Haus-, Hof- und Staatsarchiv, *Reichshofrat Akten, Henot contra Taxis*, II, F. 90.
81. *Ibidem*, p. 151-152.
82. RÜBSAM J., *Johann Baptista von Taxis*.
83. DALLMEIER M., *Quellen*, dl. I, p. 72.
84. RÜBSAM J., *Ein internationales Postkursbuch aus dem Jahre 1563*, in *L'Union Postale*, 1889, 14, p. 82-88, 93-103.
85. COTTOGNO O., *Nuovo Itinerario delle poste per tutto il mondo*, Milaan, 1608 (andere uitgaven: Milaan, 1611; Milaan, 1623; Milaan,

1666; Milaan, 1676).

86. VON BEUST J.E., *o.c.*, Jena, 1748, dl. II, p. 585: „Bericht von der ehemahligen Beschaffenheit des Post-Wesens im heil. Römischen Reich“ door Johannes von den Birghden omstreeks 1630 opgesteld.
87. *Ibidem*, p. 585.
88. REPGEN K. (ed.), *Krieg und Politik 1618-1648*, München, 1988.
89. KORZENDORFER A., *Alexandrine von Taxis, Generalpostmeisterin des Deutschen Reiches während des Dreißigjährigen Krieges*, in *Deutsche Verkehrs-Zeitung*, 1934, 58, p. 638-639.
90. BRUNNER J., *Die Poststraße von Augsburg bis zum Böhmerwald*, in *Archiv für Postgeschichte in Bayern*, 1938, 14, p. 135-150.
91. RÜBSAM J., *Un service privilégié des postes et des estafettes des Pays-Bas pour Londres de l'année 1633*, in *L'Union Postale*, 1902, 27, p. 193-198.
92. KALMUS L., *o.c.*, p. 237.
93. DALLMEIER M., *Quellen*, dl. I, p. 75 e.v.
94. FLEITMANN W., *Postverbindungen für den Westfälischen Friedenskongress 1643 bis 1648*, in *Archiv für Deutsche Postgeschichte*, 1972, 1, p. 9.
95. *Ibidem*, p. 9.
96. *Ibidem*, p. 11-12.
97. HERZOG H., *Die deutschen Lehenposten des 17. bis 19. Jahrhunderts*, in *Archiv für Post und Telegraphie*, 1907, 35, p. 435.
98. KALMUS L., *o.c.*, p. 244.
99. *Ibidem*, p. 240 e.v., naar Wenen, Haus-, Hof und Staatsarchiv, *Reichshofrat Antiqua*, nr. 620.
100. KALMUS L., *o.c.*, p. 241, naar Wenen, Haus-, Hof- und Staatsarchiv, *Mainzer Erzkanzlerarchiv, Postalia*, 4; Memorie van 17 januari 1637 (tekst bij LÜDIG J.G., *Das Teutsche Reichs-Archiv*, dl. I, p. 456-457); keizerlijk schrijven aan de aartskanselier van 12 augustus 1637 (tekst bij LÜDIG J.G., *o.c.*, dl. I, p. 457 e.v.).
101. FLEITMANN W., *o.c.*, p. 3-48.
102. ALTMANNBERGER H.J., *o.c.*, p. 88-92.
103. VON STEPHAN H., *Geschichte der preussischen Post (bis 1858)*. Neubearbeitet und fortgeführt bis 1868 von SAUTTER K., Berlijn, 1928.
104. SCHAEFER G., *Geschichte des Sächsischen Postwesens vom Ursprunge bis zum Übergang in die Verwaltung des Norddeutschen Bundes*, Dresden, 1879.
105. DALLMEIER M., *Quellen*, dl. I, p. 93-94.
106. SCHAEFER G., *o.c.*, p. 34-35.
107. VON STEPHAN H., *o.c.*, p. 43-47.
108. RÜBSAM J., *Un traité postal international de l'année 1660*, in *L'Union Postale*, 1895, 20, p. 146-156.
109. DALLMEIER M., *Quellen*, dl. I, p. 121-123; dl. II, p. 203-205.
110. Een statistiek over het Engelse brievenverkeer vanuit het postkantoor Antwerpen in 1678, in???, p. 239-246.
111. OLEARIUS J.C., *Allgemein-nützliche Postnachrichten oder summarischer Auszug eines vollständigen Post-Systems*, Wenen, 1779, par. XVII.
112. DALLMEIER M. en PROBST E. (red.), *o.c.*, p. 145.
113. HILDEBRANDT R., *Die Georg Fuggerischen Erben'. Kaufmännische Tätigkeit und sozialer Status 1555-1600*, Berlijn, 1966, p. 52 e.v., 84-101.
114. BAUER C., *Unternehmung und Unternehmungsformen im Spätmittelalter und in der beginnenden Neuzeit*, Jena, 1936, p. 33-36, 88-91, 111-112.
115. Regensburg, FZA, *Postakten*, nr. 814.
116. GÖLLER E., *o.c.*; KREMER K.H., *Johann von der Birghden (1582-1645)*, in *Archiv für Deutsche Postgeschichte*, 1984, 1, p. 7-43.
117. KELLENBENZ H., *Wirtschaft und Gesellschaft Europas 1350-1650*, in FISCHER W. e.a. (eds.), *Handbuch der europäischen Wirtschafts- und Sozialgeschichte*, Stuttgart, 1980, dl. 3, p. 300-301.
118. DALLMEIER M., *Quellen*, dl. II, p. 89.
119. Regensburg, FZA, *Personalakten*, nrs. 9795-9810; Art. *Vrints*, in VON WURZBACH C., *Biographisches Lexikon des Kaiserthums Oesterreich*, Wenen, 1885, dl. 52, p. 5-8; HAMPE H., *Postgeschichtliche Sippenkunde*, in *Deutsche Postgeschichte*, 1941-1942, 3, p. 36-37. Baron von Vrints-Berberich was als opvolger van baron von Lilien van 1787 tot 1806 intendant-generaal van de rijkspost en vervolgens tot 1843 directeur-generaal van de posten van Thurn und Taxis.
120. DALLMEIER M., *Quellen*, dl. II, p. 101; FREYTAG R., *Über Postmeisterfamilien mit besonderer Berücksichtigung der Familie Kees*, in *Familien-geschichtliche Blätter*, 1915, 13, p. 2.
121. Regensburg, FZA, *Haus- und Familiensachen*, nr. 790: het oudste archief-repertorium van 1504-1689.
122. Regensburg, FZA, *Haus- und Familiensachen*, nr. 790: oudste archief-repertorium van 1504-1689, fol. 195-209. De rijkspostkantoren Keulen, Frankfurt, Roermond, Hamburg, Auguste, Regensburg, Bremen, Rheinhausen, Straatsburg, Neurenberg, Luik, Leipzig, Münster, Osnabrück, Lindau, Hildesheim, Würzburg, Mainz, Braunschweig, Koblenz, Lübeck, Kleef, Kanstatt, Erfurt, München, Marburg, Kassel, Amberg, Kitzingen, Passau. Daar kwamen nog de postkantoren bij in België, Bourgondië, de Elzas en Lotharingen, de zogenaamde „Nederlandse posten“.
123. PIENDL M., *Das fürstliche Haus Thurn und Taxis. Zur Geschichte des Hauses und der Thurn und Taxis-Post*, Regensburg, 1980, p. 42-43.
124. Vergelijk met de volgende uittreksels over de administratie en het kaswezen.
125. Regensburg, FZA, *Haus- und Familiensachen*, nr. 790: oudste archief-repertorium van 1504-1689.
126. FLACCCHIO E., *Généalogie de la très-illustré, très-ancienne et autrefois souveraine maison de la Tour*, 3 dln., Brussel, 1709.
127. Regensburg, FZA, *Haus- und Familiensachen-Urkunden*, nr. 1387 (17. Mai 1713).
128. B.v. in het jaar 1722, zie Regensburg, FZA, *Posturkunden*, nr. 234, 827; in het jaar 1724, zie Regensburg, FZA, *Postakten*, nr. 5107; in het jaar 1740, zie Regensburg, FZA, *Posturkunden*, nr. 930; vergelijk met DALLMEIER M., *Quellen*, II, p. 337-343, 384-385.
129. Het origineel in Regensburg, FZA, *Haus- und Familiensachen-Akten*, nr. 1 (manupropria).
130. Regensburg, FZA, *Haus- und Familiensachen-Akten*, nr. 2355; Regensburg, FZA, *Hofmarschallamt-Akten*, nr. 1 en 5. Vergelijk met PROBST E., *Die Entwicklung der fürstlichen Verwaltungsstellen seit dem 18. Jahrhundert*, in PIENDL M. (ed.), *Beiträge zur Geschichte, Kunst- und Kulturflüge im Hause Thurn und Taxis (Thurn und Taxis-Studien, 10)*, Kallmünz, 1978, p. 269-270.
131. Het origineel in Regensburg, FZA, *Haus- und Familiensachen-Akten*, nr. 2355 (manupropria); Regensburg, FZA, *Hofmarschallamt-akten*, nr. 1.
132. Jacob Heinrich von Haysdorff, directeur van het hoofdkantoor Augsburg en geheimraad. Zijn broer, Georg Friedrich von Haysdorff, was rijkspostmeester te Bamberg en hofraad van Thurn und Taxis; vergelijk met VON HUECK W. (ed.), *Adellexikon*, Limburg, 1972-1987, dl. V, p. 49.
133. Regensburg, FZA, *Hofmarschallamt-Akten*, nr. 1 (opperste leiding in het jaar 1739). Literatuur over Vrints en Berberich, zie HAMPE H., *o.c.*, p. 35-36. Literatuur over Lilien, zie KRUCHEM H.M., *Die Freiherren von Lilien und die Post des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation*, in KRUCHEM H.M., *Die Brücke der Erbsälzer. Europäische und westfälische Postdokumentation 1600-1900*, Werl, 1975, p. 7-79.
134. VON BEUST J.E., *o.c.*, dl. II, p. 585 (cf. noot 86).
135. Regensburg, FZA, *Postakten*, nr. 1676.
136. VAILLÉ E., *Histoire générale des Postes françaises*, Parijs, 1951, dl. V, p. 374 e.v.; Regensburg, FZA, *Postakten*, nr. 5158.
137. VAILLÉ E., *La poste des Pays-Bas espagnols sous la direction successive de Pajot, fermier des postes de France et Jambain, directeur général (1701-1727)*, in *Revue des Postes belges*, 1950-1951, p. 13-23.
138. DALLMEIER M., *Quellen*, dl. I, p. 132-135; RÜBSAM J., *Le tarif général des Pays-Bas autrichiens de l'année 1729*, in *L'Union Postale*, 1894, 19, p. 44-49.
139. BEHRINGER W., *o.c.*, p. 113-114.
140. WAUTERS J., *Les postes en Belgique avant la Révolution française*, Parijs-Brussel, 1874, p. 27.
141. Regensburg, FZA, *Generalkasse Rechnungen 1733-1794*.
142. DOHR F., *Das Postwesen am linken Niederrhein 1550-1900*, Viersen, 1972.
143. Regensburg, FZA, *Generalkasse Rechnungen 1733-1794*. De Rijksdaalder was 1,5 gulden waard, de Pruisische daalder had een waarde van 7/4 (1,75) fl. Vergelijk met HALKE H., *Handwörterbuch der Münzkunde und ihrer Hilfswissenschaften*, Berlijn, 1909, p. 221-231, 350-356.
144. LÜBBECKE F., *Das Palais Thurn und Taxis zu Frankfurt am Main*, Frankfurt, 1955.
145. PIENDL M., *Das fürstliche Haus Thurn und Taxis*, p. 47.
146. FREYTAG R., *Das Prinzipalkommissariat des Fürsten Alexander Ferdinand von Thurn und Taxis*, in *Zeitschrift des Historischen Vereins Dillingen*, 1912, 25, p. 9.
147. SCHLÖSSER S., *Der Mainzer Erzkanzler im Streit der Häuser Habsburg und Wittelsbach um das Kaisertum 1740-1745*, Stuttgart, 1986, p. 99-100.
148. FREYTAG R., *Das Prinzipalkommissariat*, p. 10.
149. BEHRINGER W., *o.c.*, p. 197 e.v.
150. FISCHER P., *Historical aspects of international concession agreements*, in *Grotian Society Papers. Studies in the history of the law of nations*, 1972, p. 222-261.
151. VON STEPHAN H., *o.c.*, dl. I, p. 718-719.
152. GLASEWALD A.E., *Thurn und Taxis und die Philatelie*, Gössnitz, 1926; HAFERKAMP H. en PROBST E. (eds.), *Thurn und Taxis Stempelhandbuch*, 3 dln., Schwandorf, 1976-1978; WINICK L., *Thurn und Taxis*, in *The American Philatelist*, 1984, 98, p. 457-461.
153. FREYTAG R., *Belgisch-Taxische Erinnerungsmarken 1952*, in *Archiv für Postgeschichte in Bayern*, 1952-1954, 8, p. 49-51.