

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Oldenburg im neunzehnten Jahrhundert

Von 1800 - 1848

Pleitner, Emil

Oldenburg, 1899

9. Auf der Landstraße.

urn:nbn:de:gbv:45:1-3899

ihre Kinder mußten ihm eine Zeit lang umsonst, eine Zeit lang um Zwangslehen dienen, sie mußten die Einwilligung des Gutsherrn zur Heirat einholen und gewöhnlich eine Abgabe dafür entrichten, bei Todesfällen den Nachlaß des Verstorbenen zum Teil oder ganz dem Gutsherrn überlassen, die Familie des Gutsherrn, besonders aber seine Jäger bewirten, und seine Jagdhunde in Fütterung nehmen; sie waren zu persönlichen Handdiensten und Fuhren verpflichtet, der Gutsherr hatte hinsichtlich des auf dem Hofe stehenden Holzes das Mitbenutzungsrecht, die Bauern mußten Heuergelder, Zehnten, Zinsen, Renten etc. bezahlen u. s. w. Bereits im Jahre 1808 beschloß der Herzog die Aufhebung der Eigenbehörigkeit. Die politischen Verhältnisse hinderten ihn aber an der Ausführung, und erst gegen Ende des Jahres 1822 konnte er die näheren Bestimmungen erlassen, ohne daß er alle Reste der Leibeigenschaft hätte beseitigen können.

9. Auf der Landstraße.

Schwerfällig bewegte sich im Beginn des Jahrhunderts der gelb gestrichene, oft mit mehr als 4 Pferden bespannte Postwagen auf den alten Postwegen, die noch ungepflastert waren. Die tiefen Spuren, welche die Räder in dem Sand zurückließen, wurden durch die Wegaufseher baldmöglichst getilgt. Zweimal in der Woche kam die Post von Bremen in Oldenburg an und fuhr von da aus nach Aurich und Ostfriesland bis nach Groningen. Zweimal wöchentlich kam sie von da zurück und fuhr über Falkenburg und Delmenhorst wieder nach Bremen; von da aus ging die alte Poststraße nach Hamburg. Gar mancher Reisende zog es vor, sich nicht der engen Postkutsche des Schwagers oder seiner Weichaiße anzuvertrauen, sondern lieber auf „Schusters Rappen“ seinen Weg zu machen, denn die Fahrpreise waren eben nicht niedrig zu nennen. Bezahlte man z. B. doch im Sommer von Oldenburg bis Bremen 1 Thaler 18 Grote in Gold, von Oldenburg bis Delmenhorst zwei Drittel und von Delmenhorst bis Bremen ein Drittel dieser Tage. Das Versenden von Paketen und Geldern wurde

unseren Vorklern nicht so bequem gemacht, wie wir es haben. Schon die Berechnung des Portos war umständlich. Für die einzelnen Wegstrecken, die die Post auf oldenburgischem Gebiete zurücklegte, waren verschiedene Taxen aufgestellt, aus denen sich ergibt, daß mit der Höhe des Gewichts oder der Sendung auch das Porto wuchs. So bezahlte man z. B. auf der Strecke von Oldenburg bis Bremen für ein einpfündiges Paket 8 Grote klein Courant, für ein dreipfündiges 10 Grote, für ein sechspfündiges 13 Grote zc. Verschickte man 1 Thaler, so bezahlte man 4 Grote, für 20 Thaler waren 6 Grote zu entrichten, für 50 Thaler 9 Grote. Außer der fahrenden Post gab es noch eine reitende Post, sowie „Landboten“. Die reitende Post ging von Oldenburg in der Woche zweimal auf Rastede, Barel, Bockhorn, Neuenburg, Zeven und Ostfriesland. Ferner mehreremal auf Delmenhorst, sodann nach Holland, und zwar einmal über Cloppenburg und Lingen und ein andermal über Delmenhorst und Wildeshausen. Man erkennt leicht die Hauptstrecken der damaligen Post. Die Zwischenstrecken wurden durch die „Landboten“ versehen. Diese gingen je zweimal in der Woche von Dvelgönne nach Oldenburg, von Dvelgönne über Brake und Elsfleth nach Althuntorf, von Dvelgönne in das Stadt- und Butjadingerland und von Dvelgönne über Frieschenmoor und Schweg nach Seefeld. Später wurde, namentlich mit Rücksicht auf den Verkehr nach Bremen eine weitere Botenpost eingelegt, die zweimal in der Woche von Brake über Elsfleth, Huntebrück, Berne und Bardewisch nach Delmenhorst ging, wo der Anschluß an die reitende Post erreicht wurde.

Eine Botenpost zwischen Eckwarden und Barel, die 1805 eingerichtet wurde, scheint nicht lohnend gewesen zu sein. Wenigstens wurde schon im folgenden Jahre ihre Aufhebung verfügt.

Die Höhe des Briefportos war nicht geeignet, die Neigung für einen ausgebreiteten Briefwechsel zu fördern. Eine Verordnung vom 12. Februar 1807 bestimmt z. B. als Preis eines Briefes von Oldenburg nach Eckwarden 7 Grote klein Courant, von Dvelgönne nach Eckwarden 4 Grote.



Es ist begreiflich, daß das Publikum zu derartigen Einrichtungen wenig Vertrauen besaß, und daß man trotz strengen Verbotes und angedrohter Visitation gern den Frachtfuhrleuten Pakete und Briefe zur Beforgung übergab.

Wer eine größere Reise antreten wollte, der machte vorher sein Testament, denn das Reisen war gefährlicher, als in unserer Zeit des Hastens und Jagens. Die Wege waren fast überall im Reiche schlecht. Was die Straßen in unserem Lande anbelangt, so ist es bezeichnend, daß im Jahre 1801 von Oldenburg aus geklagt wurde: „Die Pafsage aus der Marsch hierher hat gänzlich aufgehört, und die Wege auf der Geest sind schlecht.“ Langsam nur kam der Reisende von der Stelle. So brauchte der spätere oldenburgische General Wardenburg zu einer Reise von Oldenburg nach Regensburg 18 Tage. Als er einige Jahre später von Oldenburg nach Twer in Rußland reiste, da dauerte die Reise 3 Wochen. Dabei hatte er das Vergnügen, daß auf der Strecke Oldenburg-Delmenhorst der Wagen nicht weniger als zweimal umgeworfen wurde, und zwar das eine Mal mitten im Wasser. Es war Nacht, und um den Wagen wieder auf die Räder zu bringen, mußten Einwohner eines nahen Dorfes aus den Betten geholt werden.

Je weniger man sich auf die damalige Post verlassen konnte, um so größer war das Vertrauen, das der eine dem anderen bei Erledigung von allerhand Besorgungen entgegenbrachte. Bezeichnend ist folgende Geschichte: Der Kaufmann Dnnen in Zever übergab einem jungen Studenten, der nach Süddeutschland reiste, eine Summe Geldes, um dieselbe in Cassel abzugeben. „Gerd, kannst mi woll wat Geld mit na Cassel nehmen?“ — „Dat will id woll dohn!“ — Das war alles, was in dieser Sache gesprochen wurde, und dabei handelte es sich um nicht weniger als 5000 Thaler in Gold.

Der Verkehr zwischen den durch die Wasserstraßen der Weser, Jade und Hunte getrennten Landesteilen wurde durch Fahren vermittelt, für die eine bestimmte Taxe festgesetzt war. Das Fährgeld zu bezahlen mochte manchem Landmann, der ein Pferd, ein Stück Hornvieh zc. über den

Fluß zu bringen hatte, recht ärgerlich sein. Denn es war hoch, namentlich wenn man in Betracht zieht, daß in jener Zeit der Wert des Geldes ein höherer war, als heute. Um über die Jade zu kommen bei Eiswürden in der Vogtey Schwarden, oder um bei Blexen über die Weser gebracht zu werden, mußte man 28 Grote, im Winter sogar 42 Grote bezahlen, „es seyn viel oder wenig Leute.“ Von Dedesdorf und von Rodenkirchen aus kostete es jedoch nur 12 Grote, von Hammelwarden-Eisfleth und Lienen 4 Grote, von Klippkanne und Holzwardersiel aus 6 Grote, um nach „Guntfiet“ zu kommen. In Huntebrück mußte außer dem Fährgelde noch Zoll bezahlt werden; für einen Ochsen z. B. bezahlte man 4 Grote Zollgeld und 2 Grote Fährgeld. Die Fuhrleute, die mit ihren schweren Frachtwagen das Land durchzogen, machten dem Gesetzgeber viel zu schaffen. Zahlreich sind die Verordnungen, die sich auf sie beziehen. Das „Schreien und Klatschen“, womit sie die Pferde, die ihnen entgegenkamen, scheu machten, wurde strenge verboten und ihnen bei schwerer Strafe aufgegeben, bei jeder Zollstätte unaufgefordert anzuhalten, ihre Frachtbriefe vorzuzeigen und Gewicht und Qualität ihrer Ware richtig anzugeben. Dem durchreisenden Fremden fiel es auf, daß im Oldenburgischen alle Fuhrwerke nach links auswichen; er führte dies darauf zurück, daß der gutmütige treuherzige Oldenburger so die beste Gelegenheit habe, seinem Landsmanne im Vorbeifahren die Rechte zum Gruß zu reichen.

Die herzogliche Regierung war von dieser Gutmütigkeit indes weniger überzeugt. Sie fand es sogar für geboten, den Fuhrleuten genau den einzuschlagenden Weg zu bezeichnen. Für die Fahrt von Bremen nach Upen und Emden war der Sommerweg der Post durch das Wüstenland über Jprump und Lintel bei 10 Goldgulden Strafe verboten, dagegen der Winterweg, der über Dingstede und Bümmerstede führte, zu benutzen. Dabei war jedem schwere Strafe angedroht, der auf der Fahrt durch die Osenberge, die gerade damals mit Fuhren bepflanzt wurden, den Weg durch die Fuhrenbesamungen nehmen würde. Für die Fahrt von Varel nach Bremen war folgende Route vorgeschrieben: Varel, Rastede, Oldenburg, Bümmerstede, Sandkrug, Dingstede.



Von Barel nach Elsfleth ging die Fahrt über Kastede und den Lohr Moorweg.

Jetzt sind die alten Postwege größtenteils verödet, und nur einzelne stattliche Krüge, die einsam an der Landstraße liegen und noch von ihrer früheren Glanzzeit zu träumen scheinen, erinnern an jene Tage, da der Frachtfuhrmann langsam und beschwerlich mit seinem hochbepackten Fuhrwerk die festgesetzte Straße zog.

10. Kriegerische Ereignisse. Oldenburg tritt dem Rheinbunde bei.

Bereits in den letzten Jahren des 18. Jahrhunderts hatte das oldenburger Land stark unter Truppendurchzügen und Einquartierungen zu leiden. Bald lagen Engländer und Hannoveraner, bald Preußen hier im Quartier; diese Durchmärsche und Einquartierungen waren für Stadt und Land eine große Last. Irgendwelche Vergütung wurde nicht gezahlt. Ein Vorschlag des preussischen Gesandten, die Landleute möchten die Soldaten in der Landwirtschaft beschäftigen, war gut gemeint, fand aber nicht den Beifall der herzoglichen Regierung. Schließlich blieb dem Herzog nur übrig, aus „landesherrlicher Milde“ Zuschüsse aus der herrschaftlichen Küche anzuweisen.

Welcher Art die Truppen waren, und wie sehr das Land von ihnen zu leiden hatte, davon erzählt ein Zeitgenosse jener Tage.*) „Den 10. März 1795: Heute Nachmittag ist das kurfürstliche Regiment „Prinz Ernst“ hier eingerückt. Unter bösen Auspizien rückte es ein, denn man läutete gerade während des Einmarsches die Totenglocke. Das Regiment hat seine besten Leute längst an die Armee abgeben müssen. Das Gros des Regiments besteht also aus neugeworbenen Truppen, kaum erwachsenen Bauernjungen, die gar wenig exerziert sind. „Wo wiet is et nu noch bet tau de Franzansen?“ fragten einige. Sie erblaßten, als man sechs Meilen sagte. Manche weinten, daß sie so weit vom väterlichen Herde getrennt wären,

*) Tagebuchblätter von Salems. Aus seinem handschr. Nachlasse auf der großh. Bibliothek.