



**HAL**  
open science

## La poste du royaume de Westphalie

Nicola Peter Todorov

► **To cite this version:**

Nicola Peter Todorov. La poste du royaume de Westphalie: Le combat pour la maîtrise de l'information: L'administration de la poste.. L'administration du royaume de Westphalie de 1807 à 1813. Le département de l'Elbe., Editions universitaires européennes, pp.442-478, 2011. halshs-00799642

**HAL Id: halshs-00799642**

**<https://shs.hal.science/halshs-00799642>**

Submitted on 12 Mar 2013

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

<b>CHAPITRE HUIT : LA POSTE DU ROYAUME DE WESTPHALIE. LE COMBAT POUR LA MAITRISE DE L'INFORMATION : L'ADMINISTRATION DE LA POSTE</b> .....	442
<b>8.1. Les blocages de l'Ancien Régime</b> .....	443
<b>8.2. Une aubaine pour arrivistes ?</b> .....	451
<b>8.3. Centraliser pour contrôler</b> .....	457
<b>8.4. Le coup d'Etat postal de Bülow</b> .....	466
<b>8.5. Le retour en force des Français</b> .....	472
<b>Sources et Bibliographie</b> .....	479

# **CHAPITRE HUIT : LA POSTE DU ROYAUME DE WESTPHALIE. LE COMBAT POUR LA MAITRISE DE L'INFORMATION : L'ADMINISTRATION DE LA POSTE\***

PAR NICOLA PETER TODOROV

CENTRE D'HISTOIRE DU XIXE SIECLE (EA3550)

Dans de nombreux domaines, la période napoléonienne apporte à l'Allemagne une rationalisation, une simplification des structures étatiques. Les chevaliers de l'Empire et les principautés ecclésiastiques disparaissent ainsi au profit de quelques grands princes séculiers, généralement alliés à Napoléon. L'administration des postes semble faire exception. Le Saint-Empire germanique disposait en effet d'un privilège régalien postal inféodé au prince de la Tour et Taxis. Malgré la sécession de la Prusse, la poste des Tour et Taxis était encore le premier office postal de l'Allemagne lorsque le Saint-Empire disparut. La souveraineté formelle acquise après la dissolution du Saint-Empire, donna aux princes la possibilité d'établir leur propre monopole postal et on vit naître un grand nombre d'administrations postales à l'intérieur de la Confédération du Rhin. Disposer de son propre service postal était pour les monarques un enjeu. L'éclatement du système postal semble donc être l'une des manifestations de l'absolutisme princier ou bureaucratique, amorcé dès avant la Révolution. Les motifs des acteurs étaient multiples et contradictoires, ce qui compliquait l'adoption des solutions.

Comme d'autres Etats de la Confédération du Rhin, le royaume de Westphalie met en place sa propre administration postale. L'étude de sa composition, de son fonctionnement et de son évolution est intéressante à plusieurs égards. D'abord, l'historiographie ancienne n'a guère été tendre avec le système postal mis en place par le nouvel Etat westphalien. Des tarifs exorbitants, la négligence des agents, la violation du secret postal par la police ont été reprochés à l'administration des postes westphaliennes<sup>748</sup>. En réalité, les témoignages étayant l'accusation doivent être bien replacés dans leur contexte. Ensuite, dans aucune autre administration, les principes d'organisation du système français n'ont été si ouvertement contestés que dans celle des postes. Enfin, la poste westphalienne se singularise par la forte représentation des Français dans les positions supérieures. Ces faits nous invitent à nous interroger sur les enjeux que représente le contrôle de la poste à l'époque napoléonienne. Quels sont les enjeux de ces combats, quels en sont les acteurs, mais surtout quelle est leur issue ? Etudions donc d'abord l'organisation postale en place au moment où arrivent les Français.

---

\* Il s'agit du chapitre huit du livre *L'administration du royaume de Westphalie de 1807 à 1813. Le département de l'Elbe*, Sarrebruck 2011, p. 442 – 478. Mes travaux de recherche ont été soutenus par le comité pour l'histoire de la poste. <http://www.laposte.fr/chp/pages/recherche.php?annee=2001>.

<sup>748</sup> LOOF,W., „Die Post im ehemaligen Königreich Westfalen“, *Mitteilungen zur Postgeschichte Sachsen-Anhalts*, 41 (2001), p. 4 réédition d'un article paru en 1931; HOLZAPFEL, R. *Das Königreich Westfalen mit besonderer Berücksichtigung der Stadt Magdeburg. Auf Grund archivalischer Forschungen, Magdeburg 1895*, p. 162 sq.

## 8.1. Les blocages de l'Ancien Régime

Après sa période prospère au XVIII<sup>e</sup> siècle, la poste du Saint-Empire avait atteint son apogée à la veille de la Révolution française. Elle desservait alors un territoire de plus de 220000 km<sup>2</sup> sur lequel vivaient 11,3 millions de personnes. Son réseau postal s'étendait de l'Escaut à la vallée de l'Elbe, de la mer du Nord et de la Baltique jusqu'aux Alpes, du Rhin aux forêts de Thuringe et de Bohême. Au-delà de ce réseau, le prince de la Tour et Taxis possédait des cours de transit en direction de l'Italie, de la France, de l'Angleterre et de la Scandinavie ainsi que de la Russie et de la Pologne sans oublier le Bosphore. A ce moment, coexistaient avec la poste d'Empire douze institutions postales princières assurant le service pour un territoire de 450000 km<sup>2</sup> avec 16,7 millions d'âmes<sup>749</sup>. Si les princes de la Tour et Taxis détenaient encore la principale institution postale du Saint-Empire, l'effritement du privilège régalien des postes avait commencé bel et bien avant la Révolution.

La défection la plus lourde de conséquences avait sans doute été celle de la Prusse. Le traité de 1722 conclu entre le prince de la Tour et Taxis et le roi de Prusse réglait les rapports entre ces deux grandes institutions et délimitait leurs zones d'influence. D'autres traités, notamment en raison de la guerre de Sept Ans, modifièrent les clauses selon le rapport de force. Mais la poste d'Empire put toujours préserver son privilège. Le Recès de 1803 lui garantit le droit régalien postal. Mais déjà la Prusse enf्रेignit-elle les droits du prince en supprimant la poste des Tour et Taxis à Hildesheim et à Erfurt.

Dès 1805, les nouveaux royaumes de Bavière et de Wurtemberg s'apprêtèrent à créer des postes royales. Le grand-duc de Bade organisa sa propre poste en 1811. Avec certains princes, la Tour et Taxis réussit à négocier le maintien de l'ancienne institution comme en Hesse. Vers 1810, le service postal sur le territoire allemand était profondément éclaté. A la fin de cette année, 43 institutions postales se disputaient l'héritage des princes de la Tour et Taxis<sup>750</sup>.

Les nouveaux Etats napoléoniens se dotèrent de leurs propres administrations des postes. Au moment de la création du royaume de Westphalie, l'essentiel du service sur son territoire était assuré par une administration, celle de la Prusse, assez ancienne et sans doute expérimentée, comparée à celle du Wurtemberg par exemple. La Prusse étendait son influence sur les provinces orientales mais aussi le Hanovre. La poste d'Empire agissait encore en Hesse, alors que le Brunswick avait sa propre poste. Est-ce l'expression de l'absolutisme princier à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle qui décida l'Electeur de Hanovre et le duc de Brunswick à supprimer les bureaux de la poste d'Empire en 1790, donc avant que les séquelles de la Révolution ne bouleversassent l'Allemagne?

Comme dans les autres Etats, en Prusse, les différents services postaux étaient considérés comme une source de revenu. Dans l'ensemble, ce n'était pourtant qu'une ressource d'appoint, représentant 5,2% des recettes brutes et seulement 2,9% des revenus nets, selon les budgets

---

<sup>749</sup> PROBST, E., Thurn und Taxis. Das Zeitalter der Lehenposten im 19. Jahrhundert. Rheinbund – Deutscher Bund – Preußische Administration, in: *Deutsche Postgeschichte. Essays und Bilder*, Berlin 1989, p. 123.

<sup>750</sup> *Ebenda* p. 126.

établis par Estève durant la période de l'administration française<sup>751</sup>. A l'égal des autres administrations centralisées des contributions indirectes comme celle des *accises*, c'était donc un appareil assez coûteux. La rentabilité variait bien sûr selon les provinces. Si les dépenses représentaient 72,5% des recettes à l'échelle de la monarchie en 1807/1808, elles atteignaient seulement 58% du revenu brut dans le duché de Magdebourg. Le volume des recettes dépendait effectivement de l'activité économique et de la situation géographique des provinces et celle de Magdebourg était sans doute doublement favorisée. Ville commerciale sur l'Elbe mais aussi frontalière, elle devait utiliser massivement les services postaux du roi de Prusse. Ces derniers contribuaient alors pour 5,6% aux revenus nets de la province (contre 2% à l'échelle de la monarchie). Et pourtant, les événements militaires ont dû affecter l'activité des postes: selon un état établi en avril 1806, donc avant la guerre, les dépenses de la direction de Magdebourg dépassaient à peine 40% de ses recettes. Toutes les provinces ne rapportaient pas autant. Le bilan provincial de la Vielle Marche était ainsi entièrement négatif pour l'année 1806/1807 à cause des événements militaires, et c'est la direction générale de Berlin qui dut combler le déficit<sup>752</sup>. La rentabilité variait donc aussi selon les années et selon les provinces. Comme dans le cas de la régie générale en France, c'était cette variabilité inter-annuelle qui exigeait la concentration de l'entreprise que leur statut fût plutôt de nature « privée » ou étatique afin d'amortir les aléas de la conjoncture. La centralisation du service postal avait donc bien des causes financières.

Le souci de la rentabilité conduisait parfois à l'augmentation des tarifs et à la restriction des exemptions tarifaires pour les agents de l'Etat. Ainsi, en novembre 1805, Frédéric-Guillaume augmenta la somme à payer par une personne voyageant avec 50 livres de bagages à 8 gros et à 6 gros pour une personne sans bagages. Les employés subalternes des administrations royales furent également touchés par une hausse des tarifs et durent désormais payer pour un trajet d'un mille effectué durant leur service 6 gros contre 4 auparavant, alors qu'ils purent toujours faire transporter 100 livres gratuitement. Les employés subalternes se faisaient rembourser ensuite leurs frais de voyage par les caisses provinciales. Officiellement, cette augmentation était motivée par la hausse des prix fourragers et son application devait être temporaire, au moins pour les administrateurs<sup>753</sup>. Ces mesures faisaient monter le coût des autres administrations mais visaient sans doute aussi à contrôler les chambres provinciales étant donné que leurs agents subalternes ne purent plus réquisitionner à volonté les corvées de transport des communes. Les conseillers des chambres eux-mêmes ne furent pas touchés par cette augmentation et purent continuer à recourir aux services des villageois.

Les administrations postales constituaient de grandes entreprises. En 1817, il y avait 258 bureaux de poste principaux et 810 bureaux ordinaires et stations en Prusse. Le fonctionnement d'une entreprise aussi grande et centralisée nécessitait la gestion et la maîtrise d'un personnel abondant. Afin d'obtenir l'exécution ponctuelle des services, des règlements étaient édictés.

---

<sup>751</sup> A.N./138AP/141, Budgets des provinces prussiennes, 1807.

<sup>752</sup> A.N./138AP/143, Dossier 5, rapport de Chivaille sur la Vieille Marche.

<sup>753</sup> LHSAM/ Rep. A, 17 III, n° 171, circulaire du 10 décembre 1805.

Ceux-ci fixaient minutieusement les obligations des employés des postes mais aussi les droits et obligations des clients<sup>754</sup>.

Par ailleurs, le règlement prévoyait un minutage différencié selon la qualité de la route : sur les chaussées, les postillons n'avaient qu'une heure pour parcourir un mille, sur les bonnes routes ordinaires une heure et quart ; sur les chemins reconnus mauvais, on leur accordait une heure et demie. Les fonds de sable étaient réputés mauvais, « lorsque dans les grandes sécheresses le sable charrie ». Les terres lourdes étaient considérées comme mauvaises « lorsqu'elles ont été abymées par les pluies ». En revanche, sur les chaussées et dans les grandes gelées tout chemin était censé bon.

Quand le postillon n'achevait pas sa mission dans le temps imparti, il était tenu de payer six gros d'amende pour chaque quart d'heure de retard. A cet effet, le bureau où la poste extraordinaire arrivait devait soigneusement noter le retard sur le billet de contrôle. Le voyageur avait le droit de s'assurer lui-même de cet enregistrement. Le postillon menant une poste extraordinaire n'avait d'ailleurs pas le droit de s'arrêter devant un cabaret ou une auberge sans le consentement du voyageur. Quand il était nécessaire d'abreuver les chevaux avant d'atteindre la station la plus proche, le postillon devait en présenter convenablement la nécessité au voyageur. Cet arrêt exceptionnel n'était pourtant accordé qu'une fois et seulement entre deux stations distantes de plus de quatre milles (28 kilomètres).

La qualité des routes était très inégale selon les provinces de la monarchie prussienne. En général, elle était plus mauvaise que dans de nombreuses régions de l'Allemagne méridionale et occidentale. Ce n'est qu'en 1793 qu'on commença en Prusse à aménager les premières chaussées. Dans le Wurtemberg, on avait commencé à en créer dès 1739. Le manque de pierres dans les parties orientales fit qu'en 1816, environ 60% de toutes les chaussées prussiennes se situaient en Rhénanie et en Westphalie. Les provinces de Poméranie et de Posnanie ignoraient ce type de route encore complètement et la Prusse orientale et occidentale n'avait que 100 km de chaussées lorsque apparut le chemin de fer<sup>755</sup>. Par ailleurs, il y avait de fortes disparités à l'intérieur des différentes provinces de la monarchie prussienne. La Vieille Marche était particulièrement désavantagée, comme devait le constater son intendant, Chivaille :

« Il n'existe aucune chaussée dans toute l'étendue de la Vieille Marche; cet avantage lui a été refusé jusqu'ici tandis que tous les autres pays qui l'avoisinent, celui du Hanovre, de Brunswick, le duché de Magdebourg, la moyenne Marche avec laquelle cette province a été réunie sous une même administration, en sont abondamment pourvus<sup>756</sup>. »

Le gouvernement prussien avait cependant entrepris des efforts pour améliorer la situation dans la Vieille Marche:

« Je dois observer cependant, qu'à l'époque de la conquête du pays, l'on était occupé de la construction d'une chaussée de Tangermünde à Boelsdorf, laquelle devait être faite aux frais

---

<sup>754</sup> LHSAM/ Rep. A 7, n° 79 Précis des ordonnances du Roi concernant les postes extraordinaires, Berlin le 22 octobre 1800, ce règlement fut élaboré par le comte de Schulenburg, lui-même ancien administrateur de la province de Magdebourg.

<sup>755</sup> LECLERC, H, Post- und Personenbeförderung in Preussen zur Zeit des Deutschen Bundes, in: *Deutsche Postgeschichte. Essays und Bilder*, p. 176.

<sup>756</sup> A.N./138AP/143, dossier Vieille Marche, Statistique de la province, 21 novembre 1807.

du Roi et servir au cours des postes venant de Hambourg. Mais cette entreprise, la seule de ce genre qui ait eu lieu dans cette province fut suspendue par l'invasion des Français et se réduisit à un simple tracé qu'on reconnaît à peine aujourd'hui<sup>757</sup>.»

Les grands écarts entre les provinces rencontrées dans d'autres domaines comme celui de la fiscalité par exemple s'observent aussi dans le réseau des routes. D'un côté, le réseau routier était très inégalement dense; de l'autre, la comparaison des distances était difficile à défaut d'un système de mesures unique en Prusse. Un tel système était pourtant la condition de l'unité des tarifs postaux. Les ordonnances du roi prévoyaient une unification des mesures: « La distance des milles sur les grandes routes sera géométriquement mesurée dans toute l'étendue des états du Roi [...]»<sup>758</sup>, énonçait le règlement déjà cité. Mais la réalisation n'avancait que péniblement: « Cette opération est déjà achevée sur quelques routes; mais dans celles où le mesurage n'a pas encore été fait et où les milles sont notoirement plus forts que de coutume, (comme par exemple en Westphalie), on accordera une heure et demie pour chaque mille<sup>759</sup> », au lieu d'une heure.

Afin de surveiller le respect des règlements destinés à discipliner les agents de la poste, le gouvernement prussien faisait donc déjà appel au public, c'est-à-dire aux clients de la poste. Ce règlement ne s'appliquait cependant qu'aux extra-postes. Or, celles-ci étaient surtout utilisées par des usagers aisés, voyageant avec leurs propres calèches. Ils louaient dans chaque station le postillon et les chevaux<sup>760</sup>. » Le règlement pour les extra-postes précisait expressément que les « vagemestres, postillons et valets de poste doivent être tenus dans l'obligation de se comporter envers les voyageurs avec la politesse et les égards convenables. C'est aux préposés de la poste à leur prêcher d'exemple, en témoignant eux-mêmes aux voyageurs tout l'empressement et toutes les prévenances dont ils sont capables<sup>761</sup>. » Les pauvres allaient à pied.

On distinguait la poste à cheval (poste aux lettres), la poste roulante (diligences) et les postes de messagerie. Les diligences contribuaient pour 68% aux recettes, la poste aux lettres pour 31%. La contribution des messageries aux recettes brutes était inférieure à 1%<sup>762</sup>. La desserte locale constituait donc une source de recettes négligeable. De toute façon, à cette époque, la poste ne s'occupait pas de la distribution à l'intérieur d'une même localité. Quels furent donc les intérêts qui présidaient à la politique postale ?

L'office central à Berlin prenait évidemment en compte la rentabilité des liaisons: le rendement d'un cours postal était un critère important dans le choix du tracé des routes. Les besoins des petites villes ne pesaient pas très lourds dans la politique de l'office central des postes à Berlin, quand la concurrence avec un office étranger obligeait à raccourcir les trajets. Ainsi, peu d'années avant l'arrivée des Français, la poste prussienne avait changé le cours entre

---

<sup>757</sup> *Ibid.*

<sup>758</sup> LHSAM/ Rep. A 7, n° 79, Précis des ordonnances du Roi concernant les postes extraordinaires, Berlin le 22 octobre 1800.

<sup>759</sup> *Ibid.*

<sup>760</sup> LECLERC, *op. cit.*, p. 178.

<sup>761</sup> LHSAM/ Rep. A 7, n° 79, p.12.

<sup>762</sup> Proportions calculées d'après GSTPK/ Rep. B 25 I, n° 2, vol.1, copie de l'état de l'office des postes de Magdebourg, du 30 avril 1806.

Hambourg et Leipzig passant par Magdebourg<sup>763</sup>. Au lieu de desservir les villes de Stendal et d'Osterbourg, la poste aux lettres allait rejoindre directement Salzwedel en passant par de petits villages comme Detzerwarthe et Spänigen. On avait espéré ainsi gagner 24 heures pour inciter les négociants de Leipzig à utiliser la poste prussienne dans leurs correspondances avec les négociants de Hambourg plutôt que l'office brunswickois. Le gain de temps escompté fut loin d'être atteint, et finalement la desserte de la ville de Stendal se dégradait pour que la liaison entre Leipzig et Hambourg devînt plus rapide de quelques heures. La concurrence entre les offices postaux des principautés allemandes n'était donc pas bénéfique pour tout le monde.

Leur pouvoir permit aussi aux élites provinciales d'influer sur le tracé du réseau des postes. Le règlement sur les extra-postes que nous avons évoqué avait été élaboré par l'ancien président de la chambre de Magdebourg, devenu ministre, le comte de Schulenburg-Kehnert. En 1800, le président de la chambre de Magdebourg, d'Angern, chargea deux géomètres de mesurer deux cours postaux et de préparer l'ancrage des bornes d'un quart de mille, d'un demi-mille et d'un mille. Le cours de Magdebourg à Havelberg passant par Tangermünde était une création nouvelle et le président de la chambre indiqua aux géomètres le tracé de la route postale. Jusqu'au village de Kehnert, le tracé fut arrêté par d'Angern. En revanche, au-delà de cet endroit jusqu'à Tangermünde, le chemin exact n'était pas définitivement fixé et le géomètre devait prendre en compte la distance la plus courte.

« [...] que si à partir de Kehnert, village par lequel la route devrait évidemment passer, les conditions locales permettaient de raccourcir le cours [...] il faut à chaque fois choisir la distance la plus courte d'une station à l'autre...et peut-être peut-on éviter le détour par Grieben et même celui de Bittkow<sup>764</sup>. »

Pourtant, la desserte de Kehnert allait allonger le parcours entre Wolmirstedt et Tangermünde, au même titre que celle de Grieben. La priorité accordée à la station de Kehnert s'explique sans doute par les besoins du domaine du ministre Schulenburg-Kehnert, protecteur d'Angern, comme nous l'avons vu. Son influence personnelle ne jouait pas seulement un rôle dans le choix du tracé du cours mais également dans celui des stations. Le bureau de poste fut donc établi à Kehnert. Quelques années plus tard, en juillet 1808, des habitants de Rogätz s'adressent au préfet de l'Elbe pour obtenir le transfert du bureau de poste dans leur village, devenu chef-lieu de canton.

« Rogätz est situé à mi-chemin entre Magdebourg et Tangermünde. Il est situé à 4 miles des deux villes, alors que Kehnert est à 5 miles de Magdebourg et à 3 miles seulement de Tangermünde. De surcroît, Kehnert n'est même pas sur le chemin menant directement à Tangermünde<sup>765</sup> », ce qu'un coup d'œil jeté sur la carte permet de vérifier.

D'ailleurs, le préfet se déclare incompetent et renvoie la pétition au directeur des postes de Magdebourg. Durant l'existence du royaume de Westphalie, le bureau des postes restera à Kehnert, quelle qu'en soit la raison. Sous l'Ancien Régime, leurs relations au sein de

---

<sup>763</sup> LHSAW/ Rep. B 18, I, n° 297, 62, le directeur Dulon de Stendal au préfet de l'Elbe le 12 mars 1808.

<sup>764</sup> LHSAM/ Rep. A 7, n° 79, 12, 1800.

<sup>765</sup> LHSAW/ Rep. B 18 I, n° 300, vol. I, lettre au préfet en date du 26 juillet 1808; l'un des auteurs est le juge de paix du canton.



l'administration permirent aux nobles d'influer sur un tracé plus ou moins favorable à telle ou telle contrée, tel ou tel réseau, telle ou telle famille, mais non pas de promouvoir les intérêts de la noblesse terrienne entière d'une province. Ainsi, la décision en faveur d'une station à Kehnert et d'un tracé aussi droit que possible par ailleurs, se fit au détriment de la desserte d'autres domaines nobiliaires comme ceux de Rogätz et de Grieben, appartenant respectivement aux Alvensleben et aux Itzenplitz. Mais il est clair que leurs positions dans les instances décisives permettaient à la noblesse plus aisément qu'à la roture d'imposer un réseau de communication utile à ses intérêts. Par ailleurs, son poste ministériel mettait un Schulenburg-Kehnert à même de favoriser sa province au détriment des autres possessions de la monarchie.

Les premiers mois du royaume de Westphalie semblaient donner aux anciens privilégiés l'occasion d'organiser le réseau des routes postales selon leurs intérêts. L'autorité préfectorale exigeait l'amélioration de la communication entre Magdebourg et la Vieille Marche dès la création des départements. Le sous-préfet de Salzwedel, Bülow, projetait la création d'une sorte de service postal départemental assuré par la gendarmerie et les chasseurs des frontières. Celui-ci devait avoir un caractère provisoire et accélérer la communication entre Magdebourg et Salzwedel, Brunswick et Salzwedel, Stendal et Salzwedel et « quelques petits bourgs situés sur la route<sup>766</sup> ». Ce service était destiné à transporter à la fois des correspondances administratives, mais aussi celles du grand public. La création d'une liaison directe entre Magdebourg, chef-lieu départemental, et Salzwedel, siège de sous-préfecture, se justifiait bien sûr du point de vue administratif. Mais pourquoi établir un cours postal, de surcroît supplémentaire, entre deux sous-préfectures ? Et surtout, à quoi bon relier la sous-préfecture de Salzwedel, dans le département de l'Elbe, au chef-lieu du département de l'Ocker ? Siméon, l'organisateur du royaume, affirmera peu de temps après à une autre occasion le peu d'importance des communications latérales dans un système centralisé :

« Il n'y a pas à hésiter sur l'objet de ma lettre du 31 août. Elle ne concerne que les paquets relatifs au service public qu'un préfet peut-être quelque fois dans le cas d'adresser à un autre préfet, ce qui en général doit se présenter fort rarement<sup>767</sup>. »

Le détail du tracé de ce petit réseau et les modalités de son service nous révèlent les arrière-pensées et les intérêts d'un administrateur aussi zélé que le préfet, le comte de Schulenburg-Emden. Ainsi, une fois par semaine un chariot irait de Vorsfelde à Brunswick et un messenger à pied de Wolfsburg à la même ville, ce dernier se trouvant au service du comte de Schulenburg-Wolfsbourg. Par ailleurs, un chasseur serait stationné à Beetzendorf. Un autre viendrait deux fois par semaine lui apporter des lettres de Salzwedel qu'il aurait à transmettre à Cloetze. Notons que le tracé des routes postales utilisées peu après par la poste westphalienne délaisse le bourg de Beetzendorf. Le comte de Schulenburg-Beetzendorf n'a donc manifestement guère d'appui dans la direction générale. Comme on pouvait s'y attendre, les anciennes élites provinciales ont tenté de mettre la main sur les réseaux de communication.

Le préfet était favorable à ce projet mais, avant de prendre une décision, il demanda l'avis des deux autres sous-préfets et celui du directeur du bureau de poste de Magdebourg. Le sous-

---

<sup>766</sup> LHS AW/ Rep. B 18, I, n° 297, 11, copie pour le bureau de poste de Magdebourg; le projet semble donc avoir été élaboré par la préfecture seule.

<sup>767</sup> LHS AW/ Rep. B 18, I n° 312, lettre de Siméon au préfet de l'Elbe, en date du 23 septembre 1808.

préfet de Stendal, le frère du préfet, rejeta le plan de son collègue de Salzwedel<sup>768</sup>. Il désapprouvait l'emploi de personnes étrangères à l'administration des postes comme celui de gendarmes ou de messagers privés. Selon lui, il suffirait d'établir une poste secondaire ou « latérale » entre Arendsee et Salzwedel, et une autre entre Gardelegen et Neuahaldensleben, ainsi que de rediriger le cours de Brunswick par Neuahaldensleben, au lieu d'Erleben. Ce plan avait l'avantage apparent de la simplicité mais n'était pas non plus dépourvu d'arrière-pensées inspirées par les intérêts personnels du sous-préfet. Le projet de Bülow n'aurait en effet pas apporté grand-chose à Stendal. La seule liaison supplémentaire à créer entre Gardelegen et Stendal ne ferait que doubler une communication déjà existante et, selon ce projet, le messenger de Gardelegen serait le dernier à partir avec le courrier de Brunswick. Autant attendre à Stendal le courrier passant par Magdebourg ! Quant au plan de Schulenburg-Bodendorf, le lien, nécessaire, entre Neuahaldensleben et Gardelegen, permettrait aux lettres venant du département de l'Ocker d'arriver plus rapidement à Stendal. Mais diriger le courrier en provenance de Brunswick par Neuahaldensleben allongerait la communication entre Brunswick et Magdebourg. Pouvait-on accepter que l'intérêt du sous-préfet primât sur celui du préfet ? Par ailleurs, en détournant la poste entre Brunswick et Magdebourg par Neuahaldensleben, le comte de Schulenburg-Bodendorf avait probablement son propre intérêt en vue. Son domaine de Bodendorf se trouvait en effet près de Neuahaldensleben et l'administrateur de ses biens disposerait des nouvelles bien plus tôt qu'en allant à Erleben ou à Magdebourg, ou encore en attendant le courrier passant par la voie préconisée par son collègue de Salzwedel, Bülow.

Le sous-préfet de Stendal appuyait son argumentation d'ailleurs sur une expertise du commissaire de la poste de Stendal. Le directeur du bureau de Magdebourg, sans dévoiler les intérêts particuliers de différents protagonistes dans le détail, constata :

« Les modifications des routes postales dans la Vieille Marche proposées par le commissaire des postes Dulon de Stendal sont en grande partie unilatérales et ne visent que le seul avantage de sa ville, mais n'englobent pas l'intérêt de l'ensemble et auraient des inconvénients pour d'autres<sup>769</sup>. »

Mais il n'y avait pas seulement les intérêts de la haute administration et des élites provinciales. Les agents de la poste avaient leurs propres intérêts. Dulon ne s'avouait pas vaincu et écrit une contre-présentation au préfet avec la demande de ne pas le soumettre au directeur de Magdebourg<sup>770</sup>. Celui-ci avait lui-même constaté à propos des propositions de son collègue de modifier le tracé des routes postales ou d'en établir de nouvelles :

« Il est vrai que la Vieille Marche souffre encore d'une communication directe avec Brunswick. Mais les postes ne sont pas établies pour le confort du public seul, elles sont aussi l'objet d'une opération financière. Et comme par la route la plus courte entre la Vieille Marche et Brunswick on soustrairait aux autres bureaux de poste beaucoup de recettes de port, l'office central des postes a rejeté jusqu'alors consciencieusement toutes les propositions<sup>771</sup>. »

---

<sup>768</sup> LHS AW/ Rep. B 18, I, n° 297, lettre du sous-préfet de Stendal au préfet en date du 26 février.

<sup>769</sup> LHS AW/ Rep. B 18, I, n° 297, 58, Pauli le 3 mars 1808.

<sup>770</sup> LHS AW/ Rep. B 18, I, n° 297, lettre du 12 mars 1808.

<sup>771</sup> LHS AW/ Rep. B 18 I, n° 297, 58, 3 mars 1808.

Pauli signalait d'ailleurs que la réorganisation des postes était en cours sous la direction du conseiller d'Etat Pothau. L'ancien secrétaire des postes de Magdeburg, Blum avait été appelé à siéger dans cette administration centrale. Le directeur de Magdebourg promit d'envoyer le projet de son collègue de Stendal avec sa propre évaluation à Cassel, « afin de les soumettre au collège de l'administration des postes<sup>772</sup> ». Les gouvernants pouvaient donc se faire une idée des intérêts contradictoires des élites provinciales. Seulement, en croyant que c'est un collège qui débattrait de l'organisation du réseau des postes, Pauli était dans l'erreur. L'unification du territoire exigeait la concentration du pouvoir de décision au centre.

Dévoilant les arrières-pensées des uns et des autres, les controverses autour de l'organisation du réseau postal donnèrent d'ailleurs à la direction générale la possibilité de se faire une idée très précise des enjeux locaux. L'image d'une administration supérieure composée de Français ignorant la langue allemande et complètement dépendante de la volonté de coopération des élites locales, devrait être rectifiée. Conscient que les sociétés humaines sont divisées par les intérêts contradictoires des groupes qui les structurent, les administrateurs napoléoniens n'ont qu'à écouter les avis des uns et des autres pour connaître les réalités du terrain. Mais comment empêcher que les décideurs à Cassel n'adoptent pas à leur tour une politique favorisant telle ou telle province ? Comment garantir l'unification du territoire ? L'étude du personnel des postes du royaume de Westphalie nous donnera la réponse.

---

<sup>772</sup> LHSAW/ Rep. B 18, I, n° 297, Pauli, le 3 mars 1808.

## 8.2. Une aubaine pour arrivistes ?

Comme les autres grands Etats de la Confédération du Rhin, le royaume de Westphalie met en place sa propre administration postale. Celle-ci est dirigée par une direction générale subordonnée au ministre des Finances. En 1809, elle emploie 22 personnes. Selon les indications de son directeur général, les directions des postes de la France et de la Prusse ont à ce moment respectivement 400 et 110 fonctionnaires et employés<sup>773</sup>.

Le réseau postal continue d'abord à fonctionner selon l'ancien système. Les premiers agents de la poste, le personnel de la direction générale, sont commis au mois de mars 1808. Parmi les 21 membres qui la composent pendant le premier mois de son existence, les Français sont majoritaires<sup>774</sup>. Nous avons déjà vu que 12% des Français servant en Westphalie en 1812 travaillaient dans la poste du royaume<sup>775</sup>. Avec le directeur général, Pothau, et son secrétaire général, Alliey, ils sont au nombre de 14 (les deux tiers). Or, dans aucune autre administration supérieure, le poids des Français n'est aussi important. Ils détiennent les positions-clés dans la direction générale. Le Martiniquais Alexis Jean François Pothau est nommé directeur général des postes. Des relations familiales ont sans doute favorisé sa nomination: il est le beau-frère du secrétaire d'Etat.

En dehors de son directeur général, son secrétaire Jean Pierre Alliey semble avoir joué un rôle essentiel dans l'organisation des postes. Né en 1781 à Briançon, il n'a que 26 ans en 1807. L'état des Français au service westphalien établi par le baron Reinhardt en 1812 nous apprend qu'il « a organisé ici le service des postes et nommé la plupart des commis sous ses ordres<sup>776</sup> ». Son père était avocat au bailliage de Briançon puis au tribunal de Gap et a légué à ses sept enfants un héritage de 75000 francs. Jean Pierre aurait reçu une bonne éducation et serait parti en Corse à l'âge de quinze ans. Il croit à son avenir dans l'Etat-satellite et épouse une Westphalienne.

Les personnes placées par Alliey sont des parents du secrétaire général. Si les relations familiales jouent un rôle dans le choix des commis, elles ne semblent pas déterminer toutes les nominations. Ainsi Jacques Antoine Faure, employé dès le 16 mars 1808 comme commis comptable des impressions avec un traitement de 2400 francs par an. Après la première organisation provisoire de la direction, il est nommé chef de la distribution des postes restantes au bureau de Cassel. Le 22 mai de la même année, il devient chef de bureau de l'arrivée et du départ et conservateur des archives de la direction générale, et son traitement passe à 2700

---

<sup>773</sup> GSTPK/ Rep. 26, n° 1, rapport du directeur général, 1809.

<sup>774</sup> GSTPK/ Rep. 26, n° 9, liste de toutes les commissions conclues avec des agents durant la période westphalienne.

<sup>775</sup> La comparaison des effectifs des Français employés dans la poste westphalienne selon les dossiers personnels mentionnés et d'autres sources provenant de cette administration incite à la prudence. Selon ces dernières, la direction générale des postes embauche en 1808 et 1809 au moins 32 Français alors que les dossiers de la fin de la période n'en font état que de 25. Pourtant, au moins 12 personnes originaires de France sont embauchées dans les dernières années. Il faut donc supposer un départ massif des premiers arrivés ou une certaine réticence des intéressés à faire la demande de lettres patentes. Mais l'incertitude des chiffres n'est pas susceptible de brouiller nos idées sur l'ordre de grandeur des effectifs des Français au service westphalien.

<sup>776</sup> A.N./ BB/11/72, 1812.

francs. En 1811, il sera nommé directeur du bureau de Magdebourg. Le clientélisme n'est donc pas considéré comme une infraction au bon fonctionnement de l'administration. Au contraire, il semble être un moyen de garantir la fidélité de celle-ci. Comme nous l'avons constaté plus tôt grâce à l'étude de la composition de la loge maçonnique « Ferdinand de la Félicité », la sociabilité franc-maçonne semble avoir joué un certain rôle dans le recrutement des agents de la poste<sup>777</sup>.

La poste westphalienne est-elle donc une aubaine pour ces jeunes Français aventureux et aspirant à une carrière rapide rendue possible par une situation exceptionnelle et l'absence de règles administratives claires ? La fidélité prime-t-elle donc sur la compétence ? Alors que le salaire moyen de tous les employés de la direction est d'environ 1660 francs par an, celui des Français est de 1925 francs, sans prendre en compte les traitements du directeur et du secrétaire général. Le registre des nominations des employés de la poste<sup>778</sup> permet de dénombrer 797 personnes ayant travaillé à un moment ou un autre pour la poste du royaume de Westphalie, sans compter les quelques fonctionnaires de la direction générale comme le directeur, le secrétaire général et les inspecteurs. La liste ne contient que les noms, très rarement le prénom, la date et le lieu de leur affectation et éventuellement quelques observations. Il n'est donc pas facile d'identifier avec certitude les Français venus avec le roi Jérôme. Les dossiers personnels des agents du duché de Magdebourg et de la Vieille Marche établis pour l'emploi au service westphalien nous indiquent par exemple que Frédéric Guillaume Dulon et Jacques Frédéric de Grousilliers sont nés en Prusse<sup>779</sup>. Ils descendent probablement de huguenots venus dans l'Electorat de Brandebourg après la révocation de l'édit de Nantes. Ou bien, ils sont venus à l'époque de Frédéric II. Il est également difficile d'identifier des Alsaciens parmi les agents de la poste. D'après la consonance de leur nom, 47 agents inscrits dans le registre des nominations sont d'origine française, ancienne ou récente, soit 5,9% du personnel de la poste westphalienne. Parmi les 797 postiers, 139 ont été nommés à plus d'un poste, soit 17,4%. Les « Français » changent effectivement plus facilement de poste: plus de la moitié d'entre eux ont occupé au moins deux emplois (26, soit 55%). Mais ils sont loin d'être seuls à être mutés ou à grimper l'échelle de la hiérarchie administrative, car ils ne contribuent que pour 18,4% aux mutations.

L'organisation de la poste ne se faisait cependant pas sans le concours de postiers originaires du pays et nous avons déjà vu que le secrétaire Friedrich Emmanuel Bluhm était invité à participer à l'organisation du réseau postal. Comme dans d'autres domaines, les gouvernants à Cassel favorisent l'ascension de jeunes administrateurs. Bluhm a 33 ans au moment où il est appelé à Cassel.

Les agents dans les départements ne sont nommés pour la plupart d'entre eux qu'à la fin du mois de juin 1808. Le 30 juin 1808, sont nommés les 29 premiers directeurs des postes. Hormis quelques-uns, ils se trouvent à la tête des bureaux les plus importants. La poste semble

---

<sup>777</sup> *L'administration du royaume de Westphalie...*, p. 107 sq. Sur les 70 frères étudiés, 9 appartiennent à la poste et 10 au ministère de la Justice. Français ou Allemands, les francs-maçons sont concentrés surtout dans les administrations et ministères où se retrouvent aussi les Français d'une manière privilégiée : le ministère de la guerre, celui de la justice et la poste.

<sup>778</sup> GSTPK/ Rep. 26, n° 9.

<sup>779</sup> GSTPK/Rep. B 4, n° 66, dossiers personnels, 1807.

être l'une des administrations où les Français expérimentent avant de mettre en place un système définitif. Quelques directeurs sont encore nommés au mois de juillet. Puis, en décembre, une deuxième grande vague officialise la plupart des bureaux des postes. Au début de 1809, il y a 79 directeurs des postes<sup>780</sup>.

En 1807, il y a 65 agents des postes sur le territoire du duché de Magdebourg et de la Vieille Marche. Un quart d'entre eux sont domiciliés ou travaillent à Magdebourg (17). Les autres bureaux n'ont que quatre employés au maximum. Les bureaux les plus grands sont dirigés par des directeurs ou des commissaires. Le directeur du bureau de Magdebourg, Johann Friedrich Pauli, a déjà 70 ans au moment de la création du royaume de Westphalie. Après avoir étudié au lycée de Custrine, sa ville natale, et à l'université de Francfort sur l'Oder, il entra au service des postes en 1759. Il servit pendant 48 ans comme directeur, d'abord à Brandebourg, puis à Magdebourg. Le poste de directeur est lucratif. Avec 200 écus (740 francs), son traitement fixe est assez modeste comparé à celui de ses subordonnés mais il perçoit 1/21 de toutes les recettes du bureau de Magdebourg<sup>781</sup>. Selon le budget de ce bureau pour 1807, cette part se monte à plus de 4000 francs<sup>782</sup>. Dulon, quant à lui, directeur de la Vieille Marche perçoit 10% des recettes de son bureau, jusqu'à 1200 écus par an (4440 francs). Ce sont en fait les seuls directeurs sur le territoire de notre département. Dans les bureaux de Salzwedel, Gardelegen, Aken, Schönebeck, il y a des commissaires. Il ne s'agit pas d'une véritable bureaucratie avec un parcours bien hiérarchisé. Des relations familiales ont dû jouer un rôle. Pauli vient certes d'une autre province mais son frère, également né à Custrine, est commissaire à Schönebeck.

En Prusse comme en Westphalie, les administrations postales se servent, pour la réalisation des transports, essentiellement d'entrepreneurs privés, engagés par des contrats de rendre des services avec leur propre personnel, leurs chevaux ou leurs propres voitures<sup>783</sup>. Les simples relais ou stations sont gérés par un maître de poste (*Posthalter*). Il a la responsabilité sur le transport du courrier, des paquets ou des personnes entre deux ou trois relais. Leur rémunération varie en fonction de la distance ou de la nature du transport. Les gestionnaires ont intérêt à cumuler un grand nombre de trajets, leur revenu en dépend. Ainsi, le *Posthalter* Siede de Magdebourg assure la liaison de la diligence de Berlin à Wesel sur le trajet entre Magdebourg et Burg. Sur le cours de Hambourg à Leipzig, il organise la communication entre Magdebourg et Burgstall en passant par Wolmirstedt. Mais sur le même cours, il gère aussi la communication entre Magdebourg et Calbe. Sur le cours de Hambourg à Halle, il s'occupe encore du transport entre Magdebourg et Atzendorf. Au total, il est responsable pour 15 milles ou 105 km de routes postales, percevant 2050 écus. Mais l'entretien des chevaux est coûteux. Pour chaque liaison, il faut en employer trois ou quatre. Le nombre de chevaux dont peut disposer un *Posthalter* est sans doute un critère pour l'adjudication d'un trajet, probablement aussi les relations sociales. Siede était né en à Halberstadt dans la province voisine. Il a 54 ans en 1807. Avec son revenu de 12950 francs, il n'a sans doute pas de mal à nourrir ses trois enfants. Pourtant, il déclare n'avoir pas de fortune.

---

<sup>780</sup> GSTPK/ Rep. 26, n° 9.

<sup>781</sup> GSTPK/ Rep. B 4, n° 63-65

<sup>782</sup> GSTPK/ Rep. B 25 I, n° 2, vol.1, état pour le bureau des postes du 11 juillet 1806.

<sup>783</sup> LECLERC, *op. cit.*, p. 180.

Les 23 maîtres de poste et directeurs de poste en service en 1807 ont en moyenne 49 ans. Ils occupent leur poste depuis 1793 à peu près. Quatorze d'entre eux eurent un autre emploi avant celui de maître de poste ; quatre 2 emplois antérieurs et 4 gèrent leur relais dès le début de leur carrière. Les maîtres de poste doivent disposer d'un certain capital de départ pour assumer la gestion d'un relais. Ils sont plus massivement originaires de la province où ils travaillent : seulement 4 des 23 viennent d'une autre province, contre 40% pour l'ensemble des agents de la poste. Ils oeuvrent aussi majoritairement dans le lieu de leur naissance. Seulement 10 des maîtres de poste se retrouvent dans l'administration westphalienne. Le maître des postes Siede ne figure pas parmi eux.

Les agents de la poste exercent parfois d'autres emplois à côté de leur emploi de postier qui leur assure le niveau de fortune et de relations sociales nécessaires. Ce niveau de fortune est un argument pour l'adjudication d'une station. Pour obtenir le transfert du relais de Kehnert à Rogätz, les habitants de ce dernier village soulignent :

« A Kehnert, il n'y a aucun habitant en dehors du domaine nobiliaire qui dispose de terres, et par conséquent, personne en dehors du fermier qui peut assurer le transport [...] A Rogätz, en revanche, il y a un fermier, qui possède quatre chevaux et, en plus la commune peut encore fournir 10 chevaux d'attelage<sup>784</sup>. »

Par ailleurs, l'adjudication du relais de Kehnert, relativement excentré par rapport à la route directe entre Magdebourg et Tangermünde, au fermier du général Schulenburg, semble bien avoir été favorisée par la position du hobereau dans l'administration des postes de la Prusse.

L'évolution des salaires des postiers sous le régime westphalien présente quelques similitudes avec celle des forestiers. Alors que le salaire moyen tombe de 1018 francs sous le régime prussien à 557 en 1808, presque trois quarts des agents embauchés par la direction générale voient leur traitement augmenter. Ce ne sont en fait que les directeurs et certains des maîtres des postes qui subissent des réductions de salaire. Les directeurs chapeautaient auparavant le service d'une province entière: Pauli pour la poste de Magdebourg et Dulon pour celle de la Vieille Marche. Après la disparition du cadre provincial, ces anciens directeurs se retrouvent sur le même pied que les nombreux petits directeurs créés en 1808.

Par ailleurs, il semble que la direction générale mène une politique de mutations au niveau des directeurs des bureaux les plus importants, notamment des bureaux frontaliers. Prenons l'exemple du bureau de Salzwedel, près de la frontière hanovrienne. Le 31 mars 1808, y est nommé l'ancien commissaire, en qualité de contrôleur seulement avec un salaire de 1000 francs. Peu de temps après, il est promu directeur à Herford en Westphalie, à l'autre bout du royaume. Lui succède Charles Otto qui ne travaillait pas sur le territoire du département étudié. Un contrôleur, Tilly, également originaire d'une autre province lui est rattaché peu après, le 22 avril 1808. Mais déjà le 14 juillet de la même année, il est remplacé par l'ancien surnuméraire au bureau d'Ellrich dans le Harz, Herzberg. Il ne faut pas attendre longtemps pour le voir remplacé par Lezekorn. Herzberg assume alors le bureau voisin d'Arendsee.

D'un autre côté, les Français cherchent à investir les bureaux frontaliers: les changements du personnel dirigeant du bureau de Tangermünde illustrent cette politique à merveille. Le 22

---

<sup>784</sup> LHSAW/ Rep. B 18, I, n° 300, vol. I, 26 juin 1808.

avril 1808, Jean-Baptiste Pichon est nommé contrôleur des postes dans cette ville, avec un traitement de 2400 francs. Né à Saarlouis dans le département de la Moselle, il n'a que 21 ans. En mai, il reçoit un directeur comme supérieur, Baumgart. Déjà en janvier 1809, il est remplacé dans cette fonction par Abraham Alcan. Pauli, à Magdebourg, est dès le début assisté par un jeune contrôleur français.

Les 65 agents de la poste travaillant sur le territoire du duché de Magdebourg et de la Vieille Marche avaient un âge moyen de 44 en 1807. Ils étaient entrés au service des postes à l'âge de 33 ans en moyenne. Les deux tiers étaient nés dans la province où ils exerçaient leur métier. Le tiers restant provenait pour moitié de provinces voisines tant étrangères que prussiennes, pour moitié de provinces éloignées. Les postillons sont en principe les employés des maîtres des postes. Le premier règlement de 1808 les oblige à l'obéissance non seulement au maître auquel ils sont rattachés mais aussi à tous les maîtres de poste chez lesquels ils se trouveraient. Certaines dispositions rappellent le célèbre livret ouvrier introduit en France. Ainsi, avant de prendre du service auprès d'un nouveau maître, le postillon doit faire viser le certificat de bonne conduite que son ancien maître lui aura délivré. Avant de le quitter, le postillon doit prévenir son employeur un mois à l'avance. Faute de respecter ce délai, le patron peut refuser le certificat en question. La direction générale veille d'ailleurs à ce que des postillons renvoyés sans certificat ne soient pas embauchés par d'autres maîtres de poste. Mais le règlement stipule aussi que les maîtres doivent faire « droit aux justes observations et réclamations des postillons<sup>785</sup> ».

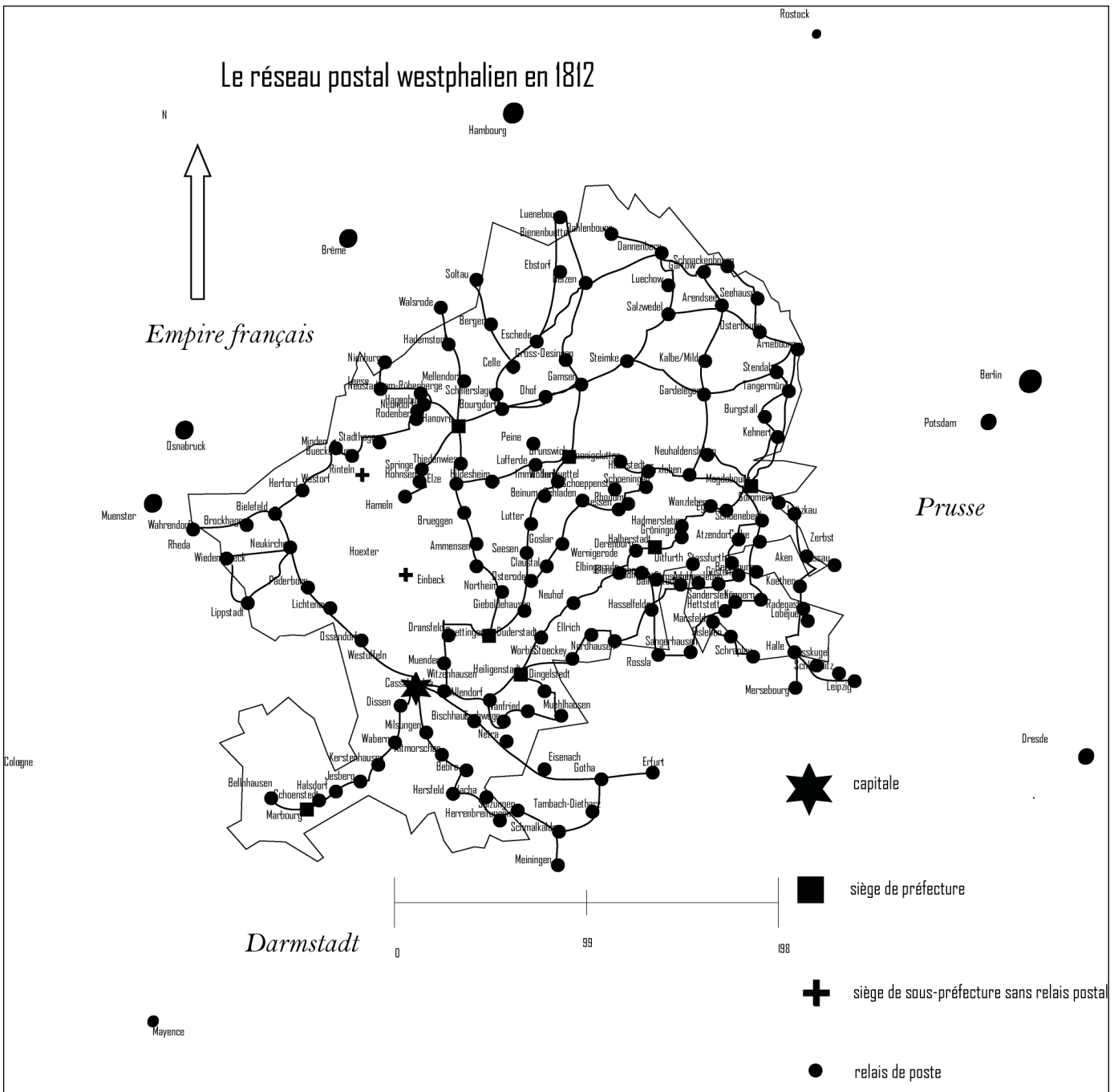
La comparaison avec l'ancien règlement prussien de 1800 permet de relativiser le caractère répressif de la réglementation westphalienne. Avant 1808, un postillon, ayant besoin de se reposer ou d'abreuver les chevaux, n'avait pas le droit de s'arrêter entre deux relais distants de moins de quatre milles (36 km). Le décret du 30 septembre 1810 réduit cette distance à 3 milles (27 km). Le pourboire minimal fixé par les règlements monte de 3 gros (46 centimes) à 75 centimes par mille sous le nouveau régime. Comme dans l'administration des domaines, on observe donc une revalorisation des salaires des employés subalternes<sup>786</sup>.

---

<sup>785</sup> GSTPK/Rep.26, n°1, règlement de 1808.

<sup>786</sup> LHSAM/Rep. A7, n° 79, règlement sur les extra-postes, articles 19 et 28 ; Bulletin des lois, n° 37, décret du 30 septembre 1810, articles 115 et 121.





**Figure 38** Le réseau postal westphalien en 1812

### 8.3. *Centraliser pour contrôler*

L'étude de la politique menée par la direction générale révèle les enjeux éminents que représente le contrôle des flux d'information. Sa mission se situe à plusieurs niveaux : à l'échelle supra-étatique, à l'échelle du royaume, à l'échelle locale. Dès son entrée en fonction, la direction générale s'assure de la maîtrise du territoire en reportant tous les bureaux d'offices étrangers aux frontières du royaume pour négocier ensuite des traités avec les Etats voisins. La Saxe, le grand-duché de Berg, l'office féodal de Francfort, le Hanovre disposaient en effet de bureaux sur le territoire des provinces formant désormais le royaume de Westphalie. Le directeur général obtient un certain nombre d'avantages pour les postes westphaliennes.

Comme les principautés qui l'ont précédé, le royaume de Westphalie cherche à capter des flux de correspondance au détriment de ses voisins. Dans un mémoire adressé au roi en 1809, le directeur général dévoile ses priorités et les prétentions de la poste westphalienne, peut-être aussi sa mission :

« [...]si d'un autre côté nous parvenons à avoir un débouché sur Mayence, n'aurai-je pas démontré combien la partie diplomatique est beaucoup plus à considérer ici que la partie financière, et que restera-t-il à désirer à la Westphalie pour faire tomber tout le système fédéral des postes de la Tour et Taxis, et pour rester seule et sur la même ligne avec l'office de Berg qui, de son côté, achève de maîtriser tout le reste de l'Allemagne septentrionale<sup>787</sup> ? »

C'est avouer la mission qu'ont les deux Etats-satellite à savoir la maîtrise des flux postaux de l'Allemagne du Nord. Selon l'aveu du directeur général, l'enjeu n'est pas exclusivement financier. L'examen du réseau des cours postaux existant en 1812 montre effectivement le souci de concentrer les flux d'information allant vers ou provenant des principautés voisines.

A l'échelle du royaume, on assiste à une centralisation de l'administration des postes, des cours postaux et de la comptabilité. La comptabilité des bureaux de postes est centralisée entre les mains de la direction générale. Elle seule est tenue de verser au trésor royal l'excédent des recettes de tous les bureaux de postes et messageries. Les bureaux particuliers versent désormais directement leurs fonds dans la caisse centrale des postes à Cassel, et ceci dans le mois qui suit chaque trimestre échu. Les recettes postales sont donc soustraites aux caisses des receveurs généraux auxquelles elles étaient versées provisoirement<sup>788</sup>. Le bureau de Magdebourg, chapeautant jusqu'alors tous les maîtres de poste de l'ancien duché, perd alors son rôle dominant.

Les directeurs de postes dans les départements sont, en dehors de leur ministère de tutelle, comme la plupart des administrations, subordonnés aux préfets. Le préfet lui-même doit être intéressé au fonctionnement ponctuel du service postal. Lorsque, en janvier 1809, le courrier administratif en provenance de Cassel arrive avec retard, il adresse ses remontrances d'abord au directeur du grand bureau de Magdebourg. Le directeur Pauli de Magdebourg rétorque que, si les

---

<sup>787</sup> GSTPK/Rep. 26, n° 1a.

<sup>788</sup> LHSAW/ Rep. B 18 I, n° 300, vol. I, 55 et 56: lettre du ministre des Finances au préfet de l'Elbe en date du 17 mai 1808 et décret royal du 12 mai 1808.

plaintes sont justifiées, la faute en incombe aux bureaux de poste situés sur la route entre Cassel et Magdebourg. Sa propre situation serait similaire. Des lettres du 5 et 10 janvier ont été transportées dans la même fourrure. Les possibilités de contrôle du préfet sont donc assez limitées et il doit s'adresser à la direction générale. A sa demande, le directeur du bureau lui envoie néanmoins un rapport contenant les arrivées et les départs avec leur horaire. Il peut par ailleurs rassurer le préfet qu'après une interruption, due sans doute aux événements militaires ou à la réorganisation, toutes les lettres au départ sont enregistrées dans des registres, comme précédemment. Si alors un retard d'expédition se produisait, on pourrait le prouver exactement<sup>789</sup>. La surveillance des bureaux de postes par l'autorité préfectorale est donc plutôt formelle. La nomination des agents de la poste revient également à la direction générale et l'influence du préfet se borne à faire d'éventuelles recommandations<sup>790</sup>. Comme dans l'administration des domaines et forêts, on observe donc la volonté de soustraire le contrôle de l'administration des postes à des fonctionnaires si peu fiables et si bien enracinés dans les réseaux provinciaux que les préfets.

Peu de relais sont nouvellement créés et seulement en janvier 1810. Leur finalité est de réduire la distance entre les relais des routes entre Cassel et Marbourg, Cassel et Brunswick et Cassel et Hanovre<sup>791</sup>. Désormais, les distances entre les relais des deux premières routes se situent entre 8 et 14 km. La seule station établie sur la route de Hanovre doit sans doute préparer le rattachement de l'ancien électorat au royaume de Westphalie.

A regarder le réseau des routes postales de 1812, on remarque sa forme étoilée. Les grands cours partent de la capitale excentrée du royaume. D'un autre côté, le réseau des cours postaux ne respecte pas la hiérarchie des centres administratifs. Les cours relient ainsi directement les sièges de sous-préfectures de la Werra, Marbourg, Hersfeld et Eschwege à Cassel. Mais aucune liaison n'existe entre les trois sièges administratifs de ce département. On aurait cependant tort de considérer que le réseau postal soit uniquement tissé en faveur des besoins de l'administration. L'examen de la carte des routes que nous avons reconstituée à partir du décret fixant les distances entre les différents relais montre que deux sièges de sous-préfecture ne sont pas relayés au réseau, ceux de Rinteln et de Höxter.

Dans le département de l'Elbe, en revanche, le réseau postal se calque davantage sur la géographie administrative. Ainsi, en 1812, le cours d'une diligence irrigue la partie orientale de la Vieille Marche. Auparavant, la diligence de Magdebourg s'arrêtait à Neuwaldensleben. Le relais était assuré par un messenger qui allait jusqu'à Öbisfelde seulement. A l'époque westphalienne, Gardelegen et Kalbe sont directement raccordés à Magdebourg. Cette modification semble être le résultat de la nouvelle géographie administrative. Salzwedel, siège d'une sous-préfecture, s'approche du chef-lieu départemental<sup>792</sup>.

---

<sup>789</sup> LHS AW/ Rep. 18, I, n° 300, vol. I, 127, le directeur Pauli au préfet, le 15 janvier 1809.

<sup>790</sup> LHS AW/ Rep. B 18 I, n° 300, vol. I, 53, réponse du préfet à la demande du maître de poste d'Arendsee Lange de nommer son fils à sa place.

<sup>791</sup> LHS AW/ Rep. B 18 I, n° 297, 110, décret du 17 janvier 1810.

<sup>792</sup> Les routes postales et leurs relais ont été reconstitués à partir de l'annexe du décret royal du 9 juillet 1812 : LHS AW/ Rep. B 18 II, n° 112, I a, 26.

Par ailleurs, les communications postales directes avec la partie du duché de Magdebourg rétrocédée à la Prusse en 1807 semblent être totalement coupées. Plus aucun cours ne semble relier Magdebourg et Burg. Les liaisons avec les différentes principautés d'Anhalt sont maintenues. Les communications postales avec la Prusse ne sont pas interrompues d'une façon générale. Au contraire, Salzwedel est relié par un cours venant de Hanovre et passant par Arendsee et Seehausen à la Marche Ukraine. Seehausen, désenclavé par la poste westphalienne dès 1808, se trouve sur la route qui mène à Rostock sur les rives de la mer Baltique. En revanche, le cours postal de Tangermünde à Havelberg, passant par Arnebourg est supprimé et le maître de poste du dernier relais reçoit une indemnité de 45 écus pour la résiliation de son contrat<sup>793</sup>.

Bien entendu, la politique postale doit prendre en compte l'aspect financier. La composition des recettes à l'échelle du royaume de Westphalie, en 1808/ 1809 est presque exactement la même que celle de l'ancien bureau de Magdebourg: la poste aux lettres fournit 30%, les diligences 68 % et les messageries à peu près 1% aux recettes brutes de la poste<sup>794</sup>. Mais la part des revenus d'origine postale dans l'ensemble des revenus publics diminue fortement. D'après le budget établi par le ministre des Finances du royaume et fondé sur les recettes habituelles des anciennes principautés, les services postaux fournissent 5% des revenus bruts en 1807/1808<sup>795</sup>. Selon Bülow, les revenus nets des postes des anciens Etats se montent à 900000 francs. Mais la direction générale évalue ces revenus antérieurs à seulement 564000 francs<sup>796</sup>. En 1812, le ministre des Finances Malchus prévoit pour l'année suivante un produit net de 300000 francs<sup>797</sup>. Même si le territoire du royaume n'est pas exactement le même à cette date que celui de 1807 (superficie et population sont cependant à peu près égales à celles de 1807), la diminution des bénéfices tirés de la poste semble indiscutable au cours de la période westphalienne. La rentabilité ne semble pourtant pas avoir baissé d'une façon générale : les dépenses ne dépassent pas 68% des recettes en 1808, 68,4% en 1809, 72% en 1810 et 69,9%.

Les anciennes élites provinciales essaient également d'influer sur le réseau des routes postales. Ainsi, le préfet le comte de Schulenburg-Emden s'adresse au directeur général pour obtenir que la ville de Seehausen soit desservie par une diligence :

« J'ai été informé que la grande route des postes d'Osterbourg à Arendsee dans le district de Stendal de mon département a dû être dirigée sur Seehausen où un bureau de poste a dû être établi mais que ce projet a été changé ensuite de manière qu'il n'y doit être organisé maintenant qu'une poste secondaire venant d'Arendsee. Le bien de mes administrés ainsi que les intérêts de Sa Majesté, que je tâche toujours de réunir, me font désirer que le premier plan soit réalisé, s'il est encore praticable [...] <sup>798</sup> »

Les arguments du préfet sont à la fois d'ordre administratif et économique :

---

<sup>793</sup> GSTPK/ Rep. 26, n° 3, le ministre des Finances au directeur général, le 6 juillet 1809.

<sup>794</sup> GSTPK/ Rep. 26 n° 1, d'après le rapport du directeur général de la poste.

<sup>795</sup> A.N./ 40AP/4, 60 : Etat Général des Revenus Bruts et des Dépenses du Royaume de Westphalie (1808), établi par Beugnot

<sup>796</sup> GSTPK/ Rep. 26, n° 1.

<sup>797</sup> A.N. 400AP/94, rapport de Malchus au roi.

<sup>798</sup> LHSAW/ Rep. B 18, I, n° 297, 98, lettre du 19 août 1809.

« La commune de Seehausen est une ville considérable par rapport à son commerce, à la correspondance qui en résulte et à sa situation sur un fleuve navigable. Cette ville a déjà essuyé autrefois de grandes pertes par l'arrangement qu'au lieu d'une diligence un messenger d'Osterbourg était chargé d'y apporter les lettres [...] Les relations et la correspondance de Seehausen ne se bornent pas aux deux arrondissements de Stendal et Salzwedel, mais s'étendent jusqu'à Magdebourg et Hambourg. »

Mais le directeur général a déjà établi un bureau de poste à Seehausen et la demande du préfet est superflue.

D'un autre côté, malgré la centralisation des pouvoirs de décision à Cassel, l'administration des postes fait preuve d'une certaine compréhension pour les besoins locaux. La réponse du directeur de Magdebourg à la pétition du maire Kaufmann de Frohse est significative. La commune de Frohse est un faubourg de Schönebeck situé sur la route de Magdebourg. Les relais de poste les plus proches se trouvent à Schönebeck et à Magdebourg. Les paquets de papiers administratifs et les correspondances en provenance de Magdebourg sont déposés par les postillons à Schönebeck d'où le maire doit les faire revenir à Frohse par un messenger, contre le paiement de 6 à 9 pfennigs. A leur tour, les courriers administratifs que le maire envoie à Magdebourg vont d'abord à Schönebeck d'où ils sont expédiés vers le chef-lieu du département. Le maire demande alors au préfet d'ordonner que les diligences allant à Schönebeck ainsi que celles qui en viennent pour se diriger sur Magdebourg, s'arrêtent à Frohse. La pétition semble être justifiée aux yeux du préfet. Le maire argumente d'ailleurs :

« Comme je voyageais souvent avec les postes ordinaires, je remarquais partout que les vagemestres et postillons déposaient des paquets de lettres à des endroits déterminés et en recevaient également [...] <sup>799</sup> »

Arrêter une diligence ou un postillon à cheval paraît tout à fait inadmissible au directeur de poste de Magdebourg. Personne ne se serait d'ailleurs jamais plaint de la communication entre Magdebourg et Schönebeck. Mais il promet au maire de Frohse que le messenger à pied qui assure encore une autre liaison entre ces deux villes s'arrêtera à l'avenir à la mairie de Frohse, tous les lundis et jeudis <sup>800</sup>. »

La direction générale tente aussi d'améliorer les communications locales. Elle fait des essais. La rentabilité est un des critères retenus. Ainsi, à partir du premier janvier 1811, un chariot des postes va de Calbe à Barby. Mais un an après, ce service est remplacé par celui d'un piéton. Le préfet du département de l'Elbe écrit au directeur général pour obtenir le maintien de la poste roulante. Pothau reste ferme et expose les motifs de son choix :

« Le chariot entre Barby et Calbe entre lesquelles villes il n'y avait aucune communication directe pour le service des postes, n'a été établi au 1<sup>er</sup> janvier 1811 que pour un an et pour faire un essai. Cet établissement n'ayant pas répondu à mes attentes, et la recette n'ayant pas suffi pour en couvrir les frais, ce service a été supprimé en le remplaçant pourtant par un piéton pour laisser aux deux villes une voie directe de communication. Vous sentirez vous-même, Monsieur le préfet, qu'en comparaison de l'époque antérieure au premier janvier

---

<sup>799</sup> LHSAW/ Rep. B 18 I, n° 300, vol. I, 59, le maire de Frohse, Kaufmann, au préfet le 10 juin 1808.

<sup>800</sup> LHSAW/ Rep. B 18 I, n° 300, vol. I, 61, lettre du 15 juin.

1811, les relations entre Barby et Calbe ont été beaucoup facilitée [...] les envois temporaires laissent sentir combien il est commode de pouvoir s'en servir et de charger mon administration d'une responsabilité, qui pèse à défaut d'un tel établissement sur ceux qui font les envois. Vous partagerez sûrement mon opinion Monsieur le préfet qu'il est plus dispendieux pour le gouvernement d'entretenir, presque pour ses envois seuls un service régulier de diligence qui coûte annuellement des frais considérables [...] si le cas se présente, un tel service ne pouvant être établi en général qu'aux endroits où le public concourt de sa part à en faire balancer les frais en partie<sup>801</sup>. »

Cet essai ne semble pas être un cas isolé. A comparer les dépenses consacrées aux messageries en 1808 et en 1813, on constate que celles-ci quintuplent entre ces deux dates<sup>802</sup>. La part des messageries dans les dépenses globales de la poste passe de 0,7 à 5,4%, fait donc plus que septupler. Si la rentabilité reste un critère à prendre en compte, la direction générale semble attacher une plus grande importance au développement des communications entre les petites villes, et ceci malgré leur coût élevé. Dans l'ensemble, les héritages des administrations postales antérieures et les contraintes de l'espace sont perceptibles dans la densité des routes postales, l'espacement des relais. Mais le réseau tel qu'il existe en 1812 est caractérisé par un certain nombre de liaisons latérales entre petites villes et bourgs absentes sous l'Ancien Régime.

Par ailleurs, indépendamment des messageries postales, l'administration générale crée l'institution des messagers de canton, des messagers de département et de district. Pour assurer la communication entre les différentes administrations, il est nécessaire de recourir à des réseaux moins étendus mais plus fins. Le relevé des dépenses de la sous-préfecture de Salzwedel comportant l'indication des destinations des lettres, des messagers et de leur rémunération entre janvier et août 1809 nous permet de nous faire une idée de la fréquence et de la nature des communications administratives d'une sous-préfecture<sup>803</sup>. Pendant ces huit mois, le sous-préfet envoie 182 lettres et circulaires à différentes autorités dans ou en dehors de son district. Il faut dire que c'est l'époque de l'incursion de Schill : la correspondance avec et pour les militaires se multiplie. Presque 50% des dépêches et autres messages ont un rapport direct avec la fonction militaire.

**Tableau 43** Objet du courrier administratif de la sous-préfecture de Salzwedel de janvier à août 1809

Con- tacts avec l'ext- érieur	Fourni- ture De four- rage	Trans- port mili- taire	Conscrip- -tion	Trans- port civil	Impôts	Adminis- tration générale
6%	9,2%	24,5%	14,7%	12,3%	14,1%	19%

<sup>801</sup> LHS AW/Rep. B 18 I, n° 300 vol. II, 44, 8 février 1812.

<sup>802</sup> A.N./400AP/94, GSTPK/ Rep. 26, n° 1.

<sup>803</sup> LHS AW/B18 I, n°46, compte des frais salariaux des messagers dépensés en 1809.

Les frais de messagerie sont donc importants et probablement beaucoup plus élevés qu'en temps normal. Le sous-préfet doit payer pour ces quelques mois 503 francs de salaire aux messagers. Pendant ce temps, il y a au moins huit messagers qui travaillent pour la sous-préfecture. Celui à qui la sous-préfecture recourt le plus fréquemment, Prüss, gagne à peu près 145 francs par an. Les autres tirent donc beaucoup moins de revenus de ces services et doivent assurer d'autres services ou bien gagner leur pain autrement.

La correspondance avec les maires en matière d'impôt est assez réduite et ne concerne en général que des affaires s'écartant de la voie normale de l'administration, comme la réduction d'un quart de l'impôt personnel. Les communications routinières au sujet des impôts sont apparemment pour l'essentiel l'affaire de l'administration des finances. Ce relevé reflète donc probablement mal la situation normale des administrations. Si l'on retranchait de cette correspondance, toutes les lettres ayant trait au raid de Schill, la fonction militaire aurait une moindre place dans la correspondance.

Quant aux messagers de canton, ils transmettent normalement le courrier administratif aux communes. Ils sont à la charge des communes et les budgets communaux prévoient une cotisation pour rémunérer ces messagers. Il y avait déjà avant 1808 un messenger du cercle (*Kreisbote*), mais les cercles étant cinq fois moins nombreux que les cantons, le flux des informations était beaucoup plus lent. Normalement, les services du messenger du cercle n'étaient destinés qu'aux courriers administratifs<sup>804</sup>. Telle est en principe aussi la fonction exclusive des messagers de canton. Cette institution permet aux autorités administratives de disposer de leur propre service de messageries. En revanche, la direction générale des postes ne peut pas tolérer que ces flux échappent à son contrôle. Surtout, ces messagers ne semblent pas vouloir se borner à desservir les communes de leur canton. Ainsi, le messenger de canton Ulrich va trois fois par semaine d'Aken à Magdebourg. Le directeur général rétorque au préfet qui justifie les activités du messenger :

« Vous vous appuyez, pour son existence, sur ce que l'établissement de messagers de canton n'est pas une innovation. Je sais qu'ils existent depuis longtemps ; mais ils ne doivent plus exister que commissionnés par la Direction générale sur les routes desservies par les postes<sup>805</sup>. »

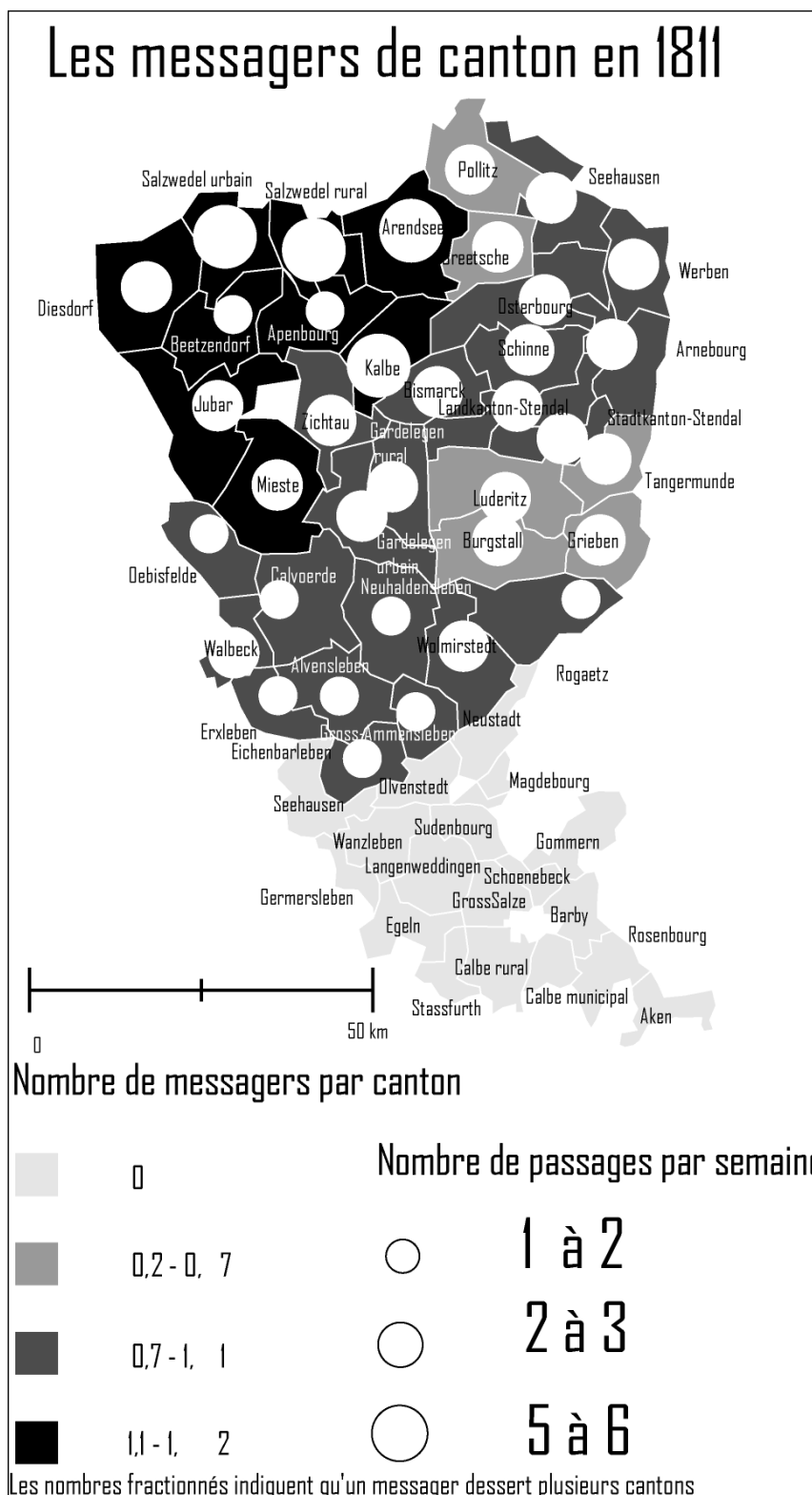
Des considérations financières ne sont pas absentes de la pensée du directeur général qui affirme :

« Si l'on pouvait répondre que ces individus ne portassent réellement que les ordres des préfets, il n'en résulterait qu'un bien, mais qui peut assurer que la cupidité ne les dirigera pas en même temps ? Il est naturel en général qu'ils cherchent à accroître leurs bénéfices sur qui pourr-t-on. »

---

<sup>804</sup> LHSAM/Rep. A 9, no.36, lettre au conseiller von Dyhern.

<sup>805</sup> LHSAM/ Rep. B 18 I, n° 300, vol. I.



**Figure 39 Les messagers de canton du département de l'Elbe en 1811**



En 1811, il y a 37 messagers de canton dans le département de l'Elbe. Certains messagers desservent les communes de deux cantons comme de Grieben et Tangermünde, de Burgstall et Lüderitz, de Breetsch et de Pollitz. Les messagers font deux fois par semaine le tour de leur canton. Mais dans le district de Salzwedel, certains messagers assurent la liaison presque quotidiennement et ceci malgré l'étendue de ces cantons. Par ailleurs, les communes du district de Salzwedel entretiennent trois messagers chargés spécialement de transporter la correspondance avec le tribunal civil de Salzwedel. Ils sont en principe payés pour chaque transport mais cette communication est quotidienne. Est-ce une preuve supplémentaire du caractère procédurier des habitants de ce district qui a déjà été évoqué ? En tous cas, l'entretien de ces messagers par une fédération de communes confirme la forte cohésion régionale des ruraux de ce district que nous avons déjà rencontrée. Cette autonomie paysanne est sans doute favorisée par la relative homogénéité sociale à l'intérieur des unités de peuplement et entre elles.

La dispersion de l'habitat des contrées du Nord-Ouest ne signifie pas enclavement. Les messagers passent plus souvent dans les communes que dans les districts méridionaux. Par ailleurs, en 1811, dans le sud du département, les messagers de canton semblent être complètement absents, ce qui s'explique peut-être par la taille réduite des cantons. Le besoin d'un messager est peut-être moins ressenti. La forte densité du réseau des postes dans l'ancien duché de Magdebourg compense sans doute en partie l'absence des messagers de canton. Peut-être aussi l'entente entre communes pour la mise en place de ce service y est-elle moindre.

Le salaire des messagers varie en partie en fonction des distances à parcourir et en partie de l'arrangement avec les habitants. Les parcours sont très inégaux. Dans le district de Magdebourg, les messagers n'ont en moyenne que 14 km à parcourir ; dans celui de Stendal, 112 km. La division territoriale n'est pas seule responsable de ces disparités. Dans les districts de Magdebourg et de Neuahaldensleben, les messagers semblent n'assurer la communication qu'entre le chef-lieu de district et le chef-lieu de canton. Ils semblent être payés par le maire de canton, qui dans les rares cas où il y a un messager dans ces districts, est un propriétaire noble.

Quelle charge les messagers de canton représentent-ils pour les communes ? Le budget du canton d'Acken pour l'année 1809 nous met à même d'apprécier le poids des frais de messagerie administrative pour les communes<sup>806</sup>. Ce canton composé seulement de quatre communes a des dépenses à la hauteur de 3232 francs. Après le traitement du maire de canton (1200 francs) et celui de son secrétaire (600 francs), la somme prévue pour l'entretien du messager de canton est, avec 400 francs, le troisième poste des dépenses de ce canton, représentant 12,4% de celles-ci. La rémunération d'un messager coûte donc en moyenne 100 francs à une commune, une somme élevée quand on considère que la petite commune de Susigke-et-Choerau n'a que 387 âmes. La répartition des charges cantonales se faisant selon le nombre d'habitants des communes, le coût effectif du messager cantonal pour les petites communes est nettement plus bas. Les habitants de Susigke n'ont que 26 francs à fournir pour payer le messager. En revanche, la commune du chef-lieu, la ville d'Aken, qui a peut-être le moins besoin de ses services, supporte plus de la moitié de son salaire (213 francs). Le système de messagerie de ce petit canton semble avoir été assez coûteux pour que le poste de messager

---

<sup>806</sup> LHS AW/ Rep. B 18, I, n° 1952, Etat des dépenses du canton d'Aken, 1809.

soit supprimé, car dans une liste des messagers datant de 1811, le canton d'Aken n'est pas mentionné. Selon cette liste, le salaire des messagers de canton, quoique fort variable selon les cantons, est généralement plus faible.

Le préfet et le sous-préfet disposent d'ailleurs également de messagers généralement à cheval qui transmettent les ordres respectivement aux sous-préfets et aux maires de canton. En raison de la nécessité d'entretenir le cheval, les messagers du préfet reçoivent un traitement plus élevé. Ils touchent entre 876 et 896 francs par an. Au total, tous les types de messagers confondus, il y a 50 messagers dans le département de l'Elbe.

La poste doit contribuer à diffuser l'information sur tout le territoire du royaume. Ainsi, le roi décrète : « Le bulletin des lois circulera, par la poste, en franchise, pour les autorités auxquelles il est adressé dans toute l'étendue du royaume ainsi que la correspondance relative au bulletin<sup>807</sup>. » Toutes les communes reçoivent le bulletin des lois moyennant un abonnement de 12 francs, qui fait obligatoirement partie des dépenses communales<sup>808</sup>. En attendant, il ne s'agit pas seulement de diffuser l'information, mais aussi de la contrôler. Le décret organique sur l'organisation des postes du 30 septembre 1810, précise que le débit des gazettes politiques et des feuilles d'avis, paraissant une ou deux fois par semaine, est réservé exclusivement à l'administration générale des postes. A l'inverse du bulletin des lois et des gazettes littéraires de Göttingen et de Halle qui circulent francs de port, ces feuilles sont frappées d'une majoration variant de 10 à 50%, selon leur diffusion plus ou moins grande. L'objectif n'est pourtant que de surveiller les gazettes politiques et les feuilles d'avis. Les gazettes littéraires et périodiques publiées plus rarement, une ou deux fois par mois, peuvent être diffusées indistinctement par les bureaux de poste et les librairies<sup>809</sup>.

Le régime westphalien abolit aussi les sceaux des domaines royaux permettant aux fermiers dans leur correspondance avec les autorités de jouir de franchises. L'administration préfectorale essaie de sauver cette prérogative en autorisant les intéressés de se servir de sceaux privés lorsqu'ils s'adressent aux administrations<sup>810</sup>. Apparemment, les fermiers ont du mal à s'habituer aux tarifs applicables à tous les sujets. Le gouvernement publie en effet un règlement sur les franchises. Seuls les ministres jouissent de la franchise illimitée pour toutes les lettres ou paquets qui leur sont adressés, car, rappelons-le, à cette époque c'est le destinataire qui paie la taxe. Les ministres n'ont en revanche que le contre-seing limité qui n'opère la franchise qu'à l'égard d'un nombre de fonctionnaires bien déterminé. Ce règlement montre comme déjà le système des frais de bureau comment le gouvernement contrôle les fonctionnaires par le biais de l'attribution de fonds publics bien déterminés et dont l'emploi est vérifiable. La nouvelle organisation postale, fortement centralisée, ne peut que déplaire aux partisans de l'Ancien Régime.

---

<sup>807</sup> LHS AW/ Rep. B 18 I, n° 312, article 4.

<sup>808</sup> Bulletin des lois, n° 17, décret du 6 février 1808, sur l'envoi et la circulation du bulletin des lois.

<sup>809</sup> Bulletin des lois, n° 37, décret n° 138, du 30 septembre 1810, articles 48- 53.

<sup>810</sup> LHS AW/ Rep. B 18 I, n° 300, vol. I, 39, lettre de Schulenburg-Emden au directeur de poste de Magdebourg.

#### 8.4. *Le coup d'Etat postal de Bülow*

Ministre des Finances après le départ de Beugnot, Bülow s'attaque à l'organisation des postes telle que Pothau et Alliey l'ont mise en place. Avant de s'adresser au roi, il cherche à étayer son argumentation sur des preuves du dysfonctionnement du service postal. Dès juin 1808, il écrit au préfet de l'Elbe: « [...] plusieurs voyageurs se plaignent de la lenteur que les maîtres des postes mettent dans le change de relais et des manières souvent éloignées de la politesse qu'ils ont à leur égard<sup>811</sup>. » Afin d'empêcher ces abus, il ordonne aux maîtres de poste d'ouvrir un registre où chaque voyageur pourrait signaler ses réclamations. A l'aide de ces registres, les inspecteurs seraient mesure de faire leurs rapports. Le préfet doit veiller à ce que les maires paraphent ces registres. Le préfet est d'ailleurs invité à rapporter au ministre les plaintes dont les postes feraient l'objet. Cette mesure vise à lui gagner le soutien des préfets et à monter l'opinion publique contre l'administration des postes en place. Peut-être s'agit-il d'une action de propagande. En fait, déjà les premiers décrets d'organisation élaborés par la direction générale prévoyaient la création de ces registres de réclamation<sup>812</sup>. Le ministre invite également les négociants de Magdebourg d'exprimer leurs griefs à l'encontre des postes westphaliennes<sup>813</sup>.

Le ministre tâche de mobiliser l'opinion publique pour imposer sa vision de l'administration des postes. Lorsque le deuxième décret d'organisation des postes passe au Conseil d'Etat, il fait imprimer un contre-projet pour la délibération du 31 octobre 1808. Il utilise à plusieurs reprises ce procédé, qui étonne dans un régime décrit comme dictatorial. On doit y voir l'influence de l'école de Hardenberg, qui aurait consciemment travaillé l'opinion publique afin de défendre sa politique devant son roi ou devant ses adversaires<sup>814</sup>. N'oublions pas que Bülow appartient à la clientèle de Hardenberg. Fort de ce soutien, Bülow, qui n'hésite pas de recourir à la rhétorique, adresse au roi un rapport qui peint un tableau noir du travail effectué jusqu'en 1809 :

« Les postes qui, d'après leur nature doivent être un établissement d'utilité générale, sont devenues l'objet de plaintes portées par toutes les classes des habitants. Les commerçants de toutes les villes ont peint avec les couleurs les plus vives et les plus vraies l'influence qu'exerce la nouvelle administration des postes sur le commerce et sur toutes les communications mercantiles. Les commerçants des petites villes de l'intérieur ont discontinué leur correspondance en se réunissant tous pour écrire collectivement une seule lettre et éviter ainsi l'impôt énorme des postes. Les négociants à l'extérieur ont rompu en grande partie leur communication avec ceux de la Westphalie. La correspondance diminue [...]»<sup>815</sup>

Cette critique pourrait encore s'expliquer par ses préférences libérales que l'on retrouve aussi dans ses autres domaines d'activité comme les contributions indirectes, l'impôt des patentes ainsi que dans sa politique fiscale ultérieure comme ministre de la Prusse. Mais après avoir défendu l'idée d'un service d'utilité publique, Bülow déplore également la diminution du

---

<sup>811</sup> LHSAW/ Rep. B 18, I, n° 300, vol 2, 65, lettre du 20 juin 1808.

<sup>812</sup> GSTPK/ Rep. 26, n° 1.

<sup>813</sup> KOHL, *op. cit.*, p.110.

<sup>814</sup> HOFMEISTER-HUNGER, *op. cit.* p. 150.

<sup>815</sup> GSTPK/ Rep. 26, n° 1.

produit des postes par rapport à l'ancien système. Avant 1808, les différentes organisations postales auraient rapporté 900000 francs. Le ministre explique cette contradiction entre des tarifs élevés et des revenus déclinants par l'hypertrophie de l'administration postale. « Le personnel de l'administration des postes augmente tous les jours parce que les écritures se multiplient à l'infini<sup>816</sup> », clame le ministre. Il va jusqu'à ridiculiser le directeur général devant le roi pendant une séance du conseil d'Etat<sup>817</sup>.

Bülow propose une réorganisation de l'administration des postes. Selon lui, il faudrait supprimer les postes de secrétaire général, d'inspecteur et de sous-inspecteur. Les six inspecteurs seraient remplacés par seulement trois inspecteurs qui formeraient avec le directeur général « le conseil de l'Administration générale ». Mais surtout, il veut renvoyer les 27 contrôleurs des postes. En revanche, il s'agirait de créer des bureaux de poste principaux ou « chefs-bureaux » à la tête d'arrondissements postaux plus étendus ayant seuls une correspondance et une comptabilité directe avec la direction générale. Le décompte avec les offices étrangers serait confié aux bureaux frontaliers qui n'auraient qu'à en rendre compte à l'administration centrale. Cette réforme renforcerait la position des directeurs d'un nombre réduit de bureaux. D'autres propositions visent directement à éliminer une partie du personnel en place depuis 1808. Ainsi, un nouveau règlement devrait être élaboré prévoyant aussi un mode de promotion pour les employés des postes « afin de préserver l'Etat d'une foule de sujets impropres. » On s'imagine que cette attaque est dirigée contre la clientèle française d'Alliey ayant investi un certain nombre de postes-clés.

Le directeur général réagit vivement aux accusations qu'on lui adresse. Le débat révèle plus ouvertement que dans d'autres administrations l'opposition entre le modèle administratif français et l'ancienne administration allemande, entre le principe de bureau et le principe collégial de l'administration. Pothau n'hésite pas de fustiger le caractère restaurateur des propositions de l'ancien président de la chambre de Magdebourg qu'est Bülow. Pour le directeur général le projet du ministre consiste à « créer un collège, une chambre des postes, délibérant sous la présidence du Directeur général ; tandis qu'il est reconnu », argumente-t-il, « qu'en administration l'action doit être une et jamais délibérante, tandis que partout la délibération est aujourd'hui exclue de l'administration<sup>818</sup>. »

Dans le commentaire du projet de Bülow qu'il soumet au roi, Pothau met en garde contre une restauration insidieuse qui, après s'être attaquée à la poste, gagnerait d'autres administrations :

« Il est évident que ce collège, cette chambre délibérante une fois établie, ce sera un premier pas de fait et dont on pourra partir. Les préfets, les sous-préfets et tous les administrateurs actuels deviendront des présidents, et leur responsabilité étant par là atténuée, tous les ressorts de l'administration se relâcheront. Si ce premier projet était adopté, on pourrait dire qu'on rétablit en Westphalie ce qui se détruit partout ».

---

<sup>816</sup> GSTPK/ Rep. 26, n°1.

<sup>817</sup> Archives des affaires étrangères, CP Westphalie, 4, Rapport de Reinhard, en date du 26 février 1810. Nous avons étudié une partie de ce conflit déjà dans : « Vaincre la résistance administrative. Le combat pour l'application de la législation française dans un Etat-satellite : le cas du royaume de Westphalie », *Les Cahiers du GERHICO. Conflits d'Empire*, n° 9, 2006, p. 31 -60, ici p. 52 sq.

<sup>818</sup> GSTPK/ Rep. 26, n°1, toutes les citations suivantes de Pothau proviennent de la même source.

On n'a aucun mal à imaginer que la réforme voulue par Bülow est dirigée contre le principe de la centralisation. Les nouveaux chefs-bureaux et leurs arrondissements rétabliraient l'ancien système qui, selon le directeur général, fut source d'abus. Les directeurs des bureaux frontaliers avaient toutes les possibilités de s'enrichir.

« Ces chefs-bureaux détruits, ces juges de première instance, étaient la source des abus les plus monstrueux dans le système précédent. Il y avait des directeurs qui se faisaient 24000 francs par an, de simples employés 4000, et la réforme de tous ces abus est ce qui a occasionné des ennuis au système actuel. »

Il est clair que des arrondissements plus étendus correspondent davantage aux anciennes provinces et que la division du territoire westphalien entre 27 contrôleurs a un effet unificateur à l'instar du morcellement du territoire français par les départements. Surtout, l'argumentation, assez polémique, de Bülow joue habilement sur les mots. Un contrôleur, dans l'esprit des fonctionnaires des finances, n'a pas à contrôler son directeur supérieur mais les subordonnés. Il s'agit tout simplement d'une fonction intermédiaire, introduite pour hiérarchiser davantage les agents de la poste. En fait, les contrôleurs des postes ne sont adjoints qu'aux plus grands bureaux. Mais le comble de l'hypocrisie consiste à se faire siens en apparence les principes administratifs français. En défendant l'idée d'une hiérarchisation des fonctionnaires, Bülow veut créer un échelon au-dessus des directeurs, celui des directeurs d'arrondissement. En réalité, la plupart des directeurs des postes ne sont que les anciens maîtres des postes, donc des entrepreneurs privés.

Pothau rejette également les accusations dirigées contre son personnel car le projet contient « le dessein bien prononcé de renvoyer des individus dont la plupart ont bien rempli leurs devoirs ». Il accuse à son tour le ministère de favoriser le maintien de personnes dangereuses dans l'administration des postes. A chaque fois que la direction générale demandait l'autorisation de muter quelques sujets « reconnus dangereux », le ministère s'y opposait. Pourtant, il ne s'agissait que de mutations et non de destitutions. Le directeur général est conscient des enjeux que représentent les accusations à l'encontre des agents de la poste. Reconnaisant la nécessité d'une surveillance des postillons et d'une accélération du service, il défend cependant ses employés contre des reproches injustifiés. Ainsi, il écrit au préfet du département de l'Elbe :

« Des plaintes sont portées continuellement contre les retards que les postillons ou conducteurs apportent dans leurs courses. Des règlements existent dans le royaume et ils contiennent des peines afflictives envers les délinquants. J'ai donné des ordres pour qu'elles fussent appliquées, et j'en espérais des résultats sensibles ; mais une observation, à laquelle je ne devais pas m'attendre, neutralise tous mes moyens. Il n'y a pas un maître de poste, de conducteur ou de postillon qui ne s'excuse sur le dérangement de toutes les horloges et sur le peu de soin qu'apportent les maires chargés spécialement de cette partie. Vous verrez sans doute qu'une très petite cause produit des inconvénients majeurs, mais il ne m'est pas possible de la passer sous silence, puisqu'en la détruisant le mal cessera d'exister<sup>819</sup>. »

---

<sup>819</sup> LHSAW/ Rep. B 18, I, n° 300, I, 109.

Le préfet est donc prié de bien vouloir charger les sous-préfets d'enjoindre aux maires à veiller à ce que les horloges soient toujours réglées. La balle est renvoyée dans le camp du préfet.

Quant au coût des communications postales sous le régime westphalien, les tableaux comparatifs sur les différents tarifs, vérifiables par les affiches tarifaires à la destination du public, nous permettent de mesurer la validité des arguments des deux antagonistes. Dans tous les services postaux supprimés par la Westphalie ainsi que dans ceux de la France et du grand-duché de Berg, le tarif est, et était, dégressif. La poste de la Hesse électorale était effectivement la moins onéreuse pour les usagers. Celle de la Prusse n'était moins chère que pour des distances inférieures à 18 milles (162 km). Au-delà, le tarif westphalien est nettement plus favorable aux usagers. Le tarif de Berg est exactement le même que celui de la Westphalie pour l'envoi de lettres simples. C'est probablement l'un des effets de la concurrence entre les deux offices. La poste française, en revanche, est plus coûteuse que celle des deux Etats satellite. Mais cette cherté n'est peut-être qu'apparente étant donné que les salaires, traitements et prix sont plus élevés en France qu'en Allemagne. Rappelons les mises en garde de Beugnot destinées aux Français espérant pouvoir obtenir facilement de bons postes dans le nouvel Etat. Le tarif westphalien des extra-postes est en revanche plus élevé que celui de la Prusse. Cette politique tarifaire n'est guère surprenante.

**Tableau 44 Prix kilométrique d'une lettre**

Coût du mille pour une distance	Hesse 1806	Prusse 1806	Westphalie 1808	Berg	France
de 36 km	0,33 centimes	0,42 centimes	0,55 centimes	0,55 centimes	0,83 centimes
de 72 km	0,22	0,43	0,42	0,42	0,55
De 108 km	0,22	0,35	0,37	0,37	0,46
De 162 km	0,19	0,28	0,31	0,31	0,31
De 216 km	0, 22	0,28	0,28	0,28	0,28
De 288 km		0,29	0,28	0,28	0,28
De 900 km		0,17	0, 13		

Le combat n'est pas décidé dans l'immédiat, mais le 30 septembre 1810, Bülow obtient gain de cause pour une partie de ses propositions<sup>820</sup>. En réalité, le décret royal de ce jour est plutôt un demi-échec pour le ministre des finances, car le roi reste ferme sur les points essentiels.

<sup>820</sup>

LOOF, *op. cit.*, p. 4.

L'administration générale des postes continuera à être dirigée par le directeur général. Lui seront adjoints trois inspecteurs généraux qu'il sera obligé de réunir chaque jour dans un conseil, mais « où seul sa voix est décisive<sup>821</sup> ». Au sujet des inspecteurs généraux, le décret précise que leur voix est consultative. Le roi ne transige donc pas sur les principes fondamentaux du système administratif français en insistant sur la responsabilité unique des fonctionnaires. Car les trois inspecteurs se voient assigner des missions bien précises. Mais le directeur général aura seule la signature des correspondances. La position d'Alliey est préservée : il devient inspecteur général faisant office de secrétaire général.

En revanche, Bülow réussit à imposer son projet des directeurs d'arrondissement qui se trouveront à la tête de nouvelles circonscriptions postales plus grandes formées « suivant les routes des postes et les facilités plus ou moins grandes des communications ». Ces directions supérieures constituent un échelon supplémentaire entre la foule des anciens maîtres de postes-directeurs / expéditeurs et la direction générale. A première vue, on pourrait interpréter cette création comme une application du principe de la hiérarchisation des agents de l'Etat que nous avons déjà rencontré dans l'administration judiciaire et dans celle des finances. Mais faut-il établir un échelon supplémentaire entre les bureaux et la direction générale ?

Le recrutement sera aussi réglementé. Ainsi, « le directeur général ne pourra proposer aucun individu pour être employé dans les postes à moins qu'il ne possède la langue allemande et qu'il n'ait acquis pendant trois années l'expérience nécessaire dans le service des postes [...] ».

Il semble que le directeur hésite à noyauter trop ouvertement les bureaux. Ainsi, lorsqu'en juin 1810, le directeur de Nordhausen part à la retraite, il est remplacé par Alcan dont le traitement passe de 2400 à 3400 francs. Mais comme le contrôleur de Tangermünde, Pichon vient de partir pour Paderborn, c'est le contrôleur Menzer qui avance au grade de directeur dans ce bureau frontalier. Celui-ci n'est donc pas contrôlé par des Français à ce moment.

La politique tarifaire est également réajustée et affinée. La grille des distances applicables à partir de 1810 est beaucoup plus fine<sup>822</sup>. Il y a un tarif assez modique de 10 centimes pour les destinations proches, c'est-à-dire inférieures à 9 km. Par ailleurs, on subdivise davantage l'échelle des distances. Ainsi pour une lettre envoyée à un endroit éloigné de 36 km, on paie toujours 20 centimes, mais pour une distance jusqu'à 54 km, on paie le même prix, et le tarif de 30 centimes n'est applicable qu'à partir de cette distance au lieu de 36 km auparavant. Peut-être cette amélioration des prix est-elle destinée à concurrencer la poste du grand-duché de Berg qui appliquait auparavant les mêmes tarifs que la poste westphalienne. Le tarif des extra-postes reste en revanche plus élevé que celui de la Prusse. Comme dans d'autres domaines, l'Etat westphalien pressure donc davantage les classes aisées.

Le roi peut probablement accepter une partie des propositions du ministre, Bülow, le chef du « parti allemand », d'autant plus facilement qu'un réseau de messagerie centralisé à l'échelle du royaume vient d'être créé. Ainsi, le décret du 20 juin 1810, ordonne aux brigades de gendarmerie de correspondre tous les cinq jours entre elles. Cette correspondance doit permettre

---

<sup>821</sup> GSTPK/ Rep. 26, n° 4, minute du décret royal du 30 septembre 1810, art. 7,2.

<sup>822</sup> GSTPK/ Rep. 26, n° 1, n° 4, tableau accompagnant le décret du 30 septembre 1810.

aux gendarmes de se communiquer les avis concernant la sûreté publique, de concerter leurs opérations communes relatives à la recherche de conscrits réfractaires, de déserteurs ou de malfaiteurs. Ce réseau donne aussi aux autorités supérieures la possibilité de transmettre des ordres aux officiers de gendarmerie. Le plan d'établissement de ces correspondances est élaboré par les chefs de légion de concert avec les préfets et sous-préfets et soumis à l'approbation du ministre de la guerre<sup>823</sup>. Comme l'administration centrale des postes, ce ministère est massivement investi par les Français. Calqué sur le maillage administratif, le réseau de correspondance de la gendarmerie dessert toutes les villes de sous-préfecture et compense ainsi en partie les faiblesses du réseau postal.

---

<sup>823</sup> Bulletin des lois, décret du 20 juin 1810.



## 8.5. *Le retour en force des Français*

La radicalisation des rapports entre l'administration centrale et les élites locales que nous avons pu observer dans plusieurs branches administratives se manifeste également dans celle des postes. Un décret royal du 19 mai 1811 rétablit les contrôleurs des postes existant avant septembre 1810<sup>824</sup>. Les bureaux d'arrondissement plus importants créés sur la proposition de Bülow sont assimilés aux autres directions des postes et ne survivent donc pas plus de six semaines à la disgrâce du ministre. Le caractère politique de cette décision ne fait guère de doute. Avec Bülow tombent aussi les formes de comptabilité et de décomptes qu'il a mises en place.

La chute de Bülow est suivie de peu par une réorganisation personnelle de la direction générale. Bournot devient ainsi chef de bureau chargé du personnel.

Après le départ de Bülow, le ministère des Finances et l'administration des postes renforcent leur contrôle sur les réseaux de messagerie administratifs existant dans les départements. Le préfet de l'Elbe doit ainsi fournir un tableau contenant les noms de tous les messagers, leur traitement, leurs lieux de départ et d'arrivée, la distance et la fréquence de leur parcours ainsi que leur employeur<sup>825</sup>. Le directeur des postes de Magdebourg insiste sur l'exactitude de ce travail:

« Comme un tel état ne peut être exact qu'autant que chaque maire de canton le remplira lui-même, permettez-moi de m'adresser à vous, Monsieur le préfet, pour vous prier de les charger spécialement de ce travail qui n'exigera pas plus de 10 minutes en le divisant de la sorte. »

Selon le nouveau ministre des Finances, Malchus, l'objectif est de mettre un terme à la perte des revenus de la poste, soit en permettant à la direction générale d'établir de nouveaux cours, soit d'améliorer le service existant, soit d'autoriser les messagers à continuer leur travail avec l'aval de la poste<sup>826</sup>.

Dans les bureaux de poste, les Français renforcent leur contrôle. En 1812, les Français détiennent un certain nombre de postes-clé dans l'administration des postes. Au moins 6 des directeurs des postes sont nés en France. Ils occupent presque toujours les bureaux frontaliers : ceux de Tangermünde, Magdebourg, Ellrich, Quedlinbourg, Celle et Ballenstedt. Trois d'entre eux sont assez jeunes, comme le directeur du bureau de Magdebourg, Jacques Antoine Faure, né en 1786 à Briançon. Il a été placé par son beau-frère, le secrétaire général Alliey.

Jean-Baptiste Pichon appartient également au groupe de ces jeunes Français qui ont fait rapidement carrière dans l'administration des postes. Pichon revient à Tangermünde, cette fois-ci en qualité de directeur. Né en 1787, à Sarrelouis dans la Moselle, il est embauché le 16 mars 1808 comme vérificateur des états et chargé de la comptabilité à la direction générale avec un traitement annuel de 2400 francs. Le 22 avril de la même année, lorsque le réseau postal commence à s'établir, il est transféré avec le même traitement à Tangermünde où il assume le

---

<sup>824</sup> LHS AW/ Rep. B 18 I, n° 300 vol. II, 12.

<sup>825</sup> LHS AW/ Rep. B 18 I, n° 46, 172, lettre du directeur Faure au préfet en date du 12 août 1811.

<sup>826</sup> LHS AW/ Rep. B 18, I n° 46, lettre de Malchus au préfet en date du 29 mai 1811.

poste de contrôleur. Or, il y avait un maître de poste allemand dans cette ville. Dans les bureaux de poste de l'intérieur, on se contente d'officialiser la nomination de l'agent local en place.

La Westphalie acquiert aussi davantage d'importance aux yeux de l'Empereur, son emprise sur cet Etat satellite se renforce. D'abord, les villes hanséatiques, reliées au reste de l'Allemagne par d'importants flux de correspondance qu'il s'agit de capter, appartiennent désormais à l'Empire français. Malchus, le ministre des Finances écrit au roi en 1812 :

« Le voisinage de la France qui d'abord s'est emparée des postes de Berg et qui depuis la réunion des départements hanséatiques borde le Royaume sur deux de ses frontières fait beaucoup de mal aux postes westphaliennes, surtout aussi par le contact et l'échange direct qui s'est établi entre son office et celui de la Prusse qui prive celui de la Westphalie de la majeure partie de la correspondance du Sud au Nord<sup>827</sup>. »

Ensuite, la campagne de Russie fait de la Westphalie un lieu de transit pour les troupes de la Grande Armée. La situation centrale de Magdebourg favorise particulièrement la concentration des flux d'information. L'administration westphalienne doit alors contribuer à la mise en place du service des estafettes impériales. De nouvelles tâches attendent les agents de la poste.

Ce n'est pas la première fois que la poste westphalienne doit assurer le service des estafettes. Lorsqu'en automne 1810, l'Empereur commence à renforcer son emprise sur le littoral allemand, il ordonne l'établissement d'une estafette dirigée par Bruxelles, Wesel, Münster, Lingen, Brême jusqu'à Hambourg<sup>828</sup>. Les maîtres de poste sur la partie du trajet situé dans le royaume de Westphalie doivent fournir un cheval et un postillon sûr. La préparation de la réunion de l'Allemagne du Nord à l'Empire français est en cours dès l'automne avant même que le sénatus-consulte du 13 décembre le consacre juridiquement. Le rattachement de Hambourg à l'Empire français est d'abord logistique. La création de l'estafette passant par Magdebourg est donc beaucoup plus tardive et nettement liée à la préparation de la campagne de Russie.

Le gouvernement cherche aussi à uniformiser les tarifs. Un décret du 6 juillet 1812 fixe les distances entre les relais des postes. Il existe désormais pour tout le royaume une tarification unique, en attendant l'achèvement du toisé général. La mise en place des estafettes impériales demande un service supplémentaire aux agents westphaliens. Elles sont organisées sous l'égide directe de Lavalette. Le 15 juin 1812, de Crottat reçoit l'ordre de parcourir la route de l'estafette impériale depuis Cassel jusqu'à Magdebourg. Il présente, dans chaque relais, au maître de poste l'instruction du comte Lavalette et, après en avoir fait la lecture, obtient la signature des agents. Les exigences de Lavalette portent notamment sur le temps accordé pour parcourir les distances entre les relais. Les postillons doivent parcourir le mille en une demi-heure. Les maîtres de postes émettent des doutes sur la possibilité d'atteindre cette vitesse. L'inspecteur rapporte au directeur général :

« Il n'en est aucun d'entre eux qui n'ait fait des observations sur l'impossibilité de parcourir le mille en une demi-heure. En effet, la route sur laquelle est dirigée l'estafette impériale présente non seulement de grandes difficultés mais encore des dangers réels aux

---

<sup>827</sup> A.N./400AP/94, rapport de Malchus au roi, fin 1812.

<sup>828</sup> GSTPK/ Rep. 26, n° 5, 1, lettre adressée au directeur général, en date du 31 octobre 1810, se référant à un décret impérial du 29 octobre 1810.

chevaux et aux postillons, si le mille devait être parcouru dans le temps prescrit. Dans le Harz par exemple, des rochers à pic[...] ne présentent que des obstacles et des dangers<sup>829</sup>. »

Par ailleurs, jusqu'à Halberstadt le toisé est inexact et tout au désavantage des maîtres de poste, assure l'inspecteur. Il croit cependant possible de parcourir la distance entre Cassel et Magdebourg dans un délai de 22 à 24 heures en tenant compte du temps passé dans les relais. Il est d'ailleurs possible de faire passer les estafettes impériales par Helmstedt et Brunswick : la route sur ce tracé est incomparablement meilleure.

Dans l'ensemble Crottat précise : « Cependant, j'ai trouvé presque partout les maîtres de poste animés de la meilleure volonté, pleins de confiance dans votre justice et remplis de respect pour vos ordres<sup>830</sup>. »

L'attitude des maîtres de poste sur la route de Brunswick est également favorable. La conduite du représentant de la direction centrale est significative des rapports administratifs introduits par les Français. Les agents de l'Etat sont incités à redoubler d'efforts par la perspective de récompenses.

« Sur cette même route, tous les maîtres de poste que j'ai pressentis sur leurs dispositions à faire le service des estafettes impériales m'ont paru remplis de zèle, et le prix de 3 francs accordé par mille a fait désirer à quelques-uns d'être chargés de ce service. »<sup>831</sup>

La poste westphalienne doit donc accélérer la transmission des estafettes. A défaut d'une révolution des transports, ce résultat ne peut être obtenu par des astuces. Pourtant, les diligences ont obtenu une augmentation non négligeable de la vitesse.

**Tableau 44 Comparaison des vitesses des diligences pour le transport de voyageurs en 1800 et 1850 en Prusse<sup>832</sup>**

	Temps réglementaire pour parcourir un mille en 1800	Temps moyen net employé pour parcourir un mille vers 1850 en Prusse
Chaussées	60 minutes	40 minutes
Autres routes	75 minutes	50 minutes

Sur les chemins sableux et en montagne, ces vitesses ne sont pas atteintes vers 1850. Le temps net comprend également les temps perdus dans les relais. Le parcours entre deux relais est en fait encore plus rapide. Comment a-t-on pu obtenir ce résultat alors que la force motrice sont toujours les chevaux ? Rappelons qu'à cette époque, la marine à voile, en concurrence avec celle à vapeur, a connu davantage d'évolutions que pendant les trois siècles précédents, comme l'ont fait remarquer Martine Acerra et Jean Meyer<sup>833</sup>. Par ailleurs, la réglementation westphalienne

<sup>829</sup> GSTPK/ Rep. 26, n° 8, lettre de Crottat au directeur général des postes en date du 23 juin 1812.

<sup>830</sup> GSTPK/ Rep. 26, n° 8.

<sup>831</sup> GSTPK/ Rep. 26, n° 8.

<sup>832</sup> Les données pour le milieu du XIXe siècle proviennent de STEPHAN, H., *Geschichte de Preussischen Post*, Berlin 1959, p. 518.

<sup>833</sup> Martine Acerra, Jean Meyer, *La grande époque de la marine à voile*, Guerche-de Bretagne 1987, p. 194 : « L'océanographie moderne fut fille de la voile... Les nouvelles routes de la voile s'en trouvèrent sensiblement améliorées : la science avait désormais des retombées économiques évidentes, aboutissant à

distingue seulement entre routes en bon état et routes sableuses ou dégradées. Sur les premières, le mille d'Allemagne est à parcourir en une heure, sur les secondes en une heure et demie<sup>834</sup>.

Quant aux estafettes impériales, le temps du parcours estimé à 22 heures par Crottat pour la distance entre Cassel et Magdebourg, permet de calculer leur vitesse moyenne à 12,5 km par heure. Le délégué de la direction générale des postes admet donc un temps de trois quarts d'heures nets par mille. Cette vitesse s'approche de celle atteinte par la poste des voyageurs en Prusse vers 1850. Mais n'oublions pas que le parcours entre Cassel et Magdebourg se fait sur l'une des rares routes presque entièrement chaussées du royaume.

Pour accélérer les estafettes, plusieurs moyens sont à la disposition de la direction générale : elle peut chercher à améliorer la qualité des routes. Or, jusqu'en 1812, l'effort accompli semble être minime. Mais là encore, la guerre semble accélérer la modernisation du réseau et de l'administration responsable. L'administration des postes et les sous-préfets comprennent d'ailleurs très bien que l'utilité militaire d'une route puisse inciter le gouvernement à financer la rénovation d'une ancienne route. Ainsi en novembre 1812, le sous-préfet de Salzwedel s'adresse au nouveau préfet de l'Elbe, Bercagny, pour qu'il obtienne la réparation de la route militaire entre Salzwedel et Lüchow. Habilement, il insiste sur la nécessité à la fois postale et militaire de cette liaison :

« [...] Le directeur des postes royales de Salzwedel m'ayant prévenu que la route militaire de Hambourg à Magdebourg, qui est également suivie de la poste royale entre Lüchow et Salzwedel se trouve entièrement impraticable, de sorte que la poste, ainsi que les militaires y sont exposés aux plus grands dangers et aux retards les plus préjudiciables au service [...]»<sup>835</sup> »  
Déjà le prédécesseur de Westphalen, Bülow, aurait fait, en 1809, faire des devis pour la réparation mais, rien n'a été fait jusqu'alors. Ensuite, le sous-préfet fait remarquer que cette route ne servait auparavant qu'au transport du bétail de la ville de Salzwedel. C'est donc au gouvernement de débloquer les crédits nécessaires aux réparations :

« Au reste, j'ai l'honneur, Monsieur le préfet de vous faire connaître que les frais desdites réparations seront à la charge du gouvernement, par la raison que la route, dont il s'agit est une route militaire et de poste et qu'il est reconnu que les habitants des communes n'ont jamais eu l'obligation de concourir aux frais occasionnés par des réparations des routes militaires et de poste<sup>836</sup>. »

Bercagny semble effectivement vouloir améliorer le réseau routier. Le problème réside probablement dans l'administration des ponts et chaussées. Ainsi, la prolongation de la chaussée entre Halberstadt et Croppenstedt était ordonnée par un décret de février 1810, mais en 1812, les

---

une nouvelle, et très provisoire géographie des transports maritimes. Du nord au sud, la traversée de l'Atlantique nécessitait, de New York à la mer australe plus de 40 jours : il fallut désormais seulement 18. De la Nouvelle-Angleterre à San –Francisco, la route de la voile passa de 180 à 100 jours ; de Londres à Sidney, en passant par le cap Horn, on avait besoin avant Maury de 125 jours : on passa désormais par l'océan Antarctique par le Cap à 120 jours. En somme l'océanographie scientifique combinée à la cartographie réduisait les dimensions des mers du globe de la moitié en distance-temps. »

<sup>834</sup> Bulletin des lois, n° 37, article 114.

<sup>835</sup> LHSAW/Rep. B18, II, n°7, I,a, 24, 19 novembre 1812.

<sup>836</sup> *Ibid.*

travaux ne sont toujours pas entrepris.<sup>837</sup> Le ministre de l'Intérieur répond au préfet de l'Elbe au sujet de l'administration des ponts et chaussées :

« [...] personne ne sait mieux que moi que cette partie a besoin d'une meilleure organisation. Mais vous savez aussi, Monsieur le Préfet, que cette nouvelle organisation est instruite d'après le Décret du 15 février dernier. Elle est retardée par des circonstances qui ne dépendent pas de moi. »<sup>838</sup>

Pour accélérer le service des estafettes, la direction générale des postes peut tenir compte de la qualité des routes en déterminant le cours des postes. Ainsi, Crottat préconise celle qui passe par Brunswick et Helmstedt, qui est meilleure et « malgré que la distance soit de un ou deux milles plus longue, [...] préférable et serait parcouru en bien moins de temps<sup>839</sup> ». Elle peut essayer d'écourter les temps passés dans les relais. Ainsi, le 12 juin 1812, le directeur général Pothau demande au ministre des Finances d'ordonner que les barrières et les postes desservies soient tenues ouvertes pendant toute la nuit pour que l'estafette ne soit pas retardée d'un seul moment et que le mille puisse être parcouru en une demi-heure comme l'exige le gouvernement français<sup>840</sup>. Il argumente que « ce service est d'une si grande importance et tout retard peut entraîner des inconvénients tellement graves que je dois prendre toutes les mesures pour l'activer en Westphalie le plus possible. »

Le ministre ne peut admettre cette proposition qui serait contraire aux règlements et donnerait lieu à une multitude de fraudes et d'abus au détriment du Trésor Public. Selon lui, l'ouverture des portes et barrières ne donnerait lieu à presque aucun retard à condition que les postillons annoncent leur arrivée à temps, soit au moyen du cor soit à celui du fouet<sup>841</sup>. La réaction du ministre ne témoigne pas de sa mauvaise volonté : en août 1812, il ordonne aux préfets de veiller à ce que les portes des villes et communes soient ouvertes au premier signal donné par le postillon à son approche afin de supprimer des arrêts inutiles<sup>842</sup>.

Les estafettes impériales absorbent une grande partie des chevaux des maîtres de poste. En avril 1812, le directeur des postes de Magdebourg en informe la direction générale. Conformément au décret royal du 30 septembre 1810, le directeur des postes requiert des chevaux au maire de Magdebourg. Mais celui-ci, soutenu par le préfet, Blumenthal, refuse d'obtempérer aux demandes du directeur des postes. Le préfet semble également s'opposer aux invitations du directeur général. Celui-ci autorise alors les maîtres de poste à traiter directement avec les habitants ou à augmenter le nombre de chevaux qu'ils entretiennent normalement<sup>843</sup>.

Le préfet et le directeur général entrent dans un conflit. Le préfet doit réquisitionner les chevaux nécessaires, ce qu'il refuse obstinément. En principe, le directeur général est opposé aux réquisitions. En demandant au préfet de l'Elbe de réquisitionner les chevaux pour l'estafette entre Lunebourg et Magdebourg, il vise à préserver le service des postes dans l'ensemble. Il craint cependant de dissuader les entrepreneurs du service postal.

---

<sup>837</sup> LHS AW/Rep. B18, II, 7, I, a, 14, 23 décembre 1812.

<sup>838</sup> LHS AW/Rep. B18, II, n° 7 Ia, 15, 10 août 1812.

<sup>839</sup> GSTPK/Rep. 26, n° 8, 23 juin 1812.

<sup>840</sup> GSTPK/Rep. 26, n° 8, 12 juin 1812, Pothau à Malchus.

<sup>841</sup> GSTPK/Rep. 26, n° 8, réponse du ministre en date du 13 juin.

<sup>842</sup> LHS AW/Rep. B 18 II, n° 112, I a, Malchus à Bercagny le 3 août 1812.

<sup>843</sup> LHS AW/Rep. B 18 II, n° 112, I a, 39.

« A tous les motifs donnés dans mes précédentes lettres, j'ajouterais qu'on ne peut forcer les maîtres de postes à avoir un plus grand nombre de chevaux que celui porté dans leurs contrats et engagements, que le service de maître de poste étant volontaire, on ne trouvera bientôt plus d'entrepreneurs, si on leur fait éprouver des vexations illégales, et qu'alors on sera toujours forcé d'en revenir à la voie des réquisitions pour ne pas voir manquer totalement le service<sup>844</sup>. »

Le contrôle de la poste est essentiel pour celui de l'information. Faut-il s'étonner alors que la haute police du royaume ait un œil vigilant sur les postiers ? Plus d'une fois, des agents des postes sont arrêtés et interrogés par les policiers<sup>845</sup>. Originaire de Brunswick, le contrôleur des postes Kellner a été muté à Bielefeld. Peut-être fait-il dès le début partie des individus suspects déplacés par le directeur général. Toujours est-il que le directeur général ne s'oppose pas aux demandes de destitution présentées par chef de la haute police.

La coopération de la haute police et de la poste westphalienne est bien connue. Dès le début de la guerre de 1806, les autorités militaires françaises faisaient ouvrir toutes les lettres.<sup>846</sup> A l'époque, il s'agissait sans doute d'obtenir des informations d'importance militaire ou diplomatique. En 1812, l'objectif est aussi de contrôler les informations provenant du théâtre des opérations. Bien entendu, il faut aussi permettre aux soldats de la Grande Armée d'entretenir une correspondance avec leurs familles. A cet effet est créé un service postal auprès du corps westphalien de la Grande Armée. Les lettres des militaires sont ouvertes communiquées à la Haute Police assez tôt. Comme permettent de le voir les quelques lettres de soldats publiées par Serge Iskjul', la correspondance est interceptée dès le mois de juillet. La Haute Police serait allée jusqu'à réécrire certaines lettres<sup>847</sup>. L'efficacité du contrôle des flux d'information par la coopération entre l'administration postale et la haute police force d'ailleurs les adversaires du régime à recourir à d'autres médias et les habitants à adapter leur lecture de la presse, en lisant par exemple entre les lignes<sup>848</sup>.

D'ailleurs le ministre déchu, Bülow, n'abandonne pas le combat. Il conserve des relations avec quelques personnes de l'administration des postes. Objet d'une surveillance policière sur son domaine d'Essenrode, Bülow n'arrive pas à cacher ses contacts avec le directeur des postes d'Ülzen, Bluhm, sans doute le même qui a été appelé à la direction générale en 1808 et l'ancien directeur des contributions indirectes Bernard. L'agent de la police rapporte :

« Monsieur Bernard s'est rendu plusieurs fois à Essenrode et l'ex-ministre l'a également vu à Brunswick, où ils ont été [...] deux heures ensemble. Pendant l'intervalle de mon absence, le Sieur Bernard a correspondu fréquemment avec le Sieur Bluhm, Directeur des postes à Ülzen ; mes employés se rappelant d'avoir vu des lettres très épaisses, semblables à des paquets que ces

---

<sup>844</sup> LHSAW/ Rep. B 18, II , n°112, I a, lettre du directeur général à Bercagny, successeur de Schulenburg.

<sup>845</sup> Bibliothèque Nationale de Saint-Pétersbourg, 993, Archives westphaliennes, carton 3, n° 947-955, interrogatoires des employés des postes Kellner et Hilfert de Bielefeld.

<sup>846</sup> LOOF, *op. cit.*, p.5.

<sup>847</sup> ISKJUL', S., Briefe westfälischer Soldaten aus Rußland in die Heimat 1812, préfacées par Sergej Iskul', in: *Jahrbuch für Geschichte sozialistischer Länder Europas* 33 (1989), p.245-253.

<sup>848</sup> PAYE, C., Sprach- und Zensurpolitik im Königreich Westphalen (1807-1813): Das Medium der „Russischen Dolmetscher“ im Kommunikationsfeld der westphälischen Gesellschaft, *Mitteilungen des Instituts für europäische Kulturgeschichte der Universität Augsburg*, Sonderheft publié par W.E.J.Weber, septembre 2002, p. 72 sq.

Messieurs se sont transmis mutuellement, il paraît que ma présence a interrompu cette correspondance<sup>849</sup>. »

Bluhm sera destitué<sup>850</sup>. Il appartient apparemment à un réseau d'espionnage tissé par les « patriotes prussiens ». Après la liquidation de ce réseau, le baron de Stein doit reconnaître la difficulté de rétablir des relations afin d'obtenir des renseignements sur le mouvement des troupes françaises<sup>851</sup>.

Comme dans d'autres domaines, on observe donc une mainmise croissante des Français sur l'administration des postes. Ici comme ailleurs, la concentration des compétences décisives, des hauts salaires et des personnes attachées au nouveau régime au centre et la réduction de l'échelon intermédiaire sont des moyens efficaces de la centralisation. Plus audacieuse que dans d'autres administrations, la résistance des anciennes élites se manifeste aussi dans le service des postes. Mais vers la fin du règne, les partisans du nouveau régime triomphent. Il n'est guère étonnant qu'une fois le régime prussien rétabli, l'administration des postes soit épurée. Les agents ne sont employés que provisoirement, car pour des raisons politiques tous les postiers doivent être renvoyés « afin de déranger de la sorte toutes les communications habituelles<sup>852</sup> ». Après avoir suivi les péripéties de ce combat pour le contrôle de l'administration des postes, on doit douter que la célérité des flux soit vraiment l'objectif principal de l'époque. Pour ses tâches quotidiennes et routinières, l'administration, fondée sur la sévérité de la règle, n'a guère besoin d'une accélération des communications. Il faut attendre 1812 pour voir, devant la nécessité imposée d'accélérer l'un des services postaux, celui des estafettes, l'administration postale s'occuper de la vitesse de la transmission. Sans doute la guerre contre la Russie force-t-elle les gouvernants à s'assurer du contrôle de la poste. Il est donc temps d'étudier ce « réactif » qu'a été la guerre.

---

<sup>849</sup> Bibliothèque Nationale de Saint-Pétersbourg, Fonds 993, Archives westphaliennes, carton 3, n° 889, rapport du 27 mai 1812.

<sup>850</sup> STOLBERG, A., *Aus der Geschichte der Post in der Stadt Magdeburg in der Zeit der bürgerlichen Umgestaltung und des Aufblühens des Kapitalismus bis zur Reichsgründung (1814-1871)*, *Magdeburger Blätter*, 1988, p.57.

<sup>851</sup> HEITZER, *op. cit.*, p.217 sq.; l'auteur mentionne notamment des agents de la poste comme intermédiaires de ce réseau tissé par Gruner.

<sup>852</sup> STOLBERG, *op. cit.*, p. 57.

## **Sources et Bibliographie** (utilisées et citées dans ce chapitre) **Sources d'archives**

### **Archives françaises**

#### **Archives nationales (A.N.)**

40 AP,4, papiers de Beugnot

138AP/141, Budgets des provinces prussiennes, 1807

138AP/143, Dossier 5, rapport de Chivaille

400 AP/94 (Napoléon)

BB 11/67-72

BB/30/670, Relevé des lettres patentes portant autorisation à des Français d'entrer ou de rester au service de puissances étrangères, ou de se faire naturaliser en pays étranger, s.d.

#### **Archives du ministère des affaires étrangères**

Correspondance politique, Westphalie, n°4 (rapport de Reinhard)

#### **Archives allemandes**

#### **Geheimes Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz, Berlin (GSTPK)**

B4, n° 63-66, dossiers pour intégrer le service westphalien

B 25, I, n°2, vol.1

B26, n° 1, 1a, 3, 4, 5, 8, 9

#### **Landeshauptarchiv Sachsen-Anhalt, Magdeburg (LHSAM)**

A 7, n°79, A17 III, n° 171,

#### **Landeshauptarchiv Sachsen-Anhalt, Außenstelle Wernigerode (LHSAW)**

B 18, I, n° 46 (messagers), 297, 300, vol. I-II, n°312, 1953 (dépenses du canton d'Aken

B 18, II, n°7, n° 112, I a,

#### **Archives russes**

Bibliothèque nationale russe, Saint-Pétersbourg, 993, Archives westphaliennes, carton 3, n° 947-955 (interrogatoires), et 889 (surveillance de l'ancien ministre Bülow)

#### **Sources imprimées**

Bulletin des lois du royaume de Westphalie

#### **Bibliographie**

- ACERRA, M., MEYER, J., *La grande époque de la marine à voile*, Guerche-de Bretagne, 1987
- HEITZER, H., *Insurrektionen zwischen Weser und Elbe. Volkserhebungen gegen die französische Fremdherrschaft im Königreich Westfalen*, Berlin 1959
- HOFMEISTER-HUNGER, A., *Pressepolitik und Staatsreform*, Göttingen 1994
- HOLZAPFEL, R. *Das Königreich Westfalen mit besonderer Berücksichtigung der Stadt Magdeburg. Auf Grund archivalischer Forschungen*, Magdeburg 1895
- ISKJUL', S., Briefe westfälischer Soldaten aus Rußland in die Heimat 1812, préfacées par Sergej Iskul', in: *Jahrbuch für Geschichte sozialistischer Länder Europas* 33 (1989), p.245-253



- KOHL, W., Die Verwaltung der östlichen Departements des Königreichs Westphalen 1807–1814, Berlin 1937
- LOOF, W., „Die Post im ehemaligen Königreich Westfalen“, *Mitteilungen zur Postgeschichte Sachsen-Anhalts*, 4, (2001), réédition d'un article paru en 1931
- PAYE, C., Sprach- und Zensurpolitik im Königreich Westphalen (1807-1813): Das Medium der „Russischen Dolmetscher“ im Kommunikationsfeld der westphälischen Gesellschaft, *Mitteilungen des Instituts für europäische Kulturgeschichte der Universität Augsburg*, Sonderheft publié par W.E.J.Weber, septembre 2002
- PROBST, E., Thurn und Taxis. Das Zeitalter der Lehenposten im 19. Jahrhundert. Rheinbund – Deutscher Bund – Preussische Administration, in: *Deutsche Postgeschichte. Essays und Bilder*, Berlin 1989
- STEPHAN H., *Geschichte der Preussischen Post*, Berlin 1959
- STOLBERG, A., Aus der Geschichte der Post in der Stadt Magdeburg in der Zeit der bürgerlichen Umgestaltung und des Aufblühens des Kapitalismus bis zur Reichsgründung (1814-1871), *Magdeburger Blätter*, 1988, p. 57
- TODOROV, N.P., « Vaincre la résistance administrative. Le combat pour l'application de la législation française dans un Etat-satellite : le cas du royaume de Westphalie », *Les Cahier du GERHICO. Conflits d'Empire*, n° 9, 2006, p. 31 -60