

Title	交通史上より観たるマインツ
Sub Title	
Author	三井, 高陽(Mitsui, Takaharu)
Publisher	三田史学会
Publication year	1928
Jtitle	史学 Vol.7, No.2 (1928. 7) ,p.131(285)- 145(299)
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00100104-19280700-0131

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

交通史上より觀たるマインツ

商業都市としてライン河岸の最も重要な地位を占むるものにケルンあり。軍事的都市として重大なるコブレンツ、商工業の中心として又猶太人の勢力地マイン河畔のフランクフルトに比すれば今日マインツ市の有する經濟的意義及歴史的價値は左程重要視せられざる傾なきにしもあらざれど、これを交通史の立場より觀る時は、マインツの有する歴史的意義決して輕しとせず。

既にローマ人によりて占領せらるる前にも、ケルト人の住みし跡あり。其跡を襲ひて、ローマ人はこゝに軍事的都市を計畫し、ジュリウスシーザの時、こゝをマゴントブリガ (Magontobriga) と稱したるは、實に紀元前十三年ドルスス (Drusus) 築きたるモグンチアクム城塞 (Moguntiacum)

交通史上より觀たるマインツ (三井)

より稱名したるものと傳へられ、當時既に軍事的必要より城塞の築成に努力したる跡あり。其後トラヤヌス帝の治世に及び、單なる城塞のみに止らず、これを中心として市邑として發達せしめ、チツス帝はイエルサレム進軍の第二十二軍團の通過の爲、ライン河に初めて大石橋を架したるは、實にマインツなりとす。かくてマインツは軍事上より主要なる都府となり、所謂マインツ元帥府 (dux Moguntiacus) を置き、こゝを軍人の駐在地とし、こゝを出發點として、他のローマの都市との連絡を通ずる爲に、道路を築造せり。其大軍道の残りも、今日マインツ及ゴンゼンハイム間にあり。

抑々マインツは中及北獨逸にとりて、軍事的要門にして、ライン河を支配するに最も適し、古代

諸民族が此重要なる地點の獲得に向つて努力し、爲に戦火の犠牲となりし事少なからず。即ち三六七年、アルマン人の侵すところとなり、四〇六年、バンダーレン民族に占領せられ、後四五年アチラ王の手に收めらる。尋で六二二年、フランク王ダゴベルトによりて再興され、都市の面積を擴大せり。

カロロ大王の時は、恰も茲が獨逸文化の發生地なるかの如く、大いに面目を改め、壊滅されたるローマ人の大石橋の址に、大木橋を架せり。註¹

註(1) この本橋は十年かゝりて架し、橋長五百呎に及べり。其後火災にかゝり僅か三時間にして全焼せりと云ふ。

彼の後をうけたる各君主時代にありては、すでに大僧正が權力を恣にせし時代にして、大僧正ハット一世の時、マインツの獨立權を確立し、マインツをして商業及交通の中心地たる基礎を樹て、九世紀の時代に及び、皇帝の特許を以て「自由市マインツ」の稱を與へらるるに至り、ラテンの重要都市となれり。

やうやく當時盛になれる隊商行商の往來により

商業發達し、最も多くの特權を包含する市場權マルクトレヒトを得たり。同權は即ち其包含する特權中、最も利益多き自由商業の權を得、各地の商人の聚散の中心をなし、加へて九七四年一月オットニ世より獲得せし錢貨權ミンツレヒトを以て一層繁榮の域に向へり。註²

註(2) この錢貨權によりて各地より市イチに集る商人の有する金塊又は銀塊をこゝに於て錢貨として錢造行使す。

既に十一世紀に於ては、マインツは三十萬人の人口となり、富商の商船はこの河港に常に出入し、金の羅馬オレアローマ(Aurea Roma)を再現したりと云はる。如何に重要視されしか知るべくかくて交通運輸も發展を餘儀なくせられ、稍誇大なる記述なれど「往來人滿ちて裾袖相摩す」と云はるる有様なりき。

當時の商業都市の發達は、最も交通の便良き河岸の都市にして、ライン河岸の都市の發展せるも亦故ありと云ふべし。これが最も盛なりしは、一二五五年マインツ市とウォルム市ビンゲン市の三都間に締結せられたる(後に他の都市も加入す)ライン都市同盟(Rheinischen Städtebund)の起りし後なりとす。元來この同盟の目的たるや、主と

して政治的目的を第一とせしと雖も、商業上の利益を促進することに多大の貢献をなせり。註³

註³ Roth, Geschichte des Handels I, S. 17.

マインツに於ける商業取引は、ミュンツェ (Münze) (即ち後の市廳) と稱する館、及び商館に於て行はれ (今日郵便局前の廣場にありしと傳へらる) 取引所としては、其向側にイゼンブルグ館 (Haus zum Isenburg) と稱する古館ありしと云ふ。註⁴

註⁴ Schaub, Geschichte d. Stadt Mainz I, 17. 536, 192, 484.

商業の取引に大部分各自商人自ら市を訪ね取引するを常としたるも、十四世紀の初葉に於て、通信による賣買の行はるるに及び、飛脚の必要を生じ、定期的交通の設備設けられたりしが、勿論、是等の施設たるや、個人的經營にして、十七世紀の前半まで、この状態を以て續けられたるが、其後選舉侯の部下たる「郵便長」(Boten Meister) の指揮の下にある飛脚のみ往來したるも、既に當時はマインツの商業時繁榮昔日程にあらず、且又其飛脚は主として侯の官公文書進送を主目的とせし

交通史上より觀たるマインツ (三井)

を以て、商業通信に利用せらるる事少なくなれり。又ライン河上の通信機關としては、侯の特許の下にマインツ及其他の都市の間に定期的旅行をなす義務を有し、特に市の時は頻繁に旅客運輸、文書、貨物輸送をも司れり。

マインツオツペンハイム船行世襲權狀註⁵ (今マインツ市立圖書館にあり)

註⁵ Revensteyers

の一に一三九五年三月二日附のものに左のものあり。

「故マインツ市民の子ペテルは、余及び余の弟ヘンに故父及マインツ大僧正ロナードより與へられたるマインツ船航世襲權に付き宣言す。祖先以來の總ての自由と權利を以て毎週金曜日魚市に船を停泊し、更にオツペンハイムに向ひ、土曜日當地に歸着すべき事を誓ひ、こゝに余ペテルの印章を捺す。

一三九五年三月某日

註⁶

註⁶ 原文: Ich Peter Bruderthins seliger Son, Burger tzu Mentze, bekenne vor mich und meinen Bruder Hen-

(三六) 一三三

nen, alsolche Lehen, also wir von unserme gnedigen in Gotte Vater und Herren Gmrad Erzbischof zu Mentze han intfangen, und wir geluwen hat mit Namen das Mentzer Schiff, daz an dem Fischmarte plegit zu halten an dem Fritage, alle Woehne und gein Oppenheim goet zu Marte, an deme Samstag widder her abe, mit aller der Erlheide, mit allem alten Recht, also von Adler her rurret. Des zu Orkunde so han ich Peder vorgenante myn Insiegel an diese Brieff gelangen.

Datum Anno Domini trecentesimo nonagesimo quinto, feria tertia post Dominicum Invoavit."

シュンク氏によれば、すでに十三世紀以來の古文書にマインツ巴里の交通を證明すべきものと云はる。註⁷

註⁷) Schunk: Beiträge zu Mainz Geschichte I. S. 95-98.

然もマインツ及び伊太利の商人の取引は、相當のものありしものの如く、右シュンク氏の著書(七三頁)に、

「ビンゲン附近に於て一三五三年伊太利ロンバルチアのアスチの商人(ラインハルドオチヌス、レオレオオチヌス及モンテジアのヨハン)の出

店及びモンテネグロのリヒヤルト、ポマロのゲオルク及びブロリオのマルチンの三人の經營する店の出店を一三六三年附マインツ大僧正ゲラハに允許せられたり」

とあり。かくて伊太利人は十四世紀に於て組合を作り、ローマ、フロレンス、ミランより全歐人に向つて其商路を開くにあたり、マインツにも相當の地盤を有せしことを見るべく、然して商業の發達は船舶の交通、車馬の交通、飛脚の發達等の諸施設の發達を促したりしも、當時の飛脚賃銀低廉ならず。(例へば一四八七年のフランクフルトの裸足僧々院の會計の示すところによれば、マインツよりフランクフルト迄一通の書狀四ヘラーを要したりしと。)

尙旅客貨物等は所謂馬車使(Landkutschen)によれり。これマインツより各地に分出し、其幹線はフランクフルトよりマインツを経て、ケルンに達したるものにして、市の時^{メッセ}に大いに混雜したりと云ふ。この時は特に他邦、市の馬車等と連絡を保たしめたり。

中世郵制史上特筆すべき騎士飛脚、及大學の飛脚も亦このマインツに於て其顯著なる活動をなしたり。即ち、マインツにも分營とし獨逸騎士館なる營館を有する有名なる「獨逸講」の飛脚、即ち是なり。即ちこの獨逸講なるものは、一面に於て武士たると共に、一面亦宗教的の團體にして、彼等は其奉ずる基督教の爲、身命及財産を抛ちたる輩の結社にして、分ちて騎士團リター・オルデンと僧士團メンクス・オルデンの二つとす。前者は純然たる武人にして、其出身は、貴族社會の者にして、後者は平民よりなりし剃髮僧と半俗僧の説教師布教師より成り、協力以て基督教美の擁護と宣布に努力せり。前者即ちリターにも二つありて、所謂ヨハニタ騎士として白の陣羽織に白色のヨハニタ十字を背に染めたるものと、獨乙騎士として、同じく白の陣羽織に黒十字を描けるものを着用せり。彼等は文武兩道より、其目的の達成に努力せしが、其勢力頗る強く、彼等は皇帝の臣にあらず、法皇の直參なりとの見識より、頗る傲慢なるものなりしも、其有する騎馬、又は脚力による文書遞送の制は、頗る完備し、後世郵

交通史上より觀たるマインツ (三井)

遞の發達に資するところ多く、彼等の通信事務に掌るものは、いづれも其第二部たる僧及半俗僧にして、最初は講同志の通信及講員に主として使用されたるを以て、一般的商業上、其他に利益するところ多からざりしも、これがため他日郵制の基礎をなしたること疑を容れざるところなり。

これに尋で起りしものは、大學飛脚なりとす。この大學飛脚は獨りマインツの特有のものに非ず。巴里其他に史上有名なるものなしとせざれども、その規模の廣大なる點に於て、當マインツのものを忘るべからず。一四七六年、イゼンブルグの選舉侯デーテル (Kurfurst Diether von Ysenburg) によりて創められしマインツ大學の飛脚は其大學が當時全獨逸中最も有名なるものなりしより、従つて其飛脚制度も、其規模大にして、大學相互のみならず、學生間、其他個人の通信をも取扱ひたり。

又官公署文書は所謂官便アムツポーターに託せらる。官便とは一五一六年以來設置せられたるものにして、同年二月十九日の侯令により、一哩には一アルブス

(二八九) 一三五

(Albus) 迄の賃銀を給したりと云へり。註8

註9 Kurmainzischer Verordnungen Sammlung 抄出

當時の古文書が、今や散逸して、郵制の發達經營を知るに由なきは、遺憾なり。然れども諸家の説くところによれば、後に有名なるタキシス家がライヒスポスト帝國郵便を創設する迄は、何等統一ある正確なる郵制の存在せざりしもの如し。

タキシス家⁹が其郵制を布きたる最初の都會はマインツなりと稱せらる。註9

註9) Quetsch: Zur Geschichte der Post, Boten, Transporthesens in Mainz.

其年代については、未だ是を詳にせざるも、タキシスのラモラール (Lamoral von Taxis) は、一六一五年七月廿七日にマチアス帝 (Kaiser Mathias) より「帝國郵便總監」(Reichs General Post Meister) の稱號を受け、ラモラールが其重任を負ふに就きては、左の條約の下にこれを施行せり。

一、皇帝はカイザイカインツ選舉侯を君主として、すべて其發受する通信は、其他の列邦君主同様無料にて遞送す。

二、帝國郵便を保護すべき任を負へる帝國内大臣 (Reichs Erzkanzler) たるマインツ選舉侯は、其下に在るタキシスの郵便を保護する爲に、其領内に一切他の經營になる飛脚、其他郵便馬車等の入る事を禁止す。

三、舊來より存在せし飛脚業たる "Gutschen-Caleschenfahrer" の營業を制限し、タキシスの郵便にて遞送し得ざる貨物に限り、運送を許す。

この特權、義務は一八六〇年二月十三日附レオポルド皇帝の勅令により保證するに從來の私營の小飛脚 (所謂 Ordinare Boten, Metzger Posten など稱する) を禁じ、違反者を拘留及百金ゲルデルの罰金と遞送物の沒收の嚴刑を以てせり。

かくてマインツより漸次他の都市に擴大せられたる帝國郵便は、各地の小飛脚を追々衰滅せしめ、タキシスの勢力益々重きを加へたり。註10

註10) 帝國郵便の爲に漸次衰滅せし各地の飛脚中最も長く其餘命を保ちたるものは、ニュルンベルクハンブルク飛脚局にして (Nürnberg-Hamburg Botenfuhrerschaft)。

十七世紀の前半、ニュルンベルク、ハンブルク間の定期
遞送をなし、日曜日ニュルンベルクを立ち次週月曜午
前再びニュルンベルクに戻れりと云ふ(1647.のニ
ュルンベルク郵便時間表に見ゆ)。

かくてタキシスは、十七世紀末に騎馬の他に馬
車を用意し、これが爲に、莫大なる起業費を注入
し、以て其正確なる發着と安全なる旅客及郵便物
の遞送を完せんとせり。(當時にありては、其發着
時間表には、後世に於けるか如く時間を示さず。
單に午前午後の二大區分に止めたり。)然れども、
當時街道の設備、未だ完からず。強盜追剝の數出
沒し、一七八八年の記録によれば、同年秋四人組
の強盜グリウンベルグ附近に出沒し、郵便馬車が
被害を蒙りし由見えたり。この事ありし以來、大
いに警備を嚴にしたりと言ふ。註11

註11)

Quetsch: Zur Geschichte des Postwesens in Mainz

(Postarchiv 1875. S. 354)

一七四〇年のマインツ侯國の曆の現存するもの
によれば、大凡當時の郵便線路を明知すべし。左
に引照す。

帝國定期郵便馬車 (Kays. Reichs-ordinare)

交通史上より觀たるマインツ (三井)

(fahrende Posten)

A

毎週二回宛

- 一、アウグスブルグ、チロール、伊太利行
 - 二、ヘッセン、ウエストファリア、ワルデック
領、リッペ領行
 - 三、ザールブリッケン、メッツ、ルクセンブル
グ及西獨逸、モゼル沿岸、ジユツセルドル
フ、ケルン、ブラツセル方面行
 - 四、マンハイム行
 - 五、ウイン、煥太利各地、ハンガリー、チエツ
ク地方(今日の所謂チエツク當時のボヘミア
及メーレン地方)バイエルン、瑞西、ウエル
テンベルヒ、アルサス及ライン上流方面行
- 毎週一回
- 一、ウイッテラウ、チユリンゲン、ザクセン及
ブランデンブルグ領、プロイセンポンメルン、
メツクレンブルヒ、リユネブルグブランシユ
ワイヒ領、ヘッセン及北獨逸行
 - 二、ザクセン、チユーリンゲン方面直行

毎週二回

一、ラインガウ、フンズリユック、白耳義及和蘭、英國行

二、アルツィア(今日のルーマニアに在り)地方

三、アルサスローレン、フランス、瑞西及バイ

エルン、ウエルテンベルヒ方面行

毎週一回

一、白耳義方面

B

毎日定期往還

マインツ及びウオルムス、マンハイム、ハイデルベルヒ、アルサス、ダルムスタット、ハナウ、フランクフルト間

マインツ及びウイスバーデン、ミュワルバッツハ、ナツサウ、コブレンツ、ボン、ケルン、ジユツセルドルフ、アーヘン、リエジ、ルバン、ブラツセル間

かくて十八世紀末まで、多少の小變化ありしも、この線路繼續したり。註12

註12) ハッフの「惡魔の日記」(Hauff Memoiren des Satans)にある三冠亭(Gasthause zu den 3 Reichskronen)なる旅舎はこのマインツ郵便馬車が出發せし處にして、

今は亡びて存せず。今日郵便局のある處なりと云ふ。

マインツの選舉侯の陸上に於ける馬車便が、郵便貨物及旅客運輸に大いに活動したる傍、其傍系として個人經營のものもありしと雖も、勿論論ずるに足らざるものにして、たゞ右マインツ侯の陸上交通機關と共に獨逸の商業及一般交通に大なる功績ありしものは、ライン河の舟航なり。勿論、これは大貨物を主とせしものなりと雖も、商業の發達、引いては一般文化の向上に益する處尠からず。其經濟史上の意義決して輕しとせず。

一四八六年、マキシミアン帝はマインツ市に對して開^{スライベルヒト}市權を與へしも、其權利が三十年戰爭にて效力を失ひし後、ヨハンファイリツプ選舉侯は、一六五一年、再び其權を獲得し、彼は更にマインツ市の爲にライン下流とアイン河より船にて到着せし貨物をライン上流に送るべき一切の專有權利を得んとし、一七四九年二月十日、マインツ侯はバイエルン侯と協定の結果、右權利をマインツ侯

の有とせり。

當時の運航時間割左の如し。

マインツ市往還馬車フランドクツチエマルクシツフ便及市船、市舟マルクナーヘン (Mort
Kschiff, marknachen) 及飛脚表

毎週月、木曜日、マインツ市ロエール街マキシ
ミリアンシユミット家より朝八時馬車を發し、
ウォルムスに向ひ、マンハイムを経てハイデル
ベルヒハイルブルン、ストツトガルト、ウルム、
バーデン、ドルラツハに到り、そこよりライン
河岸ランダウストスブルグ及アルサスを通り、
瑞西に向ふ。市船(マインツ侯有)、マインツ
よりフランクフルトに向ひ、毎朝七時出發す。
及フランクフルトを午前十時に出てたる船も、
毎日マインツに到着す。午前七時出發せし船は、
半後四時乃至五時再びマインツに着す。客賃マ
インツヘヒスト間十二クロイツアー、ヘヒスト
よりフランクフルト迄四クロイツアーとし、各
客は三十封度の携荷迄無料とす。又毎週月木曜
日の夕、ピンゲンより市船マインツに着き、橋
畔に停船し、火、金曜日十二時歸航す。

交通上より觀たるマインツ (三井)

又リユードスハイムより來る市舟は月、木曜夕
到着し火金の兩日午後一時歸航す。

飛脚は火金曜日各ライン地方の官便がマインツ
に着する他左の如く往還す。

オツペンハイムより金曜日朝到着正午十二時
歸還す

アルツアイより火金曜日五時飛脚到着し水、
土曜歸還す

一七五二年の曆によれば、更に一七五二年當時
市船市舟の新に往還するものを加へ、又フランク
フルトより二週間毎に土曜日飛脚來り火曜日出立
しウエツツラーより二週間目に毎木曜日飛脚到着
し、月曜日歸還したり。かゝる定期的、飛脚、市
船、市舟の往復も佛蘭西革命の起る迄續きたり。

一七九七年の曆によりて見るに其當時の飛脚線
左の如し。註¹³

註⁽¹³⁾ Kurmainzischen Kalender 1797

毎日一回

ハテルスハイム、フランクフルト、ハナウ、ア
シヤツフエンブルグ、ウルツブルグ、キツツイ

ゲン、アンズバツハ、バンベルグ、エルランゲン、ニユルベルグ、アイスタット、レーゲンスブルグ、パツサウ、維納を経て、奥太利よりブルンを経、ハンガリーのプレスブルグに到る馬車便

近郊馬車便としてハタスハイム、フランクフルト經由ハナウ(毎日一回)

毎週三回

ミュワインフルト、バイロイト、コブルグ、ザールフェルド、マイニンゲン及びザクセンヒルドブルク、ハウジツシ、ユコブルグ及マイニンゲン太公領地へ

毎週二回

アムベルグ及ボエミア及シレジア地方へ

毎日一回

バイエルン領地方面(ハイデルベルヒ、ハイルブロン、ストットガルト、チュビンゲン等を経てアウグスブルグ及ミュンヘンを通りブラウナウに至る)

毎週四回

ザルツブルグ地方及全僧正領地へ

毎週二回

伊太利方面(アウグスブルグ、インスブルック、ベニス、ミラノ、フロレンス、ローマ、ゼノア、ナポリへ)

毎週四回

瑞西(シャフハウゼン經由)

毎日一回

佛蘭西方面へ(ブルフザール、ストラスブルグを通りて)

毎週二回

西獨線として(カイザスラウテン、クロイツナハ、ホンブルグ等へ)

毎週一回

ビンゲンクロイツナハへ

毎週二回

アルツアイ行

毎週三回

モルゼル流域へ(ベルカステル、トラルバツハ、ルキセンブルグ、メツツ、ナンシイ及全ローレン地方及フランス領地)

毎週二回

オーデンワルド線（オーバロイデンエルバッハ
伯領及フエールト）

毎週四回

ザクセン領地（ゲルンハウゼン、フルダ、アイ
ゼナハ、ゴタ、エルフルト、ワイマー、イエナ、
ナウエンブルグ、ライプチヒ、ウイッテンベル
ヒ、アイスレトベン、ヘムニッツ、ドレスデン、
ゲーリッツ、チタウ、ブレスラウ、シレシア）

毎週四回

ホクトレンダー線（ベルネク、ホーフ、ゲラ、
ホクトラント）

毎週四回

北方線（ミュルハウゼン、ハイリーゲンスタト、
ノルドハウゼン、ゴスラーゲツチンゲン、ハル
ベルスタット、マグラブルグ、伯林、フランク
フルトアムオーデル、キユストリン、ステチン、
ケーニヒスベルヒ、ダンチヒ
この先にベランズウイク、ハノーバー、リュエ
ネブルグ、ハレブルグ、リュベクホルスタイン、

ブリュメン、オルデンブルグ、エムデン及丁抹
方面へ）

毎日一回

ウエツラウ線（ウエツテラウ、ウエツラー）

毎週二回

ウエストフアリア線（ギーセン、カッセル、パ
デルポーン、ミンデン、ミュンスター及全ヘッ
セン領及ワルデック侯領地）（拙稿ミュンスター
の郵便、史林「十三ノ三」御参照ありたし）
（其他五線あれど省略す）

右は飛脚即ちブリーフポストと稱するものなる
が更に當時の旅行馬車については毎週左の割を以
て發す。

五回 フランクフルト線

二回 ウルツブルグ經由維納

一回 フルダ行

二回 ウルツブルグ、ニユルンベルグ經由ウイ

ン行、バンベルグ、ヨブルグ經由、ハン

ブルグ行

二回 アウグスブルグ、ミュンヘン行

- 一回 チロール、伊太利行
- 三回 マンハイム行
- 二回 ストラスブルグ、バーゼル行
- 一回 メッツ及パリ行
- 一回 コブレンツ行、ルクセンブルグ行、ブレメン行
- 二回 リンブルグ、メッツ行、ケルン及オランダ行

以上の如く定められ其賃銀としては一七七〇年の規定によれば

書狀一通

- 一、コブレンツ、ケルン經由、ウエストフアリア及白耳義、英國行(ケルン迄無料)は一通六クロイツア乃至十二クロイツア
- 二、コブレンツ經由、オランダ(コブレンツ迄無料)行、四クロイツア乃至八クロイツア
- 三、ヘッセン行、十クロイツア乃至十六クロイツア
- 四、シレシア及ボヘミア境匈及北獨佛、西、

葡。丁扶等の外國は十二クロイツア乃至二十クロイツアとす。

馬車賃は一七五二年の定むるところによれば、一哩二十クロイツアとし一人につき四クロイツア乃至六クロイツアの馭者酒代を支拂ふ。即ちこれを其線につき當嵌むるに、マインツよりウイスバーデンに向ふに二十クロイツア、ケルン迄六フロリン四十クロイツア、リエジ(白耳義)十一フロリン、ウイン迄三十一フロリン四十クロイツアを支拂ふこととなり居れり。

尙急を要する急便(Stattetta)と稱するものもありて、公衆の希望に應じて、差立つるものにしてマインツよりケルン迄十七フロリン十五クロイツアを要せり。この他に十八世紀には左の二種の交通機關の行はるるあり。即ち雇馬車(Hautheren)及駕(Port-Chaisen)なり。これ當時右の國營のもの併びて許されし不定朝的交通機關なりき。

この駕即ち Port Chaise の駕丁を Port Chaisen Träger 又は Sänften Träger と稱し、マインツの市場廣場及び駕頭(Senften-Meister)及御用鞍師

(Hofathlery) 方に抱へらる。彼等の中には往々無頼の徒ありしを以て、一七四八年の法令を以て、賃銀を嚴定し、一時間二十四クロイツアとし、且又、其客が賃銀を支拂ふ場合には、公の宿場にて同僚及組頭の面前に於て支拂をうけ、其客は一定の封函へ投入せり。依つて彼等は頭より受くる一定の俸給生活者として取扱はれ、客に對して強請的の態度に出でざらんことを期したり。

獨逸帝國の廢頽と共に其國立郵便制度も亦腐敗を免れず。信書の祕密と遞送の確實を保證し難きに至りしが、マインツ侯は一八〇五年五月條令を以てこれが取締を嚴にし、料金を嚴定し^{註14}且又信書の祕密更に發信受信人名の徒に他に漏るることすら禁ずるに至れり。

註14) 小包料金 一—三封度 \parallel 六—八クロイツア

四—六封度 \parallel 八—十クロイツア

七—十封度 \parallel 十一—十二クロイツア

十二—十五封度 \parallel 十二—十五クロイツア

四分の一セントナア \parallel 十六クロイツア

書狀料金 四分之三封度迄六クロイツア

普通書狀半枚型四クロイツア

交通史上より觀たるマインツ(三井)

フランスの支配を免れてより後は、一八一八年三月三十一日のツルンタキシス侯の郵便世襲契約(Postlehnsvertrag)によりて、タキシス家に世襲地方郵便長官(Erb-Landpostmeister)の稱號を與へられたるも、其監理權は依然としてヘッセン太公の手に保留せらる。然も其郵便實務はタキシス侯の下にフランクフルトに於けるヘッセン太公國郵便總務局(General-Direction der Grossherzoglich Hessischen Posten)に委任せられたるを以て、タキシス侯家は單に株主の形となり、獨逸内の他邦に於けるタキシス家の郵便經營に比して多少趣を異にし、空名に近きものなりき。然して郵便事務及其附帶警察事務は、右の如くヘッセンダルムスタット侯家によりて營まれ、其長官を郵便監督官(Ober Post Inspector)と稱し、地方にありては各地分局をしてこれを執行せしむ。

かくて時世の急變と共に、郵便事務も繁榮多忙となり、一八二〇年に於ては左の如き線を往復せり。

毎日一回

フランクフルト、マインツ間急行馬車

同 小包馬車

毎週二回

エルフルト、ライプチヒ、伯林行急行馬車(夏は三回)

毎週三回

カツセル、ハノーバー、ハンブルグ急行馬車

毎週二回

ストツツトガルト、ミュンヘン行急行馬車

毎週三回

ハイデルベルヒ、ストラスブルグ行急行馬車

毎日二回

ビンゲン、コブレンツ、ケルン、ジューセルドル

フ、アーヘン急行馬車

毎日一回

ビンゲン經由クロイツナハ、フンヅリュック行

急行馬車

二日毎にアルソアイ、ホンブルグ、メッツ巴里へ

乗合馬車 註15

毎週二回

アシャフセンブルグ、ユルツブルグ、ニュルンベルグ行乗合馬車(塊太利行にニュルンベルグにて聯絡す)

毎週二回

オープンハイム、ストラスブルグ、リヨン行急行馬車

毎週二回

エゲルスハイム、スバイエル、ライタールブルグ行急行馬車

毎週 一回飛脚

ウイスバートデンに向ふ

二回荷物便

註(15) 急行馬車 Diligence

乗合馬車 Diligence

右の他に河上郵便ありてマインツ、ケルン間を往復し、當時最も収益多き時は三萬三千四百グルデンに上れることありしも、後に郵便馬車の改良と蒸氣船の出現にて舟行河上郵便減滅せり。然してヘッセン國に於ては一八一八年三十九の郵便局(Postanstalte)ありて、官便はこの他にベチルクスボータン(Bezirksboten)と稱する官便あり。時に

私信も定期郵便にて運び切れざる時補助機關とし活動せしことありと云へり。このベチルクスポテンなるものは各區域内に一人乃至三人の飛脚あり。後に所謂ランドポストボーテン (Landpostboten 又は Landbriefträger) と稱せらるるタキシス家外の一種特殊のものを作るに至りしも、鐵道の出現によりて舊制悉く改り、又新獨逸帝國の創建と共に悉く大獨逸帝國の下に收められ、こゝに獨逸交通史上に一異彩を放てるマインツの郵便は全く影を失ひたり。今この變遷を概觀するにマイ

ンツの如き一小侯國の郵便制度、今日の大郵便網より見れば微々たる一村落の乗合馬車史を見るに過ぎざる如しと雖も、文化未發達にして封建制度の當時、各小邦君主が城寨を以て各々己を守りし當時、良くラインの河を利用し南北獨逸の交通を助け、又東西佛奧匈に至るまで良く其交通を促し、直接間接商業上に貢獻せしことは、永く史上特記して其功を没し得ざるものなりと信ず。(一九二八、三、七、ウイスバーデンに於て稿)

三 井 高 陽