

# 獨蘭交通の先驅としてのミュンスター公僧正領の驛制

三井 高陽

## 一 十七世紀の旅客運送

歌洲中古の驛制は其發達區々にして何等統一なく各國其制を異にせりビユヒャー教授も其著に於て述べて曰く十六世紀の末に於て郵制が一般の需要に應じ國家の經營として秩序あるものとなれり

也。(K. Bücher: Die Entstehung der Volkswirtschaft S. 206)

十七世紀は即ち歐洲交通史上劃時代的改革の行はれたる時代にして歐洲(英國を除き)が獨逸皇帝の下に特許を得たるタクシス侯(Fürst Taxis)の手に移りて大いに面目を改めたる

時代なり(この事につきては他日別稿を草す)、然るに中世初期に行はれし僧院飛脚(Pöster Post)の後裔とも稱すべき僧正領内に於ける郵便獨擅權

はタクシス侯の特許權外に残り公僧正は其管區内に己の命令下に特殊の旅客運送設備、文書遞送の施設を有したり其中最も特色あり、權威ありしものをウエストフアリアのミュンスター(Münster)の公僧正領に行はれし驛制とす。

獨逸に於ける旅客運送の最も進歩せしもの、嚆矢とせらるゝものは十七世紀中葉のブランデンブルグ侯の私設驛車なり、この車は一車毎に二人の旅客を載せたりしのみ(Stephan: Geschichte der Preussischen Post S. 61) 然るに當時普魯西の管下

外に驛制を有せしはこのミュンスター公僧正にして十七世紀上半にすでにブランデンブルグ侯の夫に比して遜色なき程度設備あり、有名なるウエ

ストフアリア平和條約(一六四五年)開始の前二年即ち一六四三年頃に定期の車馬發遣の制備り其後二十年を経て完成の域に向へり、當時普魯西にありては其廣大なる領土に全般的交通制を布く違なくウエストフアリア條約の際は普魯西即ち當時のブランデンブルグ侯が其派遣せる平和議定全權委員との間に往復する文書の發遣に特に飛脚を備へたるもこれ一時的施設にして伯林とミュンスター

間は未だ永久的交通の施設なく、條約の翌年一六四六年ミュンスターを中心としてウエストフアリア各地の交通はプロシアの手にて保たれし如くステファン氏等は説くも(註釋G. v. Preussische post S. 13)未だこれを確證するの史料に乏しく最近ミュンスターの史家ミュラー氏は一六四七年に至り普魯西とウエストフアリア地方との永續的連絡ありしことをレーゲンスブルグのタキシス侯家中央文書館の文獻中一六四七年二月二日にケルン

(Cölln an Spree)よりオスナブルック市、ミュンスター市を経てクレーベ(Cleve)に至る線が獨逸帝國郵便長官タキシス伯(當時は伯爵家)よりブランデンブルグ選舉侯フリードリッヒウイールヘルムに許されし旨の特許狀を發見し其年月によりて右ステファン氏の説を反駁したり。

この郵便は主として文書遞送を主とするものにして、稍軍事的色彩濃厚なるものなるが、當時これを龍騎兵飛脚ドラゴンナーポスト又は近衛兵飛脚ナゲツクンと稱す戰時に謂ふ傳令衛兵ボストラパシエンに相當し野戰郵便なり(Stephan G. v. P. Post 63)。これは伯林近郊三獨逸哩毎に二人宛の騎兵を屯せしめ伯林を去る三十獨逸哩以外にはこの制なく、たゞ伯林ミュンスター間五十獨哩の長途は頗る其傳達に苦しめり、この長路はベルリン、スパンダウ、ラテナウ、タンゲルミウンデを経てブラウンシュワイヒ、ハノーバーを通りてミンデン、オスナブルック、ミュンス

ターに達するものにして文書は原則として公狀を  
遞送せしも料金を收めて私狀も扱ひしことありミ  
ュンスターよりウエーゼルを経てクレーベに騎馬  
の飛脚を通ず。

當時クレーベよりブランデンブルグ侯の私營飛  
脚（これをポータンマイスター *Poten Meister* と  
稱す）を木、日曜の二日ミュンスターに出しこゝ  
にて公僧正の許を得てベルリンに向ふこの騎馬飛  
脚は約二年續きたり（一六四七年二月 一六四九  
年二月）、然して一方ウエストフアリア條約は一六  
四八年十月（一六四三年開始、一六四八年五月西、  
蘭議定 一六四八年九月瑞獨議定）終結し一六四  
九年を以て普魯西も全權の引揚と共に伯林ミュン  
スターの騎兵の飛脚を廢せしも一般民衆の要望に  
より普魯西はベルリンよりスパンダウ、ブランデ  
ンブルグ、バルビ、ハルベルスタット、ブランシ  
ユワイヒ、ハノーバー、ミンデン、ビールフェル

ド、リツプスタット、ハム、ウエーゼルに至る飛  
脚を設く、これ旅客運送を主とせずして文書遞送  
を主とするを以て四獨逸哩毎に替馬を備へたりと  
云ふ、（一六五二年ビールフェルド、リツプスタッ  
ト、ハムの線を廢してミンデン、ミュンスター、  
ウエーゼルに向ふ道路悪しきを以てなり）其後マ  
グデブルグ地方がフリードリヒ一世の手に收めら  
るゝに及びブランシュワイヒ、ハノーバーの道を  
避け自己直領の伯林、マグデブルグ、ハルベルス  
タット、ヒルデスハイムに通せり。

かく普魯西が屢其改革擴張を以て自己の飛脚驛  
馬をウエストフアリア方面に進むる一方ミュンス  
ターの公僧正クリストフェルンハルド（*Christoph  
Bernhard Von Galen 1650—1678 在職*）公は自己の  
管領内に於て着々其抱負を實現せり、もつとも公  
僧正ベルンハルドの前住たるフェルジナンド一世  
（*Ferdinand I. Herzog Von Bayern 1612—50*）が十

七世紀初葉に飛脚料の新設を企てミュンスターの市立古文書館の史料にもウイン、スパイラー方面にもミュンスター公の飛脚の到着せし旨記しあるものあり、ベルンハルドは外に向つては自己の管域には一切外の施設の伸入を許さざると共にこれが施設を以てミュンスター財政資源の一となさんと考へ、文書遞送の如き小口のものより旅客の定期運送にて收入を得んと企てたり、彼の施設は實際に於て利益を齎したりき、彼の改革は從來ミュンスター公僧正領の飛脚がミュンスター市の脚走飛脚フニルヘンデヒョッフワリヒョッフライと僧 正 職 の手にありし騎馬飛脚とタキシス侯の經營する獨逸帝國々營飛脚(註タキシス侯の飛脚はアベルヒルセンよりヂエルメン、ハルテルン、サルフエン、シエルムベックを通じて、ウエーゼル、クレーベに)の三者なりしを全く廢除して自ら直營のものとし特に彼自ら一六六三年レーグンスブルグに於ける獨逸帝國會議に列し又一六六四年ウインの帝國戰時委員會議に委員として列席するや、各地

の驛車等に乗じ自ら見聞し同年十月エルフルト、バデルボルンを経てミュンスターに歸り畫策するところあり一六六五年首都ミュンスターより自領内のバデルボルンにいたる他ライン、ウエーゼルに達する驛道をひらき「ミュンスター驛車規則」(Münsterische Wagen postordnung)を發布して發着時間賃銀等を定めたり。

今ミュンスターの國立文書館に存する當時の布令によれば原則として第一便は毎週月曜日朝ミュンスターを發して Teltitz-Warendorf-Klaholt-Hersbrook-Nienkerken-Rheda-Ritberg-Neuenhaus-Paderborn-Warborg-Cassel-Frankfurt の道順をとり驛車を發遣しこゝにてメツツ及巴里へ向ふ旅客をして乗換せしむ、これ當時にありては獨逸、佛蘭西連絡の重要線たりし所以なり。

第二便は毎火曜及土曜日にライン河を利用してベントハイム、デルデン、ゴール、テベンテル、

アムスフォルトを通りてアムステルダムに至る獨  
 蘭連絡線なり、この二便は對外の重要なる交通路  
 として商業上重大なる關係を有しこの他に國內交  
 通の主線としては水曜日朝八時に發するケルン行  
 の驛車なり、これはオルフエン及びシエルレンベ  
 ツケを経てウエーゼル、デュイスベルグ及びジュ  
 ツセルドルフ、ケルンに至るものなり、今試みに  
 當時の文書によりて其賃銀を見るに

ミュンスターより各地への賃銀(Die Fracht)

- 至ワールンドルフ 十シリング
- レハ 廿四シリング
- 至リットベルグ 一ライヒスタラー二シリング
- 同バデルボルン 一ライヒスタラー十四シリング
- 同ワルブルヒ 二ライヒスタラー七シリング
- 同カツセル 三ライヒスタラー七シリング
- 同フランクフルト 七ライヒスタラー
- 同ライオン 十四シリング
- 同デベンテル 四ライヒスタラー

同アムステルダム 五ライヒスタラー

同オルフエン 十四シリング

同ウエーゼル 一ライヒスタラー廿一シリング

同ジュイスブルグ 二ライヒスタラー七シリング

ジュツセルドルフ 二ライヒスタラー廿一シリング

ケルン 三ライヒスタラー七シリング

(荷物十封度以上ノモノハ一人分ノ賃銀ヲ支拂フ事)

右定期驛車の發着は正規的に行はれ乗客の他に  
 文書、金銀貨、荷物等を輸送せしを以て盜賊の出  
 沒も頻發しミュンスター市内へ雜多の外國人等の  
 入市容易になりしを以て公僧正は一六六五年三月  
 十六日警備令を發し外より到着せし一切の旅客に  
 つき旅行の目的滞在期間等を訊問せしめ該係官の  
 許を得てミュンスターに泊ることを許し午後九時  
 を以て四周の城門を閉鎖せしむること、右九時以  
 後遲着の驛車は所定の郵便喇叭の吹奏により開門  
 することゝ規定せり。

## 11. 第二期時代 (1668-1696)

然るに其經營益々大を加ふるに従ひ經費も亦多く豫期せし如き財源として大なる價值を認め難きに及びこゝに改革を要することゝなり先ず其原因を調べたるに、元來本經營が公僧正の經營なるが

故に資金に於て豊富ならず、従つて設備殊に專屬馬匹、吏員の不足を來し且道路の修築怠り勝にて旅客減少の傾あり又獨逸帝國よりの補助金も種々の原因(テルンタキシス侯家の妨害等)によりて下附中止となり愈々經營困難となれり。

こゝに於て一六六八年公僧正は普魯西在リツプスタット (Lippstadt) の郵便局長エリンクハウス (Elinghaus) に依りて改革を企て今迄の線の他に更にケルン直通の新線を加ふ、この線は毎週水曜日七時ミュンスターを發しヘルベルン、ウエルネ、リユネン、ボクム、ステーレ、ケツトウエヒ、ジュツセルドルを経てケルンに至るものにして行程

二日に互る、然して旅費一人につき三ライヒスタラーと規定し舊線と共に四線とし (一、パデルボルン三、ウエーセル) 車體も風雨に耐ふる立派なるものとし一車八人乗の大型に擴大したり。

註 Dr. H. Koning "Geschichte des Postwesens im Fürstbistum

Münster" S. 22

かくてクリストフ ベルンハルド公僧正によりて創められたる驛車は其次の第五十六代公僧正フエルジナンド二世 (Fürstbischof Ferdinand II. von Fürstenberg) によりて改良せられ註彼がミンスター

(註フエルジナンド二世はパデルボルン僧正として一六六〇年就任しミュンスター公僧正兼攝は一六七八年より就任す一六八三年退) のみならずパデルボルン僧正たるの地位より

してこの兩地を自由に己の理想通り統治せしを以て右兩地間の驛路最も早く改良せられ先代僧正が十四年前に設けたるミュンスターよりワールンドルフ、レーダ、ノイハウス、パデルボルン間の道は一六七九年一月すでに大修築に着手したり、こ

れ一は彼の居城が恰もノイハウスにある爲なりし  
も兎に角改良の企成功し二月更にベルンハルド公  
の創めしミュンスタールウエーゼル間の道を従来オ  
ルフエン、シエルンベツク經由なりしを改めてノ  
ツトルン、コースフェルド、ボルケン、ボホルト  
間を經由する道に更めて旅客を吸收するに便利と  
なし別に一六七九年二月四頭馬車を造りて商業中  
心の都府たるオランダのデベンテルに向ふ商客の  
ため車を増發せり。註

註 デベンテル行驛車行程 Münster—Nollath—Coesfeld—gescher  
—Stadlohn—Vreden—和蘭Dorculo—Lochum—Deventer

これ即ちフェルジナンド公僧正の「驛程規則」(The  
rhdand's Postwagordnung) として知らるゝもの  
なり、彼は先代の施設に大改良を加へ、現に先のワ  
レンドルフ經由バデルボルンに至る線(第一線)が  
收支償はざるに鑑みて細かき豫算の許に新線を立  
案し、一六七九年四月より従來の馬車の他に四頭

立の(一臺六人乗)小車を就役せしめ先ずミュンス  
ターライン間をそれよりオスナブリュック、ハノー  
バー間、又ラインよりベントハイム、デベンター、  
アマースフオート、アムステルダム線を設け、別  
にラインよりリンゲン、ノイハウス、ツオレンに  
至る線も設け従來よりも經費を安くし獨逸帝國の  
タキンス侯の郵便と衝突し無益の競争をなさずし  
て出来るだけ妥協の方針を執りたるものなり。

第二には彼はミュンスタールよりコースフェル  
ド、ボルカを經てウエーゼルに至る線を開きす  
で二月これも實施せり。

彼の次に立てる公僧正はマキシミリアン ハイ  
ンリヒ(<sup>ババリア太公兼任一六八</sup>  
<sup>三二一六八八在任</sup>) 公僧正と稱し一六八  
八年七月五日ミュンスタールよりレングリツヒを經  
てオスナブリュックに至る道を開き次代フリード  
リツヒ クリスチアン公 (Friedrich Christian Von  
Plettenberg Tenhausen) も其先代の意をうけて道

路の修理に努力し一六八八年以來廢絶せしウエーゼル行の定期車を復興し二週一回發車することゝし一六九三年實施す。

十七世紀末に至る和蘭商業の繁盛はミュンスターとオランダの間の交通の密接なるを要求し一六九五年七月公僧正は令してミュンスター郵便局長ブルツゲマン Briggemann 及びツウオレ市 Zwolle の富豪テルベック Terbeck に特權を與へパデルボルンより來れる郵便車と連絡して毎週二回木曜日ミュンスターよりブルグスタインフルト、グロナウ、エンシエーデ、ゴールを経てツウオレに至る定期驛車を發せしむ (其後アルグスタインフルトの附近路ライン、オクトルプ、エランシエーテの道を執り) 一六九六年五月十二日公僧正はミュンスターよりアムステルダムに至るものとツウオレ、ビーレフェルド、パデルボルン、ウエーゼル、オスナブリュックに至る各道に更に定期車を發することゝしこゝに最も擴張せられし時代

を現出せり。

### 三 ミュンスター、ウエーゼル間の交通 (1696)

一六七九年よりミュンスターウエーゼル間の交通はオルフェン、シエルムベック間を経ずしてコースフェルド、ボルケンを経由することゝなり、一六八八年以來普魯西王有郵便線(ウエーゼル、アルンハイム間)と連絡し益々交通の便を加へたり今參考の爲に當時郵便經營の任にあたるデートリヒ、ブルグマン事務所より發行せし車行票に記されたる規定を左に譯出す、これによりて賃銀率を知る事を得

#### 車行票 (ウエーゼル、ミュンスター間の車行票の内)

「上帝の御名に上帝の御加護の下にミュンスターよりコースフェルド、ボルケンを経てウエーゼルに至る驛車を左の時間割によりて發遣せり。

一六九六年三月六日火曜日午前八時發



○乗客 三名 コースフェルド行、賃二ライヒスター  
ラー 荷物特別運賃三シリリング

○乗客 一名 ウエーゼル行、賃コースフェルドより

賃銀荷物共二四シリング八片

○油紙包小箱一個書狀一通添 ジユツセンドルフ住オ

フエン嬢宛 ミュンスタター ウエーゼル間賃

銀十八志八フエニヒ

○書狀 一通 コースフェルド バケド氏宛

○書籍 一包 レーゼル氏宛 賃三志六布

○書籍 一包 ボルケン市カニエル氏宛 ボルケン迄

賃四志

○書狀 一通 (重量重し)ウエーゼル市ゴツトフリー

ドブルク氏宛 ミュンスタターよりウエーゼル

宛四志八片

○雜書狀四通 (内一通ボルケン市行)コースフェルド

行書狀二通未拂 ボルケン市行書狀賃未拂

○小包 一個 モリツ氏宛

以上によりて大體當時の賃銀を知り得べく尙其他

の車行票によりて見るに馬車はミュンスタターウエーゼル間往復四日を要せし往復せばコースフェルドニ泊りしこと判明せり。

#### 四 十八世紀即ち終期のミュンスタター

郵便 (1700-1802)

十七世紀の末に於ミュンスタターよりラインを利  
用してオランダ及びバデルボルン及びオスナブリ  
ック又ウエーゼルに到れる物は後に商業の發達に  
つれ交通繁くなりライプチヒよりミュンスタターを  
經て和蘭に至る大交通路開發の端緒を開けり註

註 Mathias "fiber post und post Regale 1 Bd. S. 17"

其後南獨逸の商工業都市たるニュルンベルグは  
伊太利及北海との商業取引の中繼都市となるに及  
びライプチヒは其繁榮をニュルンベルグに奪はれ  
たるも獨蘭交通の中樞としてミュンスタターの重要  
なる地位は依然として存在しカツセル、バデルボ  
ルン、アルンハイムの郵政當局は更にザクセン及

和蘭の交通についての道路の修理賃銀の低下等に努力し更に西獨の要都カッセル、ミュンスターの交通は舊に増して繁盛となり一週二回定期的に行はれ非常なる好成績を收む。註

註 ミュンスター古文書によりて見るに一七〇〇年四月十六日

午後六時カッセルを發せし馬車は十七日正午ミュンスターに着しミュンスターより十七日午前六時カッセルの車を發し十八日午前三時にカッセルに着せり。

然してミュンスターが依然として其公僧正管區に據りて己の管域内を恰も一國家の形をなしたるを以て管區外との交通線の新設等には其都度當該主權者間に契約を締結せざるべからず、十八世紀に於て交通繁盛の度を加へたるミュンスターアルンハイム間の分線は在ハルトマンズドルフ公僧正郵便局長とアルンハイム市長兼郵政長たるボリシウム (Bourisium) の間に協定し従來ミュンスターの車が大僧正管區境にて停車し隣邦の郵便車

に乗換せしめ大僧正管區の郵便車の區境外進行を許さざりしを乗客の不便と手数の繁雜を除くため一夜其管區境ボルケンに泊り翌朝其儘出發せしめ得ることとし今迄ボルケンにて乗換したる乗客と積換せし郵便行囊も其儘運ばるゝ事となり時間と手数を省くを得、更にザクセン選舉侯兼波蘭王アウグスト (August der Starke) はミュンスターの大僧正フランツ、アーノルド僧正 (Minst. Fürstbischof Franz Arnold Von Wolf Meternich Gracht 1708—1718在職) と特約して一七一二年ライプチヒ、メルゼブルヒ、ランケンザルフア、ミュールハウゼン、カッセル、アルンハイム、アムステルダムの長驛路を開き獨蘭交通の便を開きたりミュンスターよりアムステルダムに向ふ路は初めノツトルン、コースフェルド、ベレン、ボルケン、レーデ、ボホルト、ドースギルフ、アルンハイム、アマースフォルト、ナールデンよりアムステルダムに至

りしも一七三一年マツクスクレメンヌ運河の開通と共にミュンスターよりボルケン、ボホルト、アレンハイムの陸路の外にミュンスターよりマツクスハーフェンに至る運河を舟行し更に陸に上りてツウオレ、ツイダーゼーを経てアムステルダムに至れり。註

註 當時の旅客一人賃銀 ライプチヒ アムステルダム間七日半を要し八十二クルレルニグロシエンを支拂ふ。

かくてミュンスター交通の最盛時は十八世紀中葉に極り公僧正クレメンヌ、アウグスト(バイエルン太公一七一九—六一)の時ケルン大僧正エルツェンヨッフ兼選擧侯の職を兼ねしを以て其管區たるミュンスター及びボンの兩管區を連絡する事に決し一七二三年ミュンスター、アバルヒユルゼン、ジュルメー、ハルテルン、ドルステン、ジュイスブルグ、ジュツセルドルフ、ケルン、ボンを通ずる線を設く註

註 Stephan "Geschichte der Preuss. post. S. 152"

かゝる大擴張をなしたるミュンスターの郵便も

最末期の公僧正マキシミアン、フリードリヒ

(Graf Von Königsegg—Rohentels 1762—84) 及奥

太利エルツヘルツオホ太公マキシミアン、フ

ンツ公(1741—1800)の時に至りて漸く廢類し一八

〇二年八月二日プロイセンのブリューヘル將軍に

よりて其管區の東半とミュンスターを普魯西に收

められ一八〇七年チルジツト條約によりてフラン

ス領となりて其ミュンスター管區は佛蘭西の支配

下に立ち一八一五年維納會議によりて普魯西の手

に移りこゝに公僧正領没落と同時に其郵便施設も

普魯西の下に收められたり。

獨蘭交通の先驅として商業上、通信上貢獻をな

し其規模大ならざりしと雖も兩國文化の爲に功績

ありしことは忘るべからざるなり。

(引用書目録)

- “Fürstbischöflich Münsterische Personnenposten” von Müller  
Berlin A. P. T. 1923. S. 345
- Stephan ” Geschichte der Preuß. Post ” Berlin 1859
- Müller ” Ein Fürstbischöflicher Postfuhrvertrag aus dem Jahre  
1679 ” Archiv. Post. Berlin 1920. s. 329
- Crole ” Geschichte der deutschen Post ” Berlin 1880.
- Crole ” Geschichte der deutschen Post von ihren Anfängen  
bis zur Gegenwart ” 2te Auflg. Leipzig 1890
- Müller ” Nachtliefer Uelbortfall auf der Thunn Faxeische Reit-  
post West-Münster im Jahre 1657 ! Postarchiv. Berlin 1920  
S. 413
- Matthias “Ueber Posten u. Postregale ” Berlin 1832.
- Müller “ Die Dragonerpost Berlin-Münster ” Postarchiv. Berlin.  
1921. S. 320
- do ; “ Der Postdienst in Münster Während der Westfälischen  
Friedenstagnung ” Postarchiv. Berlin. 1919. S. 144
- do ; Fürstbischöflich Münsterisch Postwagensordnung aus  
dem Jahre 1679 ” Postarchiv. Berlin. 1914 S. 512.
- Rensing ” Geichte des Postwesens im Fürstbistum Münst-  
er ” Berlin. S. 22
- Schiffler “ Geschichte des sächsischen Postwesens ” Dresden  
1879.
- Jahn “ Die Gründung der kurbayernburgsch-preussischen  
Staatspost ” Berlin 1849.