

—JACQUES CHARRON

## *De postillon à prince, la saga de la famille Tour et Taxis*

**I**l est possible d'obtenir, par la recherche philatélique et biographique, un portrait presque clair du développement de l'histoire postale en Europe grâce à l'une des familles les plus célèbres du Vieux Continent. La maison Tour et Taxis a établi et perfectionné un système qui dura 350 ans, passant titres et noblesse à chaque nouvelle génération.

C'est à Bruxelles, dans la chapelle sépulcrale dédiée à sainte Ursule en l'église Notre-Dame-des-Victoires-au-Sablon, que l'histoire prend le recul indispensable pour évaluer le rôle tenu par les grands maîtres des postes de la famille Tour et Taxis qui y reposent. C'est ici, parmi ces marbres somptueux, que se lisent les noms de ceux qui instituèrent, les premiers, les postes internationales, en assurèrent le service durant plus de trois siècles et firent de Bruxelles (dans les Pays-Bas, à l'époque) un des hauts lieux de l'aventure postale où leurs conceptions de la poste purent triompher de toutes les contingences et de toutes les hégémonies adverses.

Au milieu du XVe siècle, les ancêtres des Taxis étaient membres de la Compagnie de commerce vénitienne *Dei Corrieri* et étaient embauchés dans le service de la messagerie papale. Cela, par contre, ne signifiait pas un service tel qu'on l'entend aujourd'hui. Les moines errants, les étudiants communiquant avec les universités, les messagers des cloîtres, les messagers des villes médiévales, les cochers des voitures de marchandise, tous occasionnellement transportaient des messages. Les nobles avaient leurs propres messagers exprès.

Les villes, qui prospéraient avec les riches marchands, possédaient leurs propres messagers et cochers de voitures pour les messages et les biens.

L'établissement et la croissance de la Hanse germanique créa la nécessité de transmettre et de recevoir des messages. La Hanse fut une confédération économique d'environ 125 villes commerciales formée au XIVe siècle. Son but était de fournir une protection aux marchands séjournant à l'étranger et d'obtenir des privilèges pour le commerce avec les chefs de pays étrangers.

La Ligue hanséatique réglementait le partage des pertes résultant des naufrages et de la piraterie, tout en établissant des salaires uniformes pour les marins. Ses villes principales furent Brême, Hambourg et Lübeck.

Des postes furent installés le long des routes à l'intention des serviteurs de Louis XI (1423-1483), pour le divertissement des voyageurs et des cochers et pour le repos des chevaux vers le milieu du XVe siècle en France.

Des chevaux de relais furent tenus prêts pour accélérer la circulation. Le mot «poste» vient de *posita statio equorum*, c'est-à-dire un poste pour chevaux du *Cursus publicus* romain qui fut le précurseur du service postal d'aujourd'hui.

Les messagers de la ville médiévale portaient uniformes, lances et sacs postaux. Ils portaient souvent une plaque d'argent en signe de leur origine et de leur fonction (Voir illustrations couleur Scott 757, et 382 à 385).

Au XIVe siècle, lorsque les corps de métier prirent naissance, un postillon se joignit à la corporation des bouchers qui fut fondée pour promouvoir les communications entre les peuples. Ses exigences : posséder un cheval, faire partie de la milice et prendre son tour dans le service de messenger.

Lorsque les bouchers voyageaient de ville en ville, achetant du bétail et transportant le courrier, ils annonçaient leur arrivée dans les villes en soufflant dans une corne de vache, ancêtre du cor de la poste. Bien que ce fût un cor, il ne fut jamais classé comme instrument de musique. Ceux qui avaient du bétail à vendre attendaient impatiemment le son du cor de la poste (Sc. 325).

Le cor de poste était un instrument à vent en métal, contourné en spirale et terminé par une partie évasée et utilisé par les postillons pour annoncer l'arrivée du courrier dans les villages (Sc. 515, 566 et B-211).

Au XVI<sup>e</sup> siècle, un huchet d'or fut ajouté aux armoiries de la maison Tour et Taxis.

Les diligences pour le courrier se formèrent finalement à partir des coches des marchands (Sc. 1018 et 1019).

Les armoiries étaient peintes en jaune, couleur qui décore les armoiries de l'ancien Empire romain germanique et celle de la première poste des Taxis impériale.

Les villes tentèrent, par des ordonnances, de réglementer les routes, les droits, les devoirs et les salaires. L'ordonnance la plus ancienne connue vient de Strasbourg pour l'année 1443. Des routes de messagers traversèrent toute l'Allemagne, plus tard en compétition avec la poste impériale des Taxis, tout en aidant au développement des bureaux de la poste.

Le système postal Tour et Taxis était si minutieux que les villes hanséatiques développèrent leurs bureaux de poste en s'en inspirant. Ceux-ci furent les précurseurs du système de relais pour les messagers et les chevaux.

Fiabilité et ponctualité furent dès le début une caractéristique de la poste des Taxis. Dès les premières conventions, l'horaire de livraison fut énoncé et devait être observé. Prenant en considération la route, le climat et les conditions climatiques, pour la même distance, la poste obtint plus de temps en hiver qu'en été. Le service était rapide et efficace. S'il survenait une guerre dans

les pays par où les postes devaient circuler, celles-ci étaient détournées. Les trajets vers les cours royales devaient être effectués dans les délais suivants :

Innsbrück à Bruxelles : 5 jours en été, 6 jours et demi en hiver;  
 Bruxelles à Paris : 44 heures en été, 54 heures en hiver;  
 Bruxelles à Blois : 2 jours et demi en été, 3 jours en hiver;  
 Grenade à Bruxelles : 15 jours en été, 18 jours en hiver;  
 Bruxelles à Tolède : 12 jours en été, 14 jours en hiver.

Au début, la poste était à l'usage exclusif de la royauté. La certitude de la livraison fut garantie par le fait que plusieurs membres de la famille Taxis étaient maîtres de poste dans différents endroits.

La famille Tassis ou Taxis était connue depuis 1290. Elle était originaire des Alpes bergamasques, près de Cornello dans la vallée de Brembo, en Italie. L'origine du nom provient soit de Monte Tasso (montagne du Blaireau) une montagne dans la région, soit du nom commun blaireau, qui est «tasso» au singulier ou «tassi» au pluriel.

Après 1500, le nom semble changer en Taxis et occasionnellement, en allemand, Dax. «Della Torre e Tassis» veut dire «de la tour et du blaireau», «de la Tour et Taxis» en français et «Thurn und Taxis» en allemand.

Dans les armoiries des derniers princes de Tour et Taxis, la tour et le blaireau évoquent le nom de la famille et constituent des armes parlantes.

Les courriers furent des messagers spéciaux voyageant en premier lieu à pied, plus tard à cheval et puis par diligence; ils utilisèrent des peaux de blaireau attachées sur leur front et sur celui de leur cheval afin de repousser les mouches, les chutes de pierres et pour repousser les mauvais esprits alors qu'ils traversaient les passes dangereuses des montagnes, entre autres, des Alpes (Sc. 1136 et B-266).

La tâche du postillon fut excitante et colorée. Les



extrêmes de température, les vols de grand chemin, les raclées infligées par des individus désagréables n'ont jamais écarté les postillons de leur devoir. La famille, dont les débuts ont fait traverser à pied le Saint-Empire romain en Europe, avec son cortège de privations, se transforme finalement des siècles plus tard en princes du Saint-Empire romain qui vécurent dans le luxe et la splendeur de leurs palais.

Martin Ier della Torre fut le premier membre de la famille. Il participa aux croisades du XIIe siècle.

Les premières stations postales dans le Saint-Empire romain germanique furent établies au milieu du XVe siècle par Roger de Tour et Tassis, effectivement le premier grand maître des postes, durant le règne de l'empereur Frédéric III. La Belgique émit 12 timbres illustrant les familles de Tour et Taxis à l'occasion du XIIIe congrès de l'Union postale universelle en 1952.

Les premiers documents postaux intégraux qu'on possède sont des feuilles de route pour l'année 1495. Voici un extrait d'une feuille de route qui accompagna une expédition de marchandises en novembre 1495 de Milan, en Italie, à Worms, en Allemagne, et signé par différents messagers qui se relevaient l'un l'autre dans un groupe de postillons : «Je, Valentin, postier de Mals, reconnais avoir reçu un paquet de lettres du postillon venant de Burms le jour de la Saint-Martin 9 heures passées midi. Aussi, je, Bents Glessner, postillon à Rheinhausen, ai reçu ces lettres ci-dessus dans la nuit entre une et deux heures et ensuite les ai livrées à Worms le dimanche matin environ 8 heures.»

De ces feuilles de route, on apprend que les routes de courrier existaient déjà d'Innsbrück à Fussen, en Bavière, par le passage du Fern, Ulm, Rheinhausen et Worms jusqu'à Malines et Bruxelles, de Milan à Constance et Salzbourg et autres. Le postillon d'Ulm nommé Hans écrivit sur le bord d'une feuille de route : «Cher monsieur le maître de poste, envoyez-nous de l'argent, nous n'en avons plus, on ne peut pas payer les fers à cheval. Nous devons aux aubergistes et ils disent qu'ils vont prendre nos chevaux pour se faire rembourser.» Le manque d'argent fut chose courante durant des siècles.

À l'aube du XVIe siècle, on trouve François de Taxis, Obristen Postmaister, à Augsbourg, c'est-à-dire, deuxième grand maître des postes de l'empereur Maximilien Ier, tandis que son frère, Johannes Dax, est nommé en grande pompe, le 1er mars 1500, capitaine et maître des postes à Gand par Philippe le Beau, fils du même empereur Maximilien Ier (Sc. B-302, 435, 971 et 1531).

Le 18 janvier 1505 à Bruxelles, François de Tassis s'engagea, moyennant une rémunération annuelle, à établir un service de courrier de grande envergure. Philippe le Beau devint roi de Castille de 1504 à 1506. Le service devait partir des Pays-Bas pour se rendre à la cour impériale d'Allemagne, à la cour du roi de France et à la cour d'Espagne. Des stations postales avec des chevaux de relais et des établissements offrant repas et gîte pour les messagers furent établies à des distances régulières. Un réseau bien organisé s'étendit sur de grandes régions d'Europe (Sc. 704).

La trésorerie royale, ne pouvant plus payer à François Ier le montant convenu, celui-ci demanda la permission de transporter le courrier public et ainsi que des passagers dans les coches pour compenser la perte de revenu.

Philippe le Beau décéda en 1506 et son frère, le futur Charles Quint, conféra des titres de noblesse à la famille Taxis. Avec ces honneurs additionnels, un huchet d'or fut ajouté aux armoiries. Le cor de la poste a symbolisé les systèmes postaux jusqu'à nos jours.

Le comportement humain et journalier de François de Tassis est peu connu. En 1509, Maximilien Ier en parle comme d'un serviteur «malicieux et caduc». Mais en 1512, François de Tassis accède, ainsi que ses neveux, à la noblesse et tous sont faits chevaliers du Saint-Empire, et ils sont créés comtes palatins.

Le souvenir le plus tangible qui est resté de François de Tassis est son livre d'heures, conservé au Musée Condé à Chantilly. Il se compose de 206 feuillets sur vélin, ornés de 15 illustrations et de 42 miniatures et il peut être comparé aux *Très Riches Heures du duc de Berry*, ouvrage également exécuté par des miniaturistes flamands.

Le 12 novembre 1516, Charles Quint octroie à François de Tassis et à son neveu Jean-Baptiste, chevalier de Tour et Tassis, troisième grand maître des postes, la direction générale de ses postes depuis Bruxelles jusqu'en Espagne, à Rome, Vérone, Naples, en Allemagne et en France, à charge pour eux de créer un service spécial partout où Charles Quint et le roi de France se trouveront.

Comme il est interdit à tout autre de «courir la poste», Charles Quint institue en leur faveur un monopole international qu'ils conserveront jalousement en dépit des changements de régime, des invasions et des guerres.

Dès 1516, partout, à Innsbruck, à Trente, à Saragosse, à Rome, à Venise, un descendant des Tassis est maître des postes. De Londres à Grenade, d'Anvers à Vienne, pas une lettre ne s'envoie qui ne porte le cachet des Tassis.

La poste des Taxis fut déclarée monopole. Le réseau Tour et Taxis fut prolongé en Italie et une route postale fut établie entre Bruxelles et Vienne où Maximilien Ier tenait sa cour. En 1517, François de Tassis mourut à Malines, en Belgique, et son neveu, Jean-Baptiste, né à Cornello, en 1476, hérita du réseau (Sc. 436).

Charles Quint conféra le généralat de maître de poste à Jean-Baptiste et cette fonction fut prolongée jusqu'en Espagne. En 1519, lorsque Maximilien Ier mourut, le roi Charles Quint fut élu empereur d'Autriche. Jean-Baptiste se rendit personnellement à Bruxelles pour informer la cour de cette très grande nouvelle.

Jean-Baptiste de Tassis, comte palatin, conseiller, chambellan et gentilhomme de la chambre de l'empereur, prévôt et lieutenant des fiefs du comté de la Roche, meurt en 1541 à Ratisbonne selon certains historiens, à Bruxelles selon d'autres, au cours d'un ultime voyage accompli en compagnie de l'empereur.

Avec la prolongation du service postal en Espagne, des nouvelles conventions furent rédigées. Les points essentiels de la convention du 12 novembre 1516 furent :

- Les maîtres de poste ont l'obligation de maintenir les stations postales;
- Ils doivent maintenir deux chevaux afin d'obtenir un transport plus rapide;
- Le roi doit, aux stations postales et là où les routes postales changent, aussi bien en France, Allemagne, Rome, Naples et Espagne, nommer des personnes fiables pour livrer les lettres et paquets aux maîtres de poste et pour prendre possession des lettres qui arrivent;
- Le roi procurera et livrera aux maîtres de poste les licences du Saint-Père le pape, du roi de France et celles d'autres princes et gouvernants, afin que les postes puissent pénétrer les villes fermées, utiliser les traversiers, les ponts, etc.;
- Aucune personne ne gardera des chevaux de la poste sans permission spéciale des maîtres de poste et ministres de postillons autre qu'un Taxis.

Le début du vrai service postal en Allemagne coïncide avec cette convention du 12 novembre 1516.

La poste apporta aux Taxis un excellent revenu, en plus de nombreux honneurs qu'ils ont mérités par leur initiative et leur prudence.

Le 31 décembre 1536, le frère de François, Léonard Ier, baron de Tour et Tassis, fut nommé quatrième grand maître des postes par Charles Quint (Sc. 437).

En 1555, celui-ci abdiqua. Il y avait beaucoup d'agitation dans les villes. La poste en a souffert grandement. La coopération était inexistante.

Léonard Ier naquit en 1521 aux Pays-Bas et il y décéda en 1612. Il aurait servi aux postes de 1536 à 1612.

Une grave crise apporta une perte de revenu des postes des Pays-Bas après la révolte de ceux-ci. Les voituriers indépendants apprirent à accaparer la circulation grandissante et l'utilisèrent à leur profit. Les employés postaux de Taxis tentèrent de bénéficier de cette agitation et offrirent un service postal indépendant à leurs propres frais.

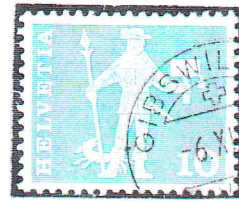




325



382



383



384



385



435



436



437



438



439



440



441



442



443



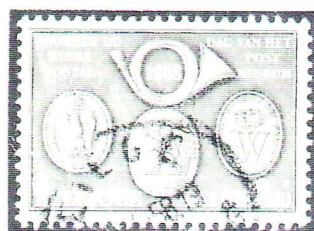
444



445



504



515



539



566



Le maître de poste Henot de Cologne rompit avec les Taxis et rechercha les faveurs de l'empereur Rodolphe II de Habsbourg qui le nomma maître de poste impérial de Cologne, complètement indépendant de la poste des Taxis. Par ironie du sort, Henot mit fin à la poste des marchands, la poste des bouchers et le service de messagerie d'Augsbourg. Grâce à ce désistement, il contribua grandement au développement de la poste des Taxis. Pendant que ses hommes se désengageaient de ces postes, les marchands importants des villes se rallièrent autour de Léonard de Taxis, ce qui renforça la poste de façon considérable. Léonard et ses héritiers furent créés barons impériaux, le 16 janvier 1608.

Lamoral Ier, fils de Léonard Ier, comte de Tour et Tassis, devint le cinquième grand maître des postes. Il naquit aux Pays-Bas en 1557 (Sc. 438). Il servit dans cette fonction de 1612 à 1624. L'empereur Ferdinand II le nomma, lui et ses héritiers, comtes du Saint-Empire romain germanique. Lamoral Ier mourut, le 7 juillet 1624, à Bruxelles. Ce fut une date décisive dans l'histoire des postes et dans celle de l'illustre famille.

Léonard II, comte de Tour et Tassis, fut le sixième grand maître des postes. Il était le fils du comte Lamoral Ier (Sc. 439). Léonard II naquit à Bruxelles, le 5 juillet 1594, et il mourut à Prague, le 22 mai 1628. Il servit de 1624 à 1628 seulement.

Lamoral II, Claude François, comte de Tour et Tassis, fut le septième grand maître des postes; il était le fils du comte Léonard II et d'Alexandrine de Rye. Lamoral II naquit à Bruxelles, le 14 février 1621, et il mourut à Anvers, le 13 septembre 1676. Il servit aux postes de 1639 à 1679, sa mère, Alexandrine de Rye, ayant servi de 1628 à 1639 (Sc. 440).

Lorsque Lamoral II n'était qu'un enfant de huit ans, son père mourut et sa mère, Alexandrine de Rye, devint la seule maîtresse générale des postes. Son rôle ne fut pas facile. La guerre de Trente Ans faisait rage dans les pays desservis par la poste de Taxis. L'opposition à ce service postal faisait surface ici et là. Par contre, Alexandrine maintint l'unité du système postal. Le portrait d'Alexandrine fut reproduit d'une manière exquise sur une tapisserie commandée par son fils en 1606. Il existe deux

autres exemples d'une pareille gérance féminine. Il y eut celle d'Anne Courtin, épouse du surintendant des postes en France vers 1629 et celle de Dorothee Krag du Danemark de 1703 à 1711 (Sc. 539).

En 1628, la poste des Taxis avait un réseau de relais à travers toute l'Europe et embauchait 20 000 postillons.

Suite aux plaintes d'Alexandrine, l'empereur Ferdinand II écrivit une lettre, datée 12 août 1637, pour supprimer toutes autres entreprises postales et pour protéger la poste impériale des Taxis. Cette volonté de l'empereur ne s'appliquait pas à la France où il n'avait aucune autorité... à cause du roi Louis XIV. Les villes de la Hanse possédaient leurs propres courriers et, à cause de la guerre de Trente Ans, beaucoup de gens parcouraient les routes et faisaient du profit en transportant le courrier et les marchandises.

L'édit de Ferdinand II se lisait comme suit : «Le courrier des bouchers, marchands et autres gens sera confisqué. Les messagers seront emprisonnés, condamnés à une amende de cent guldens d'or, la moitié sera remise aux pauvres là où il y aura confiscation, l'autre moitié à être remise à la comtesse de Taxis.» Des batailles sanglantes suivirent lorsque les messagers non autorisés rencontrèrent la poste impériale. Le courrier fut pris de force et les chevaux volés.

Quand Lamoral II atteignit la majorité, il prit la direction de la poste impériale de sa mère. Lamoral II, germanisé, fut le premier de la famille à s'appeler von Thurn und Taxis (de Tour et Taxis). Il inséra la tour dans ses armoiries de famille ainsi que le blaireau.

Eugène-Alexandre, prince de Tour et Tassis, fut le huitième grand maître des postes. Il est né à Bruxelles en janvier 1652 et mourut à Francfort-sur-le-Main, le 21 février 1714. Fils du comte Lamoral II, il servit aux postes de 1676 à 1714. Il fut le premier à porter le titre de prince dans l'illustre famille (Sc. 441). Eugène-Alexandre prit la direction de la poste en 1676. L'empereur Léopold Ier l'éleva au rang de prince impérial avec droit d'héritier. En 1698, Eugène-Alexandre proposa à l'empereur la

première ordonnance postale impériale. Elle contenait des règles importantes pour le service postal et devint un modèle pour beaucoup d'autres ordonnances postales.

En 1714, l'année du traité de paix de Rastadt qui mit fin à la guerre de la Succession d'Espagne, le prince Anselme-François entreprit la gestion de la poste impériale (Sc. 442).

Anselme-François, prince de Tour et Taxis, fut le neuvième grand maître des postes. Il naquit à Bruxelles en janvier 1681 et mourut en novembre 1739 dans les Pays-Bas. La maison princière des Taxis avait résidence à Ratisbonne en Allemagne. Les services postaux s'amélioraient. Le service postal par coche fut étendu. En 1690, un service postal pour passagers fut établi entre Francfort et Nuremberg. Les postes-coches commencèrent à accepter des expéditions de monnaie aussi bien que des passagers et marchandises.

Sous Anselme-François, la maison des Taxis, par le biais de grandes acquisitions de terres, implanta ses racines encore plus profondément dans le sol allemand. Des parents français et italiens furent embauchés comme maîtres de poste en Allemagne. Beaucoup de germanophiles s'objectèrent à cette démarche. Ils croyaient que seuls les natifs d'Allemagne devaient être ainsi embauchés. Les employés postaux jouissaient de plusieurs privilèges, libertés ainsi qu'exemptions des taxes. D'autre part, aucun maître de poste n'était autorisé à se marier sans le consentement princier ! Anselme-François fut en fonction de 1714 à 1739.

Alexandre-Ferdinand, prince de Tour et Taxis, fut le dixième grand maître des postes. Il servit de 1739 à 1746, et encore de 1748 à 1773. Il naquit à Francfort le 21 mars 1704 et il mourut à Ratisbonne le 17 mars 1773. Il était le fils du prince Anselme-François. Alexandre-Ferdinand fut un politicien habile (Sc. 443). Il s'insinua dans les bonnes grâces de l'empereur et la série d'honneurs en faveur de la maison des Taxis s'accumula avec l'entrée d'un de ses membres dans le collège des princes, sur recommandation de l'empereur en 1754.

Depuis 1748, les princes de Tour et Taxis se sont

fixés à Ratisbonne et, en 1769, leurs privilèges sont supprimés au Tyrol, là où trois siècles plus tôt ils avaient pris naissance.

Charles-Anselme, prince de Tour et Taxis, fut le onzième grand maître des postes. Il servit de 1773 à 1792 et encore de mars à juillet 1793. Il est né à Francfort, le 2 juin 1733, et il mourut près de Ratisbonne, le 13 novembre 1805. Il était le fils du prince Alexandre-Ferdinand. L'âge d'or de la poste impériale et la plus grande splendeur de la maison souveraine princière s'épanouirent sous Charles-Anselme (Sc. 444). Encore d'autres propriétés furent acquises et l'empereur lui attribua le titre de comte princier souverain impérial en 1787.

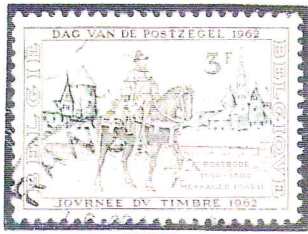
Mais les États d'empire et le Saint-Empire germanique subirent les effets de la Révolution française et, en conséquence, la première poste impériale aussi ! En juin 1790, le gouvernement de Hanovre suspendait tous les bureaux de poste dans sa région.

Taxis perdit ses propriétés et les postes en Belgique. En 1801, la France prit la relève de la poste des Taxis dans les Pays-Bas et les territoires sur la rive gauche du Rhin selon le traité de paix.

En décembre 1801, une importante convention postale entre la République française et Charles-Anselme fut conclue. La Prusse s'assura les privilèges de la poste conformément à l'entente avec la France. L'entente entre Tour et Taxis et la France fut très favorable pour le prince Charles-Anselme parce que toute la correspondance française et espagnole devait passer par la poste de Taxis. Le général Bonaparte a facilité la poursuite du système postal de Tour et Taxis durant sa présence sur les territoires allemands. Autrement, la fin de la poste de Tour et Taxis aurait été beaucoup plus rapide.

La conclusion des députations impériales apporta à la maison princière une compensation territoriale pour la perte de territoire sur le Rhin. De plus, la continuation de la poste du prince de Tour et Taxis est garantie selon la façon dont elle est constituée. Elle est sous la protection spéciale de l'empereur et du Collège des électeurs.





578



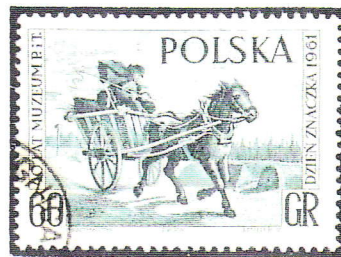
704



757



971



1018



1019



1136



1531



B-211



B-266



B-302



Charles-Alexandre, prince de Tour et Taxis, le douzième grand maître des postes, servit de mars 1814 à juin 1815. Il naquit à Ratisbonne le 21 février 1770 et il mourut le 15 juillet 1827. Il était le fils du prince Charles-Anselme (Sc. 445).

En 1805, la Prusse occupa Hanovre et prit la gestion de la poste. Le 12 juillet de la même année, la Confédération du Rhin fut fondée. Avec l'abdication de l'empereur François II, le 6 août 1806, le Saint-Empire romain germanique n'existe plus. La poste impériale fut démantelée. La fonction héréditaire de grand maître des postes disparaîtra éventuellement avec Maximilien-Charles, prince de Tour et Taxis.

Les privilèges postaux des princes de Tour et Taxis existaient toujours et simplifiaient l'institution des postes de tenure féodale dans les États qui demeurèrent fidèles aux anciens accords. De nombreux accords furent donc conclus entre les princes de Tour et Taxis et les souverains des petits États.

Les États du Nord comprenaient :

- L'Électorat de Hesse-Cassel
- Le Grand Duché de Saxe-Weimar-Eisenach
- La partie du territoire de Gotha du duché de Saxe-Gotha
- La Principauté de Lippe-Detmold
- La Principauté de Reuss, branche aînée de Greiz
- La Principauté de Reuss, branche cadette de Gera (ou Schleiz)
- La Principauté de Schwarzburg-Sondershausen
- Les villes hanséatiques libres de Brême, Hambourg et de Lübeck.

Les États du Sud englobaient :

- Le Comté de Hesse-Hambourg
- Le Duché de Nassau
- Le Duché de Saxe-Meiningen
- Le Gouvernement supérieur de la Principauté de Schwarzburg-Rudolstadt
- Le Grand Duché de Hesse-Darmstadt

- La partie du territoire de Cobourg du Duché de Saxe-Cobourg
- La Principauté de Hohenzollern-Hechingen
- La Principauté de Hohenzollern-Sigmaringen
- La ville libre de Francfort-sur-le-Main.

Ces années furent dures pour l'ensemble des postes allemandes. Bien que Napoléon Ier fût considéré comme un protecteur de la poste, il stipula que tous les maîtres de poste en Allemagne étaient fort utiles pour le service de l'armée. Les postes devinrent alors plus lentes et les abus se multipliaient.

Les revenus étant à la baisse, les tarifs postaux furent d'abord doublés, puis triplés; et ils étaient ainsi les plus élevés de tous les pays d'Europe.

Les maîtres de poste n'étaient plus nommés par Tour et Taxis mais proposés aux gouvernants territoriaux.

En 1827, Maximilien-Charles, prince de Tour et Taxis, le treizième grand maître des postes, entra en fonction. Il était destiné à être le dernier prince de Tour et Taxis. Le 1er mai 1851, la poste princière de Tour et Taxis se joignit à l'Union postale germano-autrichienne. D'autres postes allemandes se joignirent également et firent de l'Union postale un instrument de valeur qui aida à préparer une union postale mondiale avec ses nombreux avantages pour toutes les nations.

Le service postal prussien devint volumineux et puissant. Son organisation fut magistrale. Des tarifs postaux clairs et peu dispendieux, la ponctualité et la rapidité étant la règle. En décembre 1817, la Prusse et la maison de Tour et Taxis décidèrent, de consentement mutuel, de maintenir la coopération, de la fortifier et de ne pas empiéter l'une sur l'autre en déroutant le courrier. Les succès politiques de la Prusse et l'agrandissement de son territoire créèrent l'expansion des privilèges postaux particulièrement où il y avait des postes princières de Tour et Taxis.

Les nouveaux chemins de fer supplantèrent les

coches des postes. Écrire des lettres n'était plus le privilège des intellectuels. Les chemins de fer créèrent une nouvelle source d'ennuis pour Maximilien-Charles, mais non pour la Prusse. Les chemins de fer du Wurtemberg refusèrent aux postes de Tour et Taxis l'usage ferroviaire.

Les premiers timbres-poste de Tour et Taxis firent leur apparition le 1er janvier 1852 et ils furent en usage durant 15 ans et 6 mois, après quoi ils furent remplacés par ceux du district postal de l'Allemagne du Nord.

Les émissions de timbres-poste de Tour et Taxis ont paru, de 1852 à 1867, selon la monnaie utilisée dans les territoires allemands desservis :

- États du Nord : monnaie « groschen »  
(32 émissions)
- États du Sud : monnaie « kreuzer »  
(22 émissions).

Les événements de 1866 apportèrent à la Prusse une croissance territoriale et un service postal. Des plans pour l'annexion de la poste de Tour et Taxis dans les différents États allemands existaient dans les tiroirs de bureau prussiens depuis longtemps.

Ce fut le Prussien Heinrich von Stephan, l'homme qui en 1865 proposa la création de la carte postale, qui fut destiné à accomplir le transfert du service postal de Tour et Taxis à la Prusse et de mettre le point final à cette institution vieille de 350 ans. Dans une lettre à son épouse, Stephan dit : « Le 22 avril 1866, j'ai pris la gestion postale de Tour et Taxis. Ce fut un acte historique. La chute d'une institution de 350 ans. Aux Taxis, qui s'inquiétèrent de leurs cuillères d'argent, les épouses et leurs filles, j'ai composé des lettres de sauf-conduit. » À sa mère, Stephan écrivit : « Quand j'ai signé ce document, on enleva un cancer (sic) de 350 ans en Allemagne ! »

L'accord du 28 janvier 1867 entre l'État de Prusse, représenté par Ernst von Bülow et Heinrich von Stephan, et le prince Maximilien-Charles, représenté par le baron von Gruben et Wilhelm Ripperger, se lit comme suit : « Son Altesse, le prince Maximilien-Charles de Tour et Taxis pour lui-

même, ses descendants et tous ceux ayant des droits d'héritier dans le transfert de la poste, cèdent tous leurs droits postaux dans tous les états et territoires dans lesquels les postes étaient toutes ou en partie en possession et en usage profitable à la maison princière, à partir du 1er juillet 1867, à l'État de la Prusse. »

Depuis cette date, il n'existe plus de poste Tour et Taxis en Allemagne. La Prusse prit possession des 500 bureaux de poste qui existaient dans un territoire d'environ 1,735 km carrés et desservaient plus de 3,5 millions d'Allemands.

Trois millions de thalers-or furent le prix payé par la Prusse à la maison de Tour et Taxis. Comme l'État prussien ne possédait pas les moyens de payer ce prix, un prêt national fut levé par le gouvernement.

La chapelle sépulcrale de la famille de Tour et Taxis, dont le nom s'est modifié avec le temps en Tour et Taxis, vue à travers la grille de bronze qui la ferme, surgit de l'ombre, et les statues tumultueuses qui l'ornent sont d'une beauté hallucinante. Les symboles de deux d'entre elles faisant allusion à la devise de la famille, PERPETUA FIDE, rappellent les traits essentiels des dix-neuf membres qui reposent sous leur garde : CONSTANCE ET FIDÉLITÉ.

## BIBLIOGRAPHIE

DALLMEIER, Martin, Thurn und Taxis, quellen zur geschichte des europäischen postwesen, 1501-1806, Étude, #9, vol. 1 et 2, 1977.

DÉLÉPINE, Berthe, Régie de la poste belge, agenda 1984, La Poste internationale en Belgique sous les grands maîtres des postes de la famille Taxis.

KRIVENKO, Sonia, Postillon to Prince, Topical Times, American Topical Association, vol. 18, #101, mars-avril 1967.

VAILLÉ, Eugène, Histoire des postes jusqu'à la révolution, Éd. Que sais-je ?, Presses universitaires de France, 1948.



Références des illustrations : Scott Standard Postage Stamp Catalogue, 1994, Vol. 1 à 5.

Jacques CHARRON  
Fauteuil Alfred F. Litchenstein  
écrit spécialement  
pour l'Académie.