

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Geschichte der Oldenburgischen Post

Rüthning, Gustav

Berlin [u.a.], 1902

urn:nbn:de:gbv:45:1-5086

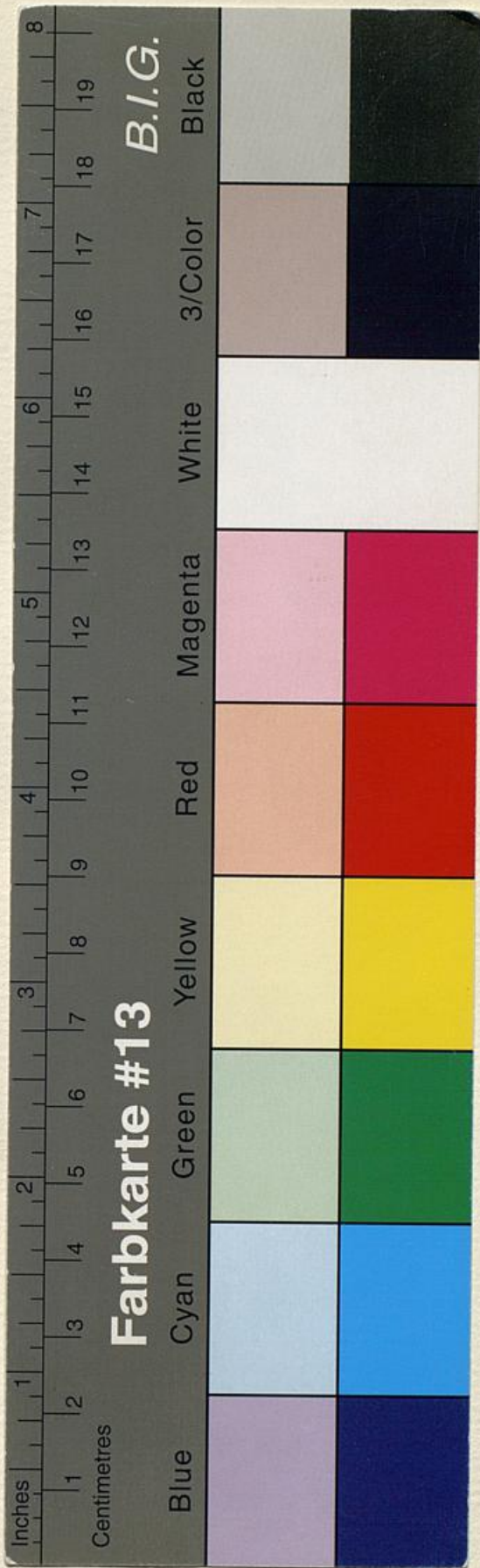
Gesch. IX B
400¹¹



G. Rühning, Geschichte der Oldenburgischen Post

Ge IX B / 400

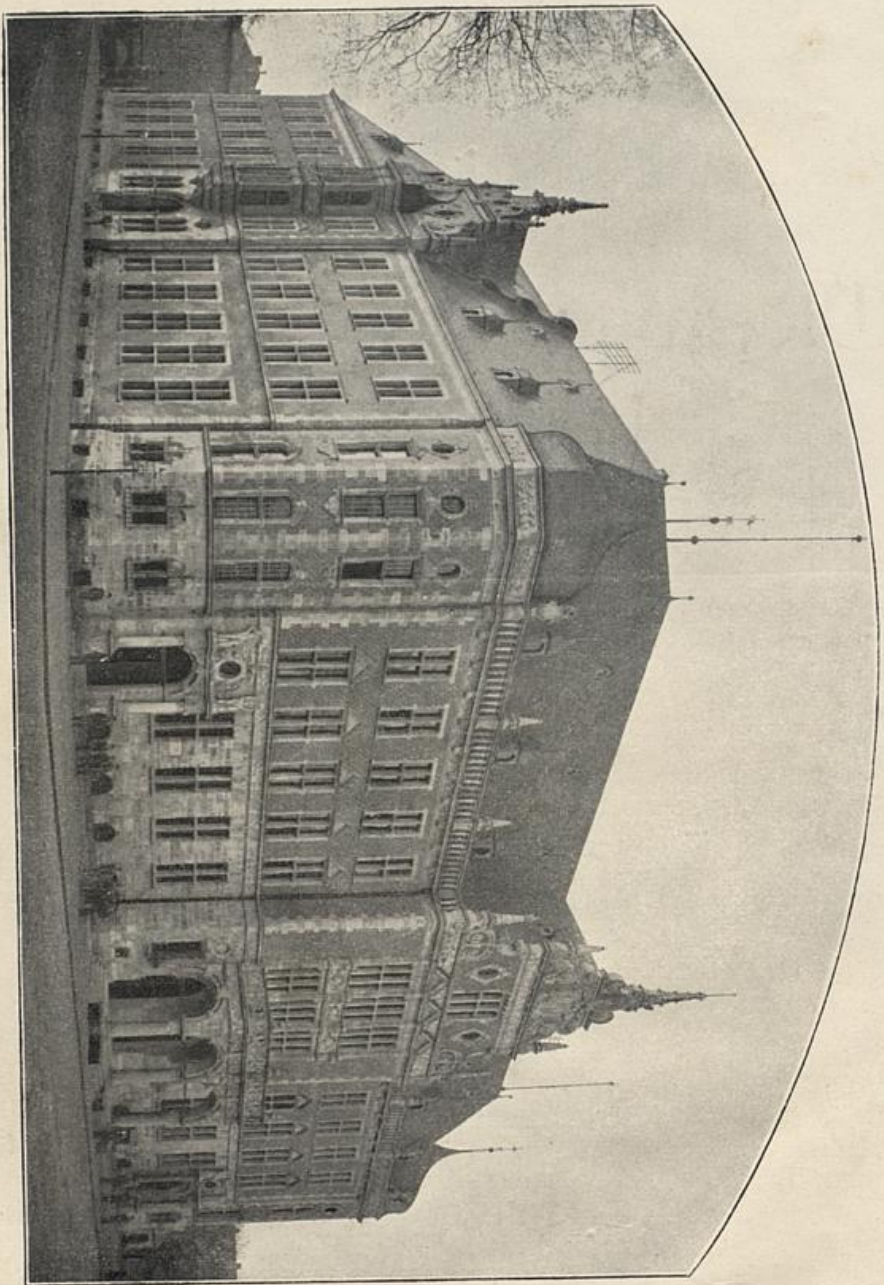
Blatt Kriegerische 24. 11. / Mey





BIBLIOTHECA
OLDENBURGENSIS





Reichspostgebäude in Oldenburg.
Zuricht an der Poststraße.

Geschichte
der
Oldenburgischen Post.

Denkschrift
zur Eröffnung des Dienstbetriebes im neuen Reichspostgebäude.

Von
Dr. Gustav Rütting,
Professor.

Berlin * Oldenburg i. Gr. * Leipzig
Druck und Verlag von Gerhard Stalling.
1902.



3 n



Vorwort.

Die Aufforderung der Kaiserlichen Ober-Postdirektion in Oldenburg, zur Eröffnung des Dienstbetriebes in dem neuen Postgebäude eine Denkschrift zu verfassen, schuf dem Unterzeichneten die Gelegenheit, die Deutsche Reichspost in eine ihrer Wurzeln zu verfolgen und auf Grund archivalischer und amtlicher Quellen, welche in dankenswerter Bereitwilligkeit aus dem Großherzoglichen Haus- und Centralarchiv und der Kaiserlichen Ober-Postdirektion zur Benutzung überlassen wurden, die Geschichte der Oldenburgischen Post von ihren Anfängen bis zum Übergang in die Norddeutsche Bundespost zu untersuchen und darzustellen. Während freundliche Mitteilungen und Winke von maßgebender Seite zur Vertiefung und Abrundung der Arbeit beitrugen, geben die von der Ober-Postdirektion zur Verfügung gestellten Anlagen und Abbildungen eine Vorstellung sowohl von der Schönheit des neuen Hauses, als auch von der Ausführung des Baues und der Bedeutung des jetzigen Dienstbetriebes; aus den beigelegten Grundrissen wird man über die Anlage des Baues erwünschten Aufschluß erhalten.

Oldenburg, im August 1902.

G. Rütting.





Inhalt.

Einleitung: Das alte Landstraßennetz im Oldenburgischen 2, die Übergänge über Weser und Jade 3, der Botenlauf der Städte, insbesondere von Hamburg nach den Niederlanden 4, die Thurn- und Taxische Reichspost 5, um 1620 in Hamburg 6. S. 1

I. Die oldenburgische Post als Privatunternehmen.

Das oldenburgische Postwesen bis zum Tode Graf Anton Günthers 1667. S. 7

Die Ordonanzfahrten der Landleute von Elsfleth über Oldenburg nach Apen, während des dreißigjährigen Krieges von den hanseatischen Boten benutzt 7. Die reitende Hamburger Botenpost wird 1650 wieder auf die Straße über Wildeshausen und Cloppenburg verlegt 10, Postmeister von Höfften in Wildeshausen verbindet 1653 durch Soldaten Graf Anton Günther mit der Botenpost 11. Die erste oldenburgische reitende Post von Oldenburg auf Bremen und Cloppenburg im Jahre 1656 11. Beziehungen zum Reichspostmeister Brints in Bremen 14, Postkötter 15, mangelhafte Verbindung mit Butjadingen und Stadland 16, die Verbindungen im Münsterlande im 17. Jahrh. 17, Magnus von Höfften 1659 in Wildeshausen abgesetzt 17, geht nach Oldenburg und wird Anton Günthers erster Postmeister, seine Anstalt ist seit 1660 ein Glied der Thurn- und Taxischen Reichspost 18; oldenburgische Nebenpost nach Aurich, Norden, Jever umfaßt auch Ostfriesland 19, Streit des Botenwerks mit der Reichspost im Jahre 1660, Gutachten der Alten der Hamburger Kaufmannsbörse 20, Brief Kaiser Leopolds I. 21, Graf zu Gronsfeld als kaiserlicher Gesandter in Oldenburg 24, Graf Anton Günther bleibt neutral 24, und duldet auch den Durchzug der Botenpost durch sein Land 24. Christoph Bernhard, Bischof von Münster, sperrt der Botenpost den Weg, die seit 1662 durch Oldenburg geht und erhalten bleibt 24. Das Postwesen als Privatunternehmen beim Tode Anton Günthers 25.

Die dänische Zeit, 1667—1773. S. 26

Teilung des Landes, Postkurse Jever—Anhalt, Wildeshausen—Diepholz, Oldenburg—Kopenhagen 26, Verhältnis zum brandenburgischen Postkurs nach

Emden 28, Verdrängung der Thurn- und Taxis'schen Reichspost 1715, Wahrung des Postregals gegen die kaiserlich gesinnte Familie von Höfften 29, reitende Post nach Butjadingen unter Stüve 29. Die erste oldenburgische Fahrpost 1734, geht auch nach Ostfriesland, als Konkurrenzanstalt neben der von Höfften'schen reitenden Post 30. Bau der neuen Poststraße über Moorbürg 1738—42 31. Ostfriesland preussisch, erhält ein selbständiges Postwesen 33.

Das Postwesen unter dem Hause Holstein-Gottorp, 1773—1800. S. 33

Die Verhandlungen mit Preußen wegen Abtretung des Postregals 1773 scheitern 33; Ober-Postkommissär Römer † 1777, sein Nachfolger Postmeister Major von Hendorf zahlt 1300 Taler Recognition, die Fahr-, Reit- und Botenpost in seiner Hand vereinigt 34, † 21. Februar 1800.

II. Die oldenburgische Staatspost.

Die Herzogliche Postverwaltung bis zur Franzosenzeit. S. 35

Die ganze Post 1. Mai 1800 vom Staate übernommen 35. Das Postwesen in den Ämtern Bechta, Cloppenburg und Wildeshausen vor 1803 36; Wahrung des Postregals in den neuen Landesteilen gegen die Reichspost 39, gegen die Hamburger-Amsterdamer Botenpost, Vertrag kauft Ende 1808 ab, das Ende der Botenpost 40. Einfügung in die Journaliere der Großherzoglich bergischen Postdirektion, neue Ordnung des oldenburgischen Postwesens, Errichtung der Postdirektion 1809 41; Ablehnung einer Postkonvention mit Berg 42. Das Jever'sche Postwesen vor 1807, ein ergötzliches Bild kleinstaatlicher Einrichtungen 43; die französische Fremdherrschaft 46.

Die neue Zeit nach den Befreiungskriegen. S. 47

Die Entwicklung der Postkurse und der Bau der Hauptchauffeen 1815—1848 47. Die Eisenbahn Bremen—Hannover 1847 51. Oldenburg im deutsch-österreichischen Postverein und die ersten Freimarken 1852 52—53. Die Post im Jadegebiet Oldenburg übertragen, die Landbriefbestellung, die erste Einrichtung der Telegraphie 1856 53. Die Postkurse und die Entwicklung des Eisenbahnnetzes von 1851—67: Oldenburg—Bremen 54, Oldenburg—Stadland—Butjadingen 56, Oldenburg—Jever—Heppens 57, Oldenburg—Leer—Nurich 59, Oldenburg—Damm 60. Bremen—Lingen, der einzige von den Eisenbahnen zerrissene Postkurs 62. Einfügung der oldenburgischen in die norddeutsche Bundespost, 1. Januar 1868 63. Großherzog Peters Verzicht auf die Anstellung der im Betriebsdienste beschäftigten Post- und Telegraphen-Beamten 64.

Schluss: Die Ober-Postdirektion zu Oldenburg ein Glied der Nord- S. 64

deutschen Bundespost, später der Deutschen Reichspost 64. Bezirke Osnabrück und Nurich mit Oldenburg seit 1. Januar 1869 vereinigt 64. König Wilhelms I. Reise durch den Bezirk, sein Besuch am Großh. Hofe in Oldenburg 16. Juni 1869, Taufe von Wilhelmshaven 64, Bismarcks Ehrung durch die Ostfriesen, Überblick

über die Entwicklung der Reichspost 65. Die Leiter des Postwesens seit 1800: Chr. W. Starklof, Bödeker, P. J. L. Starklof, Treutler 66–67. Die Postgebäude 67. Schlußbemerkungen 68.

Nachweis der Quellen S. 69

Anlagen: A. Übersicht über die im Herzogtum Oldenburg bestehenden Eisenbahnen und ihre postmäßige Benutzung 70. B. Die Postbeförderungsgelegenheiten auf Landwegen 78. C. Übersicht über den Post- und Telegraphenverkehr 80. D. Das Beamtenpersonal des Postamts Oldenburg. 81. E. Beschreibung und Ausführung des neuen Reichspostgebäudes in Oldenburg. 81.





Weit hin sichtbar erhebt sich der stolze Bau des neuen Posthauses im Herzen der Residenzstadt Oldenburg, und durch seine Größe und Schönheit wird erst jetzt so recht die Bedeutung der Reichsanstalt verständlich, der er zu dienen bestimmt ist. Erstaunliche Mengen von Briefen, Zeitungen, Geldsendungen, Paketen, Telegrammen bewältigt die Post in musterhafter Ordnung und mit der größten Schnelligkeit, und sie setzt Stadt und Land mit dem großen Strome des Weltverkehrs diesseit und jenseit des Oceans in die engste Verbindung. Als Organ dieser segensreichen Einrichtung erscheint das Haus, dessen Vollendung wir heute mit Freuden begrüßen. Es liegt nahe, an einem solchen Tage die Gedanken in die Vergangenheit zu richten und die geschichtliche Entwicklung des Postwesens im Oldenburger Lande zur Darstellung zu bringen. Als nach der Entdeckung Amerikas und des Seewegs nach Ostindien der Schwerpunkt des Handels für Norddeutschland nach den niederländischen Quartieren verlegt wurde und der gesamte Verkehr eine nie geahnte Steigerung erfuhr, als nach langer Erstarrung die Wissenschaft ihr Haupt erhob und das Bedürfnis des Gedankenaustausches der Gelehrten stärker denn je hervortrat, als durch die Reformation der Kampf der Geister mächtig sich entspann und um diese Zeit zuerst die westeuropäischen Staaten in lebhaftere Wechselbeziehungen kamen, da hatte

Rüthning, Geschichte der Oldenburgischen Post.

1

an schneller, regelmäßiger Vermittelung der Nachrichten alle Welt ein erhöhtes Interesse, der Staatsmann, der Gelehrte, der Kaufmann, der Gewerbetreibende. In dieser Zeit wetteiferten private Verkehrseinrichtungen und Botenläufe städtischer Körperschaften und bald auch die Posten der Landesherren mit der 1516 ins Leben gerufenen Thurn- und Taxischen Kaiserpost von Wien nach Brüssel, und überall suchten bisher unzugängliche oder entlegene Gebiete den Anschluß an jene großen Botenläufe zu erreichen, welche die wichtigsten Länder Europas mit einander verbanden. Wie Oldenburg sich in diese Dinge schickte und an dem Weltgetriebe teilzunehmen begann, das wird sich aus den vorhandenen Nachrichten klarstellen lassen. Um aber die Grundlage für das Verständnis der Entwicklung des oldenburgischen Postwesens zu gewinnen, müssen wir einige Mitteilungen über unsere alten Verkehrswege, über das hanseatische Botenwesen und die Thurn- und Taxische Reichspost vorausschicken.

Wildeshausen an der Hunte war schon im Mittelalter der Kreuzungspunkt eines Landstraßennetzes: durch diesen Ort führte im 13. Jahrhundert eine alte Heerstraße, von der uns Albert von Stade*) berichtet: sie ging von diesem Kloster über Bremen, Wildeshausen, Bechta, Bramsche, Tecklenburg, Münster und dann weiter ins Reich und nach Rom. Durch Wildeshausen zog auch die große Straße von Lübeck, Hamburg, Bremen nach Holland über Delmenhorst, Cloppenburg, Lönningen und Vingen, und holländische Waren kamen auf diesem Wege an die Weser, Elbe und Ostsee zu den Hansestädten. Nach Bühren südlich von Wildeshausen führte von Drafenburg an der Weser aus dem Reich ein sehr alter Weg, der sogenannte Volkweg, und weiter ging es über Wildeshausen nach Oldenburg und von dort über Wiefelstede nach Tever, woher die großen Viehsendungen in das Reich gelangten. Andere Wege kamen von Münster über Bechta und von Minden über Diepholz nach Wildeshausen heran; bemerkenswert ist die große Zahl von Moorbrücken zwischen Lohne und der Sandzunge von Mehrholz nicht weit von Diepholz. Von

*) Mon. Germ. h. SS. XVI, 335—336.

Berne her über Hude zog sich der Stedingerweg bis Altona bei Wildeshausen, er kreuzte den alten Landweg, der von Bremen über Delmenhorst und Dingstede nach Oldenburg zog. Der Sommerweg von Oldenburg nach Bremen ging von Osternburg nach Sprump und traf bei Falkenburg den Winterweg, der über den Sandkrug und Hatten dorthin führte. *) Von Oldenburg westwärts reiste man nach Ostfriesland und Holland durch den Moorpaß von Apen nach Leer; seit alter Zeit führte diese Straße aus dem Ammerlande nach dem friesischen Mormerlande, welches aber mit den Ämtern Friedeburg und Fever bis zum Anfange des 19. Jahrhunderts noch keine Verbindung über das Hochmoor hatte. **) Der Damm von Moorburg ist erst in den Jahren 1738—1742 gelegt worden. Das südliche Ammerland war durch den Moorpaß von Godensholt mit dem Sagterland und dem Gebiete von Barßel, Harkebrügge, Friesoythe verbunden; der Damm von Edewecht nach Altenoythe wurde erst 1830 fertiggestellt. Von Butjadingen und Stadland herauf führte ein Weg bis Elsfleth an der Weser, und von hier nach Bremen reiste man auf einem alten Wege, der sich bei Huntebrück nach Barel und Oldenburg verzweigte. Zur Regierungszeit Graf Anton Günthers (1603—1667) kam man auf der Reise von Huntebrück nach der Residenz im Winter nur bis zum alten Wolfsdeiche bei Moorhausen und mußte dann mit Rähnen nach dem gegenüberliegenden Bornhorst übersetzen, um nach Oldenburg zu gelangen. Denn der Deich zwischen diesen beiden Punkten war niedrig und kam im Winter unter Wasser; nur im Sommer wurde er als Straße benutzt. Die Wege waren nach unseren Begriffen im allgemeinen schlecht genug und so leicht angelegt, daß Anton Günther sie durch Aufgebote der Bauerschaften in der Regel aufgraben ließ, um Truppen, die sich der Landesgrenze näherten, das weitere Vordringen unmöglich zu machen. Den Übergang über die Weser mußte man natürlich dauernd im Auge behalten. Eine wichtige Fährre bestand zu Elsfleth, die den Transport vom Erzstift Bremen über Refum oder Schwarwarden vermittelte. Die

*) L. Strackerjan in der Zeitschrift für Verwaltung und Rechtspflege V, 130 ff.

**) v. Nichteosen, Friesische Rechtsgegeschichte II, 1279.

Fähre zum Hafendorferlande gehörte (1580) zum gleichnamigen Vorwerk, die jährliche Pachtsumme wurde zum Lohn des Meiers und des Gefindes verwendet. Zu Anton Günthers Zeiten bestand eine Fähre zu Strohausen bei Rodenkirchen und ein gräflicher Prahm bei Blexen, der verheuert wurde. Wer die Reise vom Erzstift Bremen nach Severland und Ostfriesland unternehmen wollte, konnte im Sommer auf Stotel und Landwühren fahren und mit der Hafendorfer Fähre oder noch besser bei Altens oder Blexen übersetzen. Dann ging es durch Butjadingen nach Eiswürden, welches bei Großwürden im heutigen Kirchspiel Eckwarden lag, wo jetzt bei Hochwasser die Meereswogen rauschen. Hier wohnte ein Fährmann, der die Reisenden täglich über die Tade nach Severland setzen mußte, „es sei denn, daß ihn Gottes Allmacht, Ungewitter oder die Gezeiten daran hinderten“. Der Mann sorgte auf Erfordern auch für ein gutes Bett und eine warme Stube. Wenn fremde Herrschaften, Obristen, Rittmeister und andere Offiziere hier durchkamen, so mußte er insgeheim ihre Namen genau erkunden, um sie sofort dem Vogt von Eckwarden zu melden, ohne dessen Vorwissen er fremde Völker weder hinüber, noch herüber befördern durfte. Verlangten gräfliche Beamte die Überfahrt, so mußten ihm und seinem Fährknecht vier Küter helfen, die dafür mit anderen Hofdiensten nicht beschwert werden sollten. Im Winter war die Reise von Blexen nach Eiswürden sehr beschwerlich, weil die Wege auf dem erweichten Kleiboden „tief und faul“ waren. Man reiste dann von Altens durch Butjadingerland zu Wasser auf dem Sieltief bis nach Stollhammer Siel und weiter auf dem Ahner und Hahenschloter Deich nach Eiswürden, wo bei Eisgang in der Tade die Überfahrt natürlich teurer als im Sommer bezahlt werden mußte. Ungern aber zeigte man Fremden in der beschwerlichen Zeit des dreißigjährigen Krieges diesen Weg nach Severland. Man leitete vielmehr den Verkehr auf Elsfleth und Oldenburg, auch deshalb, weil man in der Nähe der Residenz unter den Fähr- und Fuhrleuten bessere Ordnung halten konnte.

Es war für die Grafschaft Oldenburg von der größten Wichtigkeit, daß Delmenhorst auf dem alten Reijeweg der Hanseaten nach den Nieder-

landen lag. Denn so konnte man früh teilnehmen an den Segnungen des Botenlaufs, der zwischen den Ostseehäfen und Amsterdam auf- und abging und hier unser Land berührte. Solche Botenposten entwickelten sich in Deutschland schon im Mittelalter, da es an staatlichen Veran- staltungen infolge des Elends der Kleinstaaterci fehlte. Neben den Metzgerposten Süddeutschlands, die beim Viehhandel die Vermittlung des Briefverkehrs übernahmen und das Posthorn erschallen ließen, entstanden an vier Mittelpunkten Botenanstalten, deren Züge in Deutschland auf- und abgingen: in Köln war seit dem Ende des 14. Jahrhunderts das städtische Botenwesen in bester Ordnung; unter der Leitung eines Boten- meisters ritten und fuhren die Boten nach Bonn, Düsseldorf, Aachen, Trier, Brüssel, Heidelberg. Die Boten von Frankfurt am Main kamen bis Augsburg, Köln, Bremen, Hamburg, Stade;*) die von Nürnberg brachten die Briefe von Venedig, Wien, Leipzig, Breslau, Salzburg bis nach Hamburg und Lübeck heran, die durch diese große Fracht- und Heerstraße mit Österreich und Oberitalien verbunden waren.**)

Der Sammelpunkt endlich der Nachrichten aus dem ganzen hanseatischen Gebiete an der Ostsee entlang von Riga, Königsberg, Danzig, Lübeck herüber war die Stadt Hamburg, von wo die Boten über Bremen auf der Wildeshäuser Straße schon zwei- bis dreihundert Jahre vor der Einführung der Taxisschen Reichspost bis in die Niederlande hinüber- ritten. So entwickelten sich zwischen den Ost- und Nordseeländern sehr wichtige Verbindungen; denn gestützt auf ihren Nachrichtendienst konnte sich der Handel der Kaufmannschaft der Hansestädte zu hoher Blüte emporschwingen. Die Botenposten wurden von den Alten der Börse oder dem Rat der Stadt Hamburg in Verbindung mit den Emdener Boten unterhalten und waren im 16. und 17. Jahrhundert in voller Wirksam- keit. Daneben entstand nun aber durch die Tatkraft eines Mannes eine neue, große Konkurrenzanstalt, die Thurn- und Taxissche Kaiser- liche Reichspost.

*) Beredarius, D., Das Buch von der Weltpost, S. 81 ff.

***) Matthias, W. S., Über Posten und Postregale, S. 92 ff.

Seit Kaiser Maximilian I. im Jahre 1516 Francesco de Tassis, genannt Torriani, seine Genehmigung erteilt hatte, reitende, uniformierte Postboten ungehemmt über die Grenzen der deutschen Territorialgebiete hinweg auf geraden Straßen von Wien nach Brüssel zu versenden, zog dieses großartig angelegte Unternehmen die gesamten Brieffschaften von allen Seiten durch Anschlüsse heran und brachte es durch Errichtung großer Hauptpostämter und Zweigposten von Wien nach Mailand, Mantua, Venedig, Rom und von Brüssel nach Frankreich dahin, daß sich der Verkehr bedeutend entwickelte; das ganze Unternehmen wurde bald für das Haus der Taxis zu einer Goldgrube; hatte doch Leonhard von Taxis um 1588 einen reinen Überschuß von jährlich 100 000 Dukaten. Die Reichspost, welche nur die Hauptdurchzüge, die geraden Kurslinien in der Hand haben wollte, begann nun um die Zeit, als der dreißigjährige Krieg ausbrach, sich auch der hanseatischen Linie zu bemächtigen. Um 1620 wurde auf Verwendung des Kaisers eine reitende kaiserliche Post von und auf Köln und Frankfurt am Main in die Stadt Hamburg aufgenommen, freilich unter der Bedingung, daß nur Hamburger Bürger Postverwalter sein und dem alten Kaufmannsbotenwerk kein Eintrag geschehen sollte. So ging der kaiserliche Postzug von Hamburg über Bremen auf die Hauptlinie am Rhein zu und stellte über Brüssel und Wien die Verbindung mit Italien und Frankreich her. Es ist bei der damaligen Verfassung unseres Vaterlandes begreiflich, daß diese Neuerung von den Einzelstaaten mit dem größten Mißtrauen betrachtet wurde, zumal da die österreichischen Erblande von dem Interessengebiete des Grafen Lamoral von Taxis, der 1615 als Reichs-Generalpostmeister mit seinem Amte als einem kaiserlichen Regal belehnt war, ausdrücklich ausgeschlossen waren. Es war also nicht zu verwundern, daß die Stände des Reichs ihre Sonderposten zu behaupten wagten. Sie wahrten wie der Rat von Hamburg nachdrücklich ihr Recht, mit Briefen oder Waren Boten abzufertigen. Ein heftiger Streit entbrannte daher auf der ganzen Linie, und nach und nach kam es dahin, daß sich die Gebiete der landesherrlichen Posten, der Botenläufe und der Reichspost scharf von einander absonderten. In ganz

Süddeutschland und am Rhein entlang und in den geistlichen Gebieten der Bischöfe von Münster, Paderborn, Osnabrück und Hildesheim herrschte das Haus Thurn und Taxis; und von Hamburg aus besorgte um 1660 der Kaiserliche Postmeister Johann Baptista Wrints, dessen jüngerer Bruder Johann Gerhard Postmeister in Bremen war, die eifrige Konkurrenz mit dem auf der Linie Hamburg—Amsterdam äußerst kräftig entwickelten städtischen Botenwerk. Alle anderen Gebiete des Reiches bewahrten ihre Unabhängigkeit und suchten jede Erweiterung des Reichspostgebietes zu verhindern. Höchst interessant ist es nun zu beobachten, wie der kluge Graf Anton Günther von Oldenburg, durch dessen Gebiet Botenwerk und Reichspost ihren Weg zu nehmen hatten, von diesen Verhältnissen berührt wurde, und wie er sie auszunutzen verstand.

Schon lange vor dieser Zeit, um 1550, nahmen reisende Kaufleute von Amsterdam und Hamburg ihren Weg durch die Grafschaft Oldenburg, und im dreißigjährigen Kriege entwickelte sich daraus eine regelmäßige, staatlich beauftragte Wagenfahrt oldenburgischer Landleute, welche auch die städtischen Boten von Elsfleth bis Apen mit aufnahmen. Die Kaufleute zogen über Apen, Blexhaus bei Dreibergen am Zwischenahner See, an Oldenburg vorbei nach Elsfleth, in der Begleitung von Boten, die für Graf Anton Günther (1638) Briefe und „die ordinäre Wochenzeitung“ besorgten. Die Bestellung übernahm der Zwischenahner Vogt, Amtmann Arndt Stindt. Soweit es sich erkennen läßt, hat erst seit 1639 die oldenburgische Regierung eine staatliche Aufsicht über diesen Fahrdienst ausgeübt. Die Reise ging von Ostfriesland ins Erzstift nach Bremervörde zur Residenz des Erzbischofs. Die Stadt Bremen wurde vermieden, weil die Weserzollfrage eine feindliche Spannung hervorgerufen hatte. Da nun die Wagen voll reisenden Volkes waren, so mußte jede Verzögerung störend wirken, und die Kaufleute drohten daher, die Boten sitzen zu lassen, wenn sie in Oldenburg halten wollten, um ihre Postkassen für den Grafen abzugeben. Unser Städtchen bot wohl damals noch wenig Anziehendes. Es kam deshalb vor, daß die Fuhrleute an Oldenburg vorbeifahren mußten, ohne zu halten, zum größten

Verdruß Graf Anton Günthers, der auf diese Weise nicht rechtzeitig in den Besitz seiner Korrespondenzen gelangte. Aber weil man sich scheute, die reisenden Kaufleute zu reizen, die sehr leicht den um einen Tag näheren Weg über Wildeshausen vorziehen konnten, so gab man lieber nach, um der oldenburgischen Bevölkerung die ziemlich beträchtlichen Einnahmen zu erhalten, und es wurde (1641) bestimmt, daß die fremden Boten nirgends aufgehalten werden sollten. Die Postfächer, die sie bei sich hatten, wurden von nun an auf der Reise aus Holland in Blexhaus in der Vogtei Zwischenahn, auf der Reise von Hamburg in Elsfleth abgegeben, von wo sie dann auf Kosten des Hamburger Botenlaufs eilends nach Schloß und Stadt Oldenburg getragen wurden. Und wenn die Boten nachts an jenen beiden Stationen vorüberkamen, fanden sie an des Vogtes Hause „ein klein verschlossen Kästlein“, warfen die Postfächer hinein und reisten weiter. Am folgenden Morgen hatte der Beamte die Briefe herauszunehmen und eilig nach Oldenburg zu befördern. Nicht ohne Grund war man gegen die Kaufleute so nachgiebig; denn den oldenburgischen Fuhrleuten erwuchs aus dieser ältesten Fahrpost in unserem Lande manche nette Einnahme. Bei der Bedeutung, die diese Einrichtung lange Zeit für unsere Bevölkerung gehabt hat, ist es vielleicht interessant, sie aus den verschiedenen vom Grafen Anton Günther erlassenen „Postordnungen“ etwas näher kennen zu lernen. Im Amte Alpen waren 27 Fuhrleute, unter ihnen der Vogt und der Postknecht, in die Liste oder Rolle, wonach sie später Kollfuhrleute hießen, aufgenommen. Ein jeder hatte starke, gesunde Pferde vor einem Wagen mit dichten „Leitern oder Körben“, bequemen Bänken und anderem Zubehör in Bereitschaft zu halten. Es wurde allen ganz besonders eingeschärft, daß sie jedem Reisenden mit guten, freundlichen Worten begegnen, sich nüchtern halten und bei Brüche von einem halben Taler von niemand Bier oder Biergeld fordern sollten. Die Taxe, die übrigens im Winter höher war als im Sommer, war genau festgesetzt, und der Ertrag kam den Fuhrleuten zu, die, soviel sich erkennen läßt, dem Grafen keine Abgaben für ihr Gewerbe zu entrichten hatten. Sie waren verpflichtet, stets nach der

Reihe zu fahren und nicht um die Fuhren zu spielen; und gerade dieser Punkt ist sehr bezeichnend dafür, daß der Gewinn die Leute erheblich antrieb. Die Apen fuhren nur bis Oldenburg und nahmen auf der Rückfahrt keine Personen, sondern Kaufmannswaren auf. Die Elsflether fuhren unter gleichen Bedingungen auch nur bis Oldenburg; von hier bis Apen und Elsfleth warteten mit 26 Wagen die Bauerschaften Ohmstede, Moorhausen, Bornhorst in der Nähe der Residenz auf. Alle waren in einer Rolle verzeichnet und hatten genug zu fahren. Wer aber damit nicht zufrieden war und fuhr, ehe die Reihe an ihn kam, wurde empfindlich gestraft: als 1645 zwei Bornhorster wiederholt die Reihe durchbrochen hatten, trat die Gemeinde zusammen und pfändete sie in der Erntezeit; nach altem Gebrauche mußten sie „eine Henkelman“*) Bier zum Pfandgeld geben. Dazu kam des Grafen Strafe; denn alle Klagesachen dieser Anstalt gehörten vor seine Gerichtsbarkeit, und er scheint sich mit den Brüchen begnügt zu haben. Die Übertreter der Postordnung wurden allmonatlich verzeichnet und amtlich nach Oldenburg gemeldet, jeder „Übeltäter“ bezahlte an den Grafen drei Taler und stellte den anderen Fuhrleuten eine halbe Tonne Bier, die dann gemeinsam ausgetrunken wurde. Die Bestrafung scheint danach ganz gründlich erfolgt zu sein; am meisten drückten wohl die harten Taler, die der Graf bezog. Das Strafbier, welches Bauerschaft und Fuhrleute auferlegten, hatte mehr den Charakter einer gemüthlichen Versöhnungskneipe, auf der die Übeltäter doch etwas auf ihre Kosten kommen konnten. Diese oldenburgische Personenpost der Kollfuhrleute, die zu anderen Zeiten wohl als „Extrapost“ bezeichnet wird, hat lange bestanden. Seit 1662 erwuchs ihr eine fühlbare Konkurrenz dadurch, daß die in Hamburg wohnenden Emdener Boten selbst eine regelmäßige Wagenfuhr zweimal wöchentlich zwischen Hamburg und Amsterdam über Bremen, Oldenburg, Leer, Emden errichteten und die Reisenden mit aufnahmen; für 7 Taler konnte jeder Passagier, es mochten viele oder wenige sein, die ganze Reise machen; im Winter war es natürlich teurer. Zwar war es nicht ausgeschlossen, daß ein Reisender

— ¼ Tonne.

die oldenburgische Fahrgelegenheit nach der alten Taxe benutzte, aber die Ohmsteder und Bornhorster klagten doch im Jahre 1666, daß sie seit etwa drei Jahren nicht mehr viel verdient hätten; allein bei den kriegerischen Verwickelungen, in welche die Stadt Bremen in dieser Zeit mit den Schweden wegen der Reichsunmittelbarkeit geraten war, gingen die Reisenden um Bremen herum und benutzten wieder die oldenburgische Wagenfuhr über Elsfleth, Bornhorst und Apen. Ehe wir Abschied nehmen von dieser alten Personenpost, welche uns ein Bild von der Bedeutung der Grafschaft Oldenburg für den Durchgangsverkehr auf der Straße Hamburg—Amsterdam gewährte, weisen wir noch darauf hin, daß die Landleute mit Zähigkeit daran festgehalten haben. Wir werden dieser Verkehrseinrichtung noch am Ende des 18. Jahrhunderts bei Gelegenheit wieder begegnen.

Während des langen Krieges bot die Grafschaft Oldenburg, von deren Grenzen Anton Günther die streifenden Rotten und Truppen seit 1631 fernzuhalten verstand, große Sicherheit für die Kaufmannsposten, die lieber den Umweg über Oldenburg machten, als daß sie sich der Gefahr der Beraubung durch eine zügellose Soldateska auf den unsicheren Straßen des Amtes Wildeshausen und des Niederstifts Münster aussetzten. Als aber des Krieges Stürme schwiegen, vollzog sich hier eine wichtige Veränderung. Die Herren Alten der Börse zu Amsterdam und Hamburg entwarfen eine neue Postordnung zu desto eifertigerer Fortbringung der Briefe, und die sechs Hamburger Postboten, welche auf Amsterdam zu reisen pflegten, trennten sich im Jahre 1650 von der soeben von uns betrachteten Oldenburger Personenpost und richteten eine selbständige reitende Post ein, die ihren Weg von Bremen über Delmenhorst und Wildeshausen, welches damals dem natürlichen Sohne Gustav Adolfs, dem Grafen Gustav von Wasaburg († 1653), gehörte, nach Lingen und weiter bis Amsterdam zu nehmen hatte. Magnus von Höfften, ein vormaliger bischöflich münsterischer Untertan und katholischer Einwohner von Wildeshausen, wurde für das Unternehmen gewonnen und besorgte die Brieffschaften zwischen Bremen und Lingen.

Zwei Posten gingen in der Woche von jeder Richtung aus; die erste hamburgische und die zweite holländische kreuzten sich am Donnerstag in Wildeshausen, wo die erste holländische am Montag, die zweite Post von Hamburg und aus dem Reich am Sonntag eintraf. Stellte man nun rechtzeitigen Anschluß von Oldenburg nach Wildeshausen her, so konnte man zweimal wöchentlich sowohl nach Hamburg und ins Reich, als auch nach Amsterdam und den anderen niederländischen Quartieren schreiben und auch Antwort von dort erwarten. Daher wurde diese Angelegenheit im Januar 1653 folgendermaßen geregelt. Ein Soldat, der nach Kirchhatten gelegt wurde, nahm dort dreimal in der Woche die Briefe aus Oldenburg von einem anderen Soldaten, der als Bote diente, in Empfang, trug sie nach Wildeshausen und brachte die ankommenden Korrespondenzen nach Kirchhatten, von wo sie dann der Kamerad, der dort gewartet hatte, eilig nach Oldenburg beförderte. So konnte Graf Anton Günther nach Hamburg und ins Reich am Montag und Mittwoch, nach Holland am Mittwoch und am Sonnabend schreiben. Der Hauptkorrespondenztag war der Mittwoch, weil am Donnerstag die Posten von beiden Richtungen eintrafen. Als sich nun in demselben Jahre 1653 durch den gütlichen Vergleich in der Weserzollsache freundlichere Beziehungen zur Stadt Bremen herausbildeten, konnte Anton Günther für seinen Briefwechsel mit dem Reich einen unmittelbaren Anschluß an den Botenmeister in der Nachbarstadt bewirken; und zwei Postgänge besorgten nun den Briefwechsel mit Hamburg und Frankfurt am Main durch Mannschaften der Besatzung von Delmenhorst und zwei Soldaten, die in Dingstede standen. Auf diese Weise hatte Anton Günther seine Verbindung mit den beiden Postmeistern des Botenwerks in Bremen und Wildeshausen bis auf weiteres befriedigend geregelt. Im Jahre 1656 tat der Graf einen wichtigen Schritt, der ihm eine eigene Postanstalt verschaffte. Er übertrug dem Postmeister von Wildeshausen Magnus von Höfften allein seine gesamte Briefbeförderung, und dieser ließ nun durch seinen Bruder Johann, einen Bürger der Stadt Oldenburg, eine reitende Briefpost von der Residenz auf Bremen und Cloppenburg einrichten. Die Eröffnung fand am

18. Oktober statt. Reichsbriefe gingen nun von der Residenz Mittwochs und Sonnabends morgens 6 Uhr, Hamburger und Amsterdamer Sonntags morgens 10 Uhr und Donnerstags morgens 6 Uhr ab; zur genannten Stunde mußten die Pakete geschlossen bereit liegen. Da sich nun feststellen läßt, daß Graf Anton Günther wenige Monate vorher, also im Sommer 1656 zum ersten Male mit dem Reichspostmeister Johann Gerhard Brints in Bremen in geschäftliche Verbindung trat, so kann es kaum einem Zweifel unterliegen, daß auch der Postmeister von Wildeshausen und sein Bruder von Oldenburg aus mit der Taxispost Beziehungen anknüpften. Denn sie besorgten von nun an die gesamte Briefpost Anton Günthers, und einen selbständigen Posttritt von Bremen bis Oldenburg hatte Brints weder in dieser Zeit, noch später.

Das Jahr 1656 ist demnach als das Jahr der Begründung der oldenburgischen Post zu betrachten. Der erste Postmeister war Magnus von Höfften, sein Bruder Johann führte in seinem Auftrage vorläufig das Geschäft, bis er selbst nach kurzer Frist nach Oldenburg in die Nähe des Grafen übersiedelte. Aus seiner reitenden Briefpost von Oldenburg nach Bremen und Cloppenburg, die am 18. Oktober 1656 zunächst auf ein Jahr versuchsweise eröffnet wurde, ist das oldenburgische Postwesen hervorgegangen. Er bezog für seine Dienstleistungen damals ein festes Einkommen von 150 Talern und besorgte die Briefe der gräflichen Hofhaltung und Verwaltung über die Kontore zu Amsterdam und Bremen innerhalb der Grafschaft Oldenburg und, soweit sein Recht ging, bis Bremen und Cloppenburg kostenfrei mit reitenden Postillionen. Der Vertrag, durch welchen sein Verhältnis zum Grafen geregelt wurde, ist im Entwurf erhalten und lautet folgendermaßen:

„Des Hochgeborenen Grafen und Herrn (titulus) Unseres gnädigen Grafen und Herrn, gnd. Befehl mit dem ehrhafften und vorachtbaren Herrn Magno von Höfften, Postmeistern zu Wildeshausen, zum Versuch uff ein Jahr, so den 18. dieses icht laufenden Monats Octobris den Anfang nehmen soll, wegen Freischaffung aller derer Briefe, so in beigefügter Lista begriffen sein, dahin gehandelt und veraccordieret

worden, daß gedachter Postmeister bei Verpfändung seiner Hab und Güter auf sich genommen und versprochen nicht allein insgemein, daß mit allen hin und wieder anvertrauten Briefen, redlich und uffrichtig solle umbgegangen, dieselbe ohne einige Versäumbnus, Verwahrlos- und Beschädigung, bei Tag und Nacht, an gehörige Örter versorget, und diesfalls alles dasjenige bei den Posten gethan und verrichtet werden sollte, was bei so bestellten Pösten zu thun redlich, manier- und ver-antwortlich ist, sondern auch in specie, daß Er aller derer, in besagter Lista befundener Herrn und Personen, wie auch ihrer Angehörigen Briefe und Packeten zu denen auf jede Post bestimmten Zeiten, Tagen und Stunden, in der Stadt Oldenburg empfangen und annehmen, auch dieselbe entweder nach Bremen, oder nach denen die Post gehet, nach Cloppenburg gehören, dermaßen liefern, sondern auch hinwieder alle die an sie und die ihrige haltende Briefe, sofern sie seinen Diener zu Bremen und Cloppenburg zu rechter Stunde zugestellet würden, ohne einige Zeit Verlust, anhero ins Posthaus von besagten Örtern frei und ohne Port wiederliefern, darüber richtige Protokolle halten, für deren redliche Versorgung stehen und antworten, nicht weniger diejenige Briefe, so etwa unterwegs in Delmenhorst abzugeben, wolle anzunehmen und ins Zollhaus daselbsten zu bringen schuldig sein. Und aber mehr hochged. Ihr Hochgräfliche Gnaden für sothane Ihre und der Ihrigen Briefe gebührende Annehm-, Versorg- und Befreiung ihme Magno von Höfften, dies Jahr vom 8. Octobris 1656 bis den 8. Octobris anno 1657 zum Versuch, einhundert fünfzig Reichsthaler gnd. versprochen, mit deren fernerer Erklärung, daß wie Sie die respective Abhol- und Lieferung der Briefe, vorgedachtermaßen in Respect der terminorum, als Oldenburg, Bremen und Cloppenburg, ohne fernere ihre Kosten gewärtig sein, also auch hingegen, ihre in der Lista begriffene Bediente, dahin wollten befehligen lassen, sich alles Annehmens fremder Briefe unter ihre Couverte zu entäußern, die abgehende Pösten nicht uffzuhalten, dem alhier verordneten Postmeister wider alle unbillige Gewalt zu schützen auch in Gnaden . . .

Oldenburg 1656 den 30. Septembris. Herr Magnus von Höfften hat angenommen, auf ein Jahr zum Versuch, Ihr hochgräflichen Gnaden und Dero Bedienten Briefe (hiervon begehret er eine Specification) vor 150 Reichsthaler, über die Comtoiren zu Amsterdam und Bremen an Ort und Enden, wohin solche weiter gehen möchten, in hiesiger Grafschaft, mit Pferden frei (als Bremen und Cloppenburg, soweit sein Recht gehet) hin und her zu schaffen, und hat zu solcher Bestellung seinen Bruder Johann von Höfften Bürgeren allhie denominiret, der auch in Gottes Namen den 18. Octobris den Anfang darzu machen will, und sollen alsdamm zum ersten Mal die Briefe daselbst fortgesandt werden und nachgehends auf die Tage und Stunden als nachstehet: Die Reichsbriefe des Sonnabends und Mittwochs morgens, praecis umb 6 Uhr. Die Hamburg- und Amsterdamber des Sonntags morgens praecis umb 10 und des Donnerstags morgens praecis umb 6 Uhr. Worbei dieses in acht zu nehmen, daß auf benamte Stunden die Packeten schon sollen geschlossen sein und praecis fortgehen müssen also.“

Daß der Reichspostmeister in Bremen die wertvollen Beziehungen zu dem angesehenen Grafen von Oldenburg hochhielt und durch weitere Ausbildung des Posttritts zu bewahren verstand, kann man als selbstverständlich betrachten. Anfang 1658 traf er allein Anton Günthers wegen die Anordnung, daß die Reichspost von Frankfurt am Main, Nürnberg, Kassel, Wien, Prag und der Orten mehr von nun an des Sonnabends und Mittwochs etwas vor dem Eintreffen der Hamburgischen Post in Bremen ankam und der Graf nunmehr an diesen Tagen abends 7 Uhr im Besitze der Korrespondenzen sowohl aus dem Reiche, als auch aus den nordischen Quartieren war. Sonntags und Donnerstags früh 4 oder 5 Uhr mußte ein Postreiter von Oldenburg mit den Antworten nach beiden Richtungen abgehen, und schon um 10 oder 11 Uhr vormittags wurden sie von Bremen weiter befördert. An diesen prompten Verbindungen war übrigens außer dem Hof die Beamtenwelt interessiert, und die zur Portofreiheit berechtigten Personen wurden dem Postmeister auf einer Liste (1659) namhaft gemacht: Die gnädige Herrschaft mit dem

Frauenzimmer, insonderheit auch die Frau Gräfin von Weizenwolff, die Mutter des jungen Grafen Anton von Oldenburg, die vornehmsten adligen und anderen Ministri und zwar in Oldenburg Ihre Hochgräfliche Gnaden hohe Regierungs- auch andere Kanzlei- und Kammerräte, als von Wolzogen, Droßt Wigthumb, Landrichter von Belstein, Licentiat Heilerfig, Wigendorff, D. Steinhoff, Heezpen, der Herr Kämmerer; ferner die vornehmen adligen Bedienten bei Hofe: Hofmeister von Buch, Hofmeister Wolzogen, die Frau Hofmeisterin, dann die Consistorialräte und die vornehmen Bedienten in der Stadt, unter ihnen der Kommandant Muhl, des Grafen Geschichtschreiber Herr Winkelmann und der Archivar Bröderus Schlevoigt, der zugleich Kriegsrat war; zu Delmenhorst der Droßt von der Osten, zu Feder der Oberst und Regierungspräsident von Fränking und der Landrichter, zu Kniphäusen der Amtmann Gryphiander, zu Barel der Droßt Rötteritz und das Gericht daselbst, zu Ovelgönne der Rat und Amtmann Hoting. Dazu kamen alle unter dem Siegel aus gräflicher Kanzlei und Kammer oder anderen Kollegien und Gerichten abgehenden und ankommenden Briefe. Von einer lebhaften Benutzung der Post durch das Publikum finden wir nur geringe Spuren, wie wir bald sehen werden.

Für die Verbindung der Stadt Oldenburg mit denjenigen Gebieten, welche nicht auf der Postroute Oldenburg—Bremen lagen, besonders mit den Amtsleuten, Bögten und Vorwerksverwaltern war durch den Frondienst der Rötter gesorgt, welche als Boten gingen und kamen. Unter dem Tor des Schlosses zu Oldenburg hing (1654) eine Posttafel, worauf geschrieben wurde, wer als Hofdienst-Bote für den Grafen weggeschickt wurde. Man ließ aber, so klagt ein Beamter, fast ein jeder ohne Unterschied Boten bestellen, deren Beköstigung mit vier Broten täglich im Sommer, mit drei Broten im Winter der Hofverwaltung zur Last fiel. Alle hohen und niederen Hofbeamten schickten (1648) auch in eigenen Angelegenheiten ihre Briefe verschlossen dem Burggrafen, der als Schloßverwalter für alles dem Hofmeister verantwortlich war, „gleich wärens Ihre Gnaden Sachen, die eilig durch eigene Boten fortgesendet werden müßten“. Einzelne Gegenden waren durch ständige Boten mit dem

Residenzschloß verbunden: so ging 1651 regelmäßig ein Mann, der auf Gehalt angestellt war, „immerfort“, „bei Tag und Nacht“ mit Briefen von Oldenburg nach Bümmerstede, und noch jetzt heißt ein Wirtshaus an der Straße, auf der er reiste, der „Courier von Bümmerstede“. Solche Postkötter hatten übrigens auch die adligen Gutsbesitzer auf Grund ihres Rechtes auf die Dienste der Leibeigenen. Wir begegnen im Münsterlande 1608 armen Brinksißern als Postläufern, wie „Johann Peyerack, der Herren Brieftrager“, der im Sommer freilich mit seinen Freunden nach Holland oder Friesland „mit der Schwabe“ auf Arbeit zu ziehen pflegte, dafür aber in Strafe genommen wurde; denn wer sollte sonst die Briefe für das Amt besorgen, wenn die Dienstpflchtigen als Hollandsgänger über die Grenze reisten! Da im Lande der freien Friesen, in Butjadingen und Stadland, die Leibeigenschaft überhaupt nicht bestand, so gab sich hier niemand zu solchen Botengängen her, und die Kötter gingen im Hofdienst nicht weiter als eine Meile. Übrigens war die Bestellung durch Boten von Oldenburg nach Butjadingen nichts weniger als prompt. Ein Befehl der oldenburgischen Kammer vom 21. September 1644 wurde „durch zufällige Gelegenheit“ erst am 27., ein anderer vom 23. Oktober erst am 29. durch einen Soldaten aus Ovelgönne dem Vogt von Schwarden ausgehändigt, der sich dann mit der Antwort auch nicht gerade sehr beeilte und zu seiner Entschuldigung schrieb: „Ich habe am Gesicht solchen Mangel bekommen, daß ich selber nicht schreiben können, zudem dieses Orts, rebus sic stantibus, wegen der Freiheit keine Boten zu bekommen, die Briefe nach Oldenburg oder sonsten tragen wollen.“ Es sind gerade keine erfreulichen Zustände, welche uns hier begegnen. Butjadingen und Stadland hatten am Ende der Regierung Anton Günthers keinen Anschluß an die Postläufe, welche durch die Residenz gingen, und wir wundern uns daher nicht, daß ein amtliches Schreiben sechs volle Tage brauchte, um von Oldenburg nach Schwarden zu gelangen, während auf ein Schreiben des Hamburger Rates vom 3. April 1660 an Anton Günther schon am 8. April die Antwort erfolgte. Es ist bemerkenswert, daß auf der Geest, wo die Leibeigenschaft bestand, die Verwendung der Kötter zu Botengängen

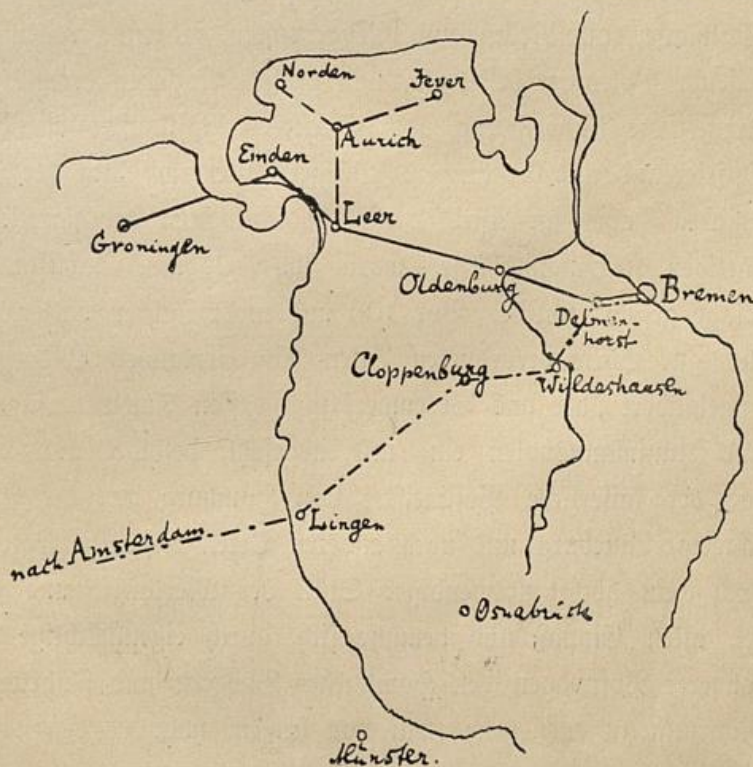
auch dann festgehalten wurde, als 1668 die dänische Regierung die anderen Frondienste zu Geld ansetzen ließ; der Postbotendienst einer bestimmten Anzahl von Röttern in allen Vogteien wurde nicht durch Geld abgelöst. Daß Jeberland noch unter Graf Anton Günther seinen Anschluß an die oldenburgische Post erreichte, werden wir sehen. Von dem südlichen Teile des Herzogtums Oldenburg, dem Münsterlande, läßt sich nachweisen, daß die Drost von Bechta ihre Postverbindung mit der Residenz des Bischofs hatten; sie ging über Cloppenburg; von hier wurden die Briefe aufs Amtshaus in Bechta gebracht, von wo die für den Drost von Galen bestimmten (1681—82) nach seinem Wohnsitz zu Dinflage getragen wurden; er hatte allerdings den Versuch gemacht, die Cloppenburger Post gleich auf Dinflage zu ziehen; allein die Burgmannen setzten es bei der Regierung durch, daß die Briefe zunächst aufs Amtshaus in Bechta gingen. Während der Friedensverhandlungen bestand übrigens seit 1644 eine Post von Münster über Bechta nach Bremen mit einer Zweigpost von Fürstenau nach Osnabrück. Ob diese Linie zu einer dauernden geworden ist, darüber wissen die sonst in Postsachen ziemlich geschwätzigen Akten nichts zu berichten. Eine selbständige Bedeutung erlangte das Postwesen des oldenburgischen Münsterlandes nicht.

Anderß aber lag es mit der Grafschaft Oldenburg. Wir erinnern uns, daß der Botenpostmeister Magnus von Höfften in Wildeshausen über Oldenburg mit dem Kaiserlichen Postamt in Bremen seit 1656 in Verbindung stand. Dies fand indessen nicht die Billigung der schwedischen Regierung in Stade, welche es mit der Botenpost hielt. Wildeshausen gehörte seit dem Frieden von Osnabrück und Münster dem Grafen Gustav von Wasaburg, Gustav Adolfs natürlichem Sohne, und nach seinem Tode (1653) seiner Witwe. Während diese aber nur eine mittelbare Obrigkeit ausübte, hielt die schwedische Regierung des Herzogtums Bremen in Stade durch ihren Residenten in Wildeshausen über die dortigen Verhältnisse ein wachsamcs Auge und verfügte im Jahre 1659, daß Magnus von Höfften entlassen werden sollte; denn „Leute katholischer Religion seien aus vielen erheblichen Ursachen zur Leitung des Wildeshausen Postwesens

ungeeignet“. Er mußte seine Stellung einem anderen überlassen, den die Frau Gräfin Wasaburg aus ihren alten Dienern präsentierte. Graf Anton Günther teilte nun aber keineswegs den Standpunkt der schwedischen Regierung. Er nahm Magnus von Höfften nach Oldenburg herüber, und daran knüpfte sich für ihn eine weitere Entwicklung seines eigenen Postwesens. Die schwedische Regierung mußte einsehen, daß sie durch ihr Vorgehen dem Botenwerke wenig genügt hatte. Denn bald darauf, als Magnus von Höfften Bürger der Stadt Oldenburg geworden war, entschloß sich der Reichspostmeister von Hamburg Johann Baptista Brints im Einvernehmen mit seinem Bruder in Bremen (1660), eine Post von Hamburg über Oldenburg und Ostfriesland nach Groningen in Holland anzulegen, auf diese Weise das Gebiet der Reichspost zu erweitern und dem Botenwerke fühlbare Konkurrenz durch Begründung einer neuen Postlinie zu machen. Dieser Postritt ging nun im Namen des Kaisers zweimal wöchentlich durch Oldenburg über Alpen nach Leer und vermittelte den Briefverkehr mit ganz Deutschland, Italien, Frankreich, England und den Niederlanden. Magnus von Höfften wurde daher am 22. Mai 1660 von dem Reichspostmeister in Bremen mit Genehmigung der Kaiserlichen Postmeister Johann Baptista Brints in Hamburg und Jan Flugger in Groningen eidlich verpflichtet und angestellt. Er versprach treu und fleißig zu sein und „mit niemand anders dem Kaiserlichen freien Postregal zugegen zu correspondieren und zu colludieren“ und von allen Einkünften aus dem Briefporto richtige Rechnung abzulegen. Dagegen verpflichteten sich die Reichspostmeister, ihm ein Viertel des gesamten Reinertrags der Post zwischen Hamburg und Groningen jährlich zukommen zu lassen. Es ist nun höchst bezeichnend für diese Nordwestecke Deutschlands, daß schon damals, also bald nach der Begründung unserer Landespost das abseits von der großen Durchgangsstraße gelegene Ostfriesland postalisch von Oldenburg abhängig wurde. Denn der dortige Graf schloß sich dem Unternehmen an und versprach für die Beförderung seiner Korrespondenzen an den Postmeister von Oldenburg Jahrgelder zu zahlen, die natürlich in die gemeinsame Kasse flossen und zur Verteilung gelangten. Ferner

aber gestattete der Graf von Ostfriesland Magnus von Höfften, eine Zweigpost von Oldenburg nach Aurich und Norden zu legen, an die sofort Zever angeschlossen wurde. Dazu gab selbstverständlich Graf Anton Günther seine Genehmigung; denn eine reitende Post nach Zever mußte seinen Wünschen durchaus entsprechen. Obgleich sich nun von Höfften den Reichspostmeistern eidlich verpflichtet hatte, erhielt er von Anton Günther den Titel Postmeister und faßte seine Stellung so auf, daß er in Seiner Hochgräflichen Gnaden Dienst getreten sei. Mit Brintz in Bremen einigte er sich nach Beilegung einer Zwistigkeit dahin, daß er vom 1. Februar 1662 an die Einkünfte aus der Zweigpost nach Aurich, Norden, Zever für die aufgewandten Unkosten allein zu genießen hatte. In Zever, Aurich, Wittmund, Friedeburg hielt er seine Postverwalter, welche die Briefe annehmen und ausgeben mußten. So erhalten wir das interessante Ergebnis, daß am Ende der Regierung Graf Anton Günthers die Grafschaften Oldenburg und Ostfriesland postalisch vereinigt waren. Diese Tatsache veranschaulicht die hier folgende den Akten entnommene Skizze.

..... Hauptpoststraße von Bremen nach Lingen-Amsterdamm.
 ——— Neue Reichspost von Bremen nach Groningen, seit 1660.
 - - - Oldenburgische Zweigpost nach Zever und Ostfriesland.



Magnus von Höfften erhielt zwar von Graf Anton Günther den Postmeistertitel, wurde aber von ihm weder vereidigt, noch mit einer schriftlichen Bestallung versehen, „nicht der Mühe wert zu sein geachtet“. Die Postknechte trugen weder Montierung, noch führten sie Schilde, und an dem Posthause war das kaiserliche Wappen so wenig wie das oldenburgische zu finden. Man vermied wohl die Abzeichen, um die Einrichtung nicht als kaiserliche erscheinen zu lassen. Der Postmeister bezog von Anton Günther als Gehalt und Küchendeputat zusammen 200 Taler und nahm als Briefporto 700 Taler ein; gleichwohl behauptete er, in zwei Jahren 500 Taler zugelegt zu haben; und bei seinen Nachkommen befestigte sich die Überlieferung, daß er wenig übrig gehabt habe, weil es in Oldenburg damals wenige Kaufleute gab und fast gar keine, deren Korrespondenz von einiger Bedeutung gewesen wäre. Seine Haupteinnahme war ihm vertragsmäßig aus der Reichspostkasse gesichert.

Es war die Zeit, wo durch das Schreckenspatent Kaiser Leopolds I. 1660 der Versuch gemacht wurde, alle landesherrlichen Posthäuser, alle Neben- und Metzgerposten, fahrende, reitende und zu Fuß reisende Boten zu beseitigen, und großes Aufsehen erregte nun in weiten Kreisen die Ausdehnung des kaiserlichen Postlaufs über Oldenburg nach Ostfriesland und Groningen. Bürgermeister und Rat der Stadt Hamburg schickten daher im April 1660 ein Gutachten der sämtlichen Älten der dortigen Kaufmannsbörse, worin über Johann Baptista Brints bittere Klage geführt wurde. Vor 100 und mehr Jahren hätten die Stadt und ihre zur Börse verordneten Älten ohne jemandes Widerspruch frei und ungehindert über das Botenwerk und dessen Ämter verfügt, Botenmeister und Kaufmannsboten ein- und abgesetzt, besoldet und vereidigt. Nun tue der kaiserliche Postmeister von Hamburg den auf Leipzig, Braunschweig, Lüneburg und nach anderen Orten reisenden Boten, deren Werk doch „ein höchst notwendiges Stück der Merkanz und guten Polizei“ sei, allen Einpaß und bemühe sich, durch eigenmächtige Anstellung besonderer Postwagen den Hamburger Bürgern und Fuhrleuten Brot und Nahrung zu entziehen; noch vor kurzem habe er es zwischen Hamburg

und Lübeck und von Lübeck nach Lüneburg, freilich vergeblich, versucht; denn der Rat von Lübeck habe es nicht geduldet. Eine Zeitlang hätten sie mit höchster Ungeduld zugehört und beständig widersprochen und ihre Freiheit, Boten zu halten, gewahrt, die sonst wohl geringeren Handwerkerzünften beikomme; ja es stehe sogar in jedes Privatmannes Belieben, mit Briefen oder Waren gewisse Boten abzufertigen. Aus diesen Gründen baten nun die Hamburger sowohl den Rat der Stadt Bremen, als auch Anton Günther von Oldenburg in besonderen Schreiben, daß „des hiesigen kaiserlichen Postmeisters vorhabende hochschädliche, weit-
aussehende Neuerung dero Orten gar nicht eingewilligt, sondern vielmehr möglichst gewehret und es bei dem uralten Herkommen alle Wege gelassen werden möge“. Welch eine Sprache einer Stadt wie Hamburg gegen eine Reichseinrichtung! Und nun hören wir des alten Grafen gelassene Antwort vom 8. April 1660: „Es ist richtig, daß die beiden kaiserlichen Postmeister zu Hamburg und Bremen durch unser Gebiet nach Apen einen Postreiter verlegen zu lassen angehalten haben, welches wir ihnen dann nach Vorzeigung Ihr Kaiserlichen Majestät habenden allergnädigsten Patents nicht verweigern, noch abschlagen können. Wir sind aber nicht gesinnt, damit dem Botenamte einige Verhinderung oder Einsperrung zu machen.“ Die Herren von Hamburg möchten nur ihre Boten auch fernerhin disponieren, „die nicht allein mit ihren Wagen in unseren Grafschaften unaufhältlich passieren sollen, sondern auch allen Faveur zu verspüren haben werden“. Diese Stellungnahme Oldenburgs konnte den Boten im Grunde nur erwünscht sein. Denn in dieser Zeit begann Kaiser Leopold I. bei Kur-Köln, Münster und Bentheim gegen die Kaufmannsboten mit Edikten, Mandaten und Resolutionen zu wirken, um ihnen den Weg durch diese Gebiete zu verlegen, und unter dem 12. November 1660 ging folgendes Schreiben von Wien an Graf Anton Günther ab:

„Leopold von Gottes Gnaden Erwölter Römischer Kaiser zu allen Zeiten Mehrer des Reichs ꝛc.

Hoch und wohlgeborener Lieber Getreuer, Wir mögen Dir gnädigst nicht pergen, wie daß bei uns sich Unser General-Erbpostmeister

Graf Lamoral Claudius Franciscus von Taxis und Thurn in Unterthänigkeit gar hoch beschwert, obwohlen Wir über die an teils Stände des Reiches ergangene ernste Kaiserliche Befehl, auch an alle Kurfürsten und Stände desselben ein Generalpatent ergehen lassen, und darin bei ernster Straf verboten, die wider des Kais. Reichspost Regals, Privilegien, Freiheiten, Recht und Gerechtigkeit eingerissene Neuerungen und Mißbräuch mit Anstellung neuer eigenen und Nebenposten und Bottenwerk in ihren Städten und Landen alsobald einzustellen, sondern dem ordentlichen Postwesen seinen ungehinderten Lauf zu lassen, und under anderen die Kais. Postbediente zu befördern, und andere so nicht Kais. Postbediente niederwerfen und zu der verwürkten Bestrafung den Kais. Patenten einverleibt ziehen zu lassen, daß doch deme zuwider von teils Ständen die eingeführte Neuerung mit Anstellung und Haltung eigener und neben reitenden und fahrenden Posten und eigen Bottenhäuser zu Annehm- und Abgebung der Brief nit allein continuirt, sondern dieselbe noch darzue behauptet worden, indeme durch teils Stände Länd und Städt die Kais. Posten nit mehr passirt, sondern die Brief durch andere hierzue bestellte verführt, an teils Orten, die außer des Reichs, insonderheit Engeland, Antorf, Brabant, Holland und der Orien her, ankommende Brief und Postfachen eingezogen, eigene Posthäuser angestellt, herentgegen den Kais. Postkationen die Post-Felleisen abgenommen, dieselbe übel tractirt, und mit Geld und Gefangnus abgestraft und mehr andere strafbare Exceß und Eingriff zu Veracht Unserer Kais. Patenten, Verwir- und Hemmung des allgemeinnuzigen Postwesens verübt und vorgenommen worden, Uns dahero underthänigst anrufend und bittend, daß Wir zu Handhabung Unsers Kais. Postregals und sein des Grafen von Taxis diessfalls von Unsern Vorfahren am Reich erlangten Privilegien, Recht und Gerechtigkeit, hierund Unser notdurftiges Kaiserliches Einsehen zu haben geruheten, damit diesen geklagten Eingriffen aller Orten gesteuert und dem ordentlichen Kaiserlichen Postwesen sein ungehinderter stracker Lauf gelassen werde. Wann nun dieses Unsers General-Postmeisters Suchen der

Billigkeit in alle Weg gemetz Wir auch von tragenden höchsten Kaiſ. Amts wegen ſchuldig dahin zu gehen, damit in dem uns allein zuſtehenden Kaiſ. Poſtregal kein Eingriff geſchehe, ſondern das Poſtwesen im Reich in ſeinem Eſſe und Genoz erhalten und befördert werden möge: als begehren Wir an Dich gnädiglich, Du wolteſt zuſolge hiebeikommenden Kaiſ. Patenten in Deiner Graſſchaft und Gebiet die gemessene Verordnung thun und darob halten, damit nicht allein von den Deinigen gedachten Unſern Kaiſ. Patenten gebührend nachgelebet, ſondern auch einzige als Kaiſ. reutende oder fahrende Poſten durch Deine Graſſchaft und Gebiet nicht paſſirt oder zu paſſiren geſtattet werde, ſondern da ſich dergleichen Neben- oder Extra-, nicht Kaiſ. Poſten betreten oder finden laſſen, dieſelbe ohne allen Reſpect alsobald niedergeworfen, alles was ſelbige bei ſich haben, ſo lang biß ſie die in mehrgedachten Kaiſ. Patenten enthaltene Straf abgeſtattet, ſequeſtriren und die bei ſich habende Schreiben zu weiterer Fortführung, wohin ſelbige gehören, der nächſten Kaiſ. Reichspoſt überantwortet, auch hierzue auf gebührendes Anſuchen den Kaiſerlichen Poſtbedienten alle Hülff und Schutz geleistet werde. Indeme thueſt und vollbringſt Du ein rühmliches gemeinnuziges Werk, ſo Unß benebens zu gnädigſten Gefallen gereicht, und Wir verbleiben Dir mit Kaiſ. Gnaden wohlgevozen. Geben in Unſerer Stadt Wien den 12. Novembris anno 1660: Unſerer Reiche des Römischen im Dritten, des Hungariſchen im Sechſten und des Beheimbiſchen im Fünften.“

Leopold m. p.“

Wenn der Kaiſer ſeinen Wuñsch durchgeſetzt und der Graf von Oldenburg auf der kurzen Strecke durch ſein Gebiet die Kaufmannsboten hätte niederwerfen laſſen, wie es Kur-Köln und der Biſchof Chriſtoph Bernhard von Münſter wirklich taten, ſo wäre es um die Botenpoſt der Kaufleute von Amſterdam und Hamburg geſchehen geweſen. Allein es war doch ſehr zweifelhaft, ob Schweden, ſeit dem Weſtfälischen Frieden durch die Erwerbung des Erzſtifts Bremen Oldenburgs mächtiger Nachbar und alter Freund der hanſeatischen Botenpoſt, dieß ruhig hingenommen hätte. Graf Anton Günther verhielt ſich daher gegen die Zumutung

Kaiser Leopolds I. genau so, wie gegen Bürgermeister und Rat der Stadt Hamburg: er weigerte sich, den Befehl zur Ausführung zu bringen, und duldete auch fernerhin den Zug der Botenpost durch sein Land. Infolge dieser Haltung Oldenburgs scheiterte also der Versuch, das alte Botenwerk zwischen Hamburg und Amsterdam auch nur zeitweilig zu unterdrücken. Ja, es kam dahin, daß längere Zeit die Boten ihren Weg quer durch die Grafschaft über Oldenburg und Apen legen konnten, um der Sperre im Münsterland zu entgehen. Es nützte übrigens auch nichts, daß der Kaiser eine Gesandtschaft unter dem Feldmarschall Grafen zu Gronsfeld und Brunthorst abschickte, der am 2. Weihnachtstage 1661 im großen Saale des Schlosses mit den Räten verhandelte, während sich der Graf im kleinen Saale aufhielt. Der Gesandte erreichte seinen Zweck nicht. Die Räte erklärten, man dürfe es dem Kaiser zu Liebe nicht mit mächtigen Nachbarn verderben; man wollte sich am liebsten in alles schicken, aber den Postlauf der Kaufleute von Holland über Delmenhorst nach Bremen zu hemmen oder gar aufzuheben, dazu konnte man sich auf keine Weise entschließen. Dabei ist es selbstverständlich, daß Oldenburg auch unmittelbar interessiert war; denn sicher holte der oldenburgische Postillion schon damals wie später (1700) in Bremen auch von der Poststube des städtischen Botenmeisters die Briefe ab. Es mag in der That dem alten Grafen nicht leicht geworden sein, diese für ihn voraussichtlich letzte Botschaft des Kaisers unbeachtet lassen zu müssen. Er schrieb nach Wien: „Gleich nun ich Zeit meiner 58jährigen Regierung alle meine actiones, ohne üppig Ruhm zu melden, zu Erweisung meiner allerunterthänigsten schuldigen Treue und Devotion gegen meine vorgesetzte höchste Obrigkeit, fünf römische Kaiser und Könige, gerichtet habe, so möchte ich in solcher unverrückten Fidelität bis an mein End verharren.“ Was er den Hamburgern versprochen hatte, hielt er. Darin bestärkte ihn besonders das Vorgehen der Generalstaaten, die dem Kaiserlichen Residenten im Haag energisch vor Augen führten, daß sie durch das Stift Münster, welches nun mit Kur-Köln zusammen alle von den Amsterdamer und Hamburgern angestellten Posten abzuschaffen sich bemühte, nur zwei

Postkillionen laufen ließen, der Herr Graf von Taxis aber durch ihre Provinzen bei 58 unterhalte. Außerdem erfuhr man bald auch in Oldenburg, daß die Stände des niedersächsischen Kreises am 17. Juni 1662 in einem Kreisabschied feststellten, daß Graf Taxis keineswegs befugt sei, die Fürsten und Stände in ihrem hergebrachten Rechte, Posten zu errichten, zu hindern. Sie beriefen sich auf die ihnen im Westfälischen Frieden verliehene Landeshoheit, der Kaiser dagegen auf sein Postregal. Da kam es nur darauf an, wer die Macht hatte, den anderen zu stören oder zu verdrängen. Zwar ließ Christoph Bernhard von Münster den Kaufmannsboten zum öfteren die Felleisen wegnehmen, aber bei Oldenburgs freundlicher Haltung konnten (1662) die Amsterdamer-Hamburger ihren Postlauf durch unsere Grafschaft legen, sodaß nun neben Magnus von Höfften's reitender Post eine Wagenpost eingerichtet wurde und der Verkehr der Emdener Boten von Hamburg über Bremen nach Amsterdam zweimal wöchentlich die Stadt Oldenburg berührte. Es ging von hier durch Ostfriesland und dann weiter zu Wasser mit großen Kosten; und dies wurde solange fortgesetzt, bis das Stift und die Stadt Bremen und vor allem das Stift Münster selbst, welches nun von der wirksamen Briefbeförderung der Kaufmannsboten über Lingen an den Rhein abgeschnitten war, „auf vielfältiges Anhalten und Lamentieren“ diese Botenpost wieder in ihren vorigen Stand gebracht sahen (nach 1674).*)

So lagen die Dinge, als Graf Anton Günther 1667 die Augen schloß. Wir haben gesehen, wie unter ihm die Post in unserem Lande entstand und sich weiter entwickelte. Als er starb, waren drei Posten in voller Wirksamkeit: die Reichspost, das Botenwerk und die oldenburgische Landespost, die bis Aurich und Norden übergriff. Der Postmeister von Höfften stand dienstlich unter dem Reichsoberpostamt in Bremen, bezog von Anton Günther ein Fixum für die Besorgung seiner Korrespondenzen und hatte zwar den Titel Postmeister, war indessen kein Beamter; seine Postanstalt war vielmehr ein reines Privatunter-

*) Münster öffnete den Weg schon 1666 im Frieden von Kleve: Tücking, R., Geschichte des Stifts Münster unter Christoph Bernard von Galen, S. 114.

nehmen. Die oldenburgische Regierung hatte keinen Anteil an dem Reinertrage, der allein in seine Tasche floß. Die Post nach Aurich, Zeven, Norden stand allein bei ihm, und er war hier ganz unabhängig, auch vom Hause Thurn und Taxis. In Postsachen unterwarf er sich immer der oldenburgischen Rechtsprechung. In der That, es war ein eigentümliches Verhältnis, in welchem unser erster Postmeister, der ein begabter, unternehmender Mann gewesen sein muß, zu seinem Landesherrn, der Reichspost und den Kaufmannsboten stand. Er hat es dahin gebracht, daß Anton Günther in den letzten Jahrzehnten seiner Regierung in zweckmäßiger Weise mit dem Strom der Welt verbunden war; und dieser Graf wußte sich in der lavierenden Art, die wir an ihm aus der Geschichte kennen, durch alle Schwierigkeiten geschickt hindurchzuwinden, die ihm aus der Rivalität der Reichspost und der Botenpost erwuchsen. So glauben wir den Nachweis geführt zu haben, daß Oldenburg und Ostfriesland ihre erste Post dem Grafen Anton Günther und seinem Postmeister Magnus von Höfften zu verdanken hatten.

Der Tod des Grafen im Jahre 1667 brachte seinem Staate Schwächung und Zersplitterung: der Hauptbestandteil kam an Dänemark, welches das verwandte Haus Gottorp bei Seite zu schieben verstand. Zeven fiel an Anhalt-Zerbst, Barel und Kniphausen an Anton Günthers natürlichen Sohn Anton von Oldenburg. Daß die Teilung zunächst auf die Entwicklung des Postwesens noch nicht nachteilig wirkte, lag in erster Reihe an dem Ansehen der von Höfften'schen Einrichtung als eines Reichspostamts und an der Schwäche des abgelösten Zevenlandes, welches sich keine eigene Post halten konnte. So blieb die reitende Post nach Zeven in der Hand des oldenburgischen Postmeisters. Die dänische Regierung, die an Magnus von Höfften nicht dasselbe Interesse wie der alte Graf hatte, wollte sparen. Da sich aber kein anderer fand, der dieses Geschäft übernehmen wollte, weil für Briessporto vom Publikum nur wenig einkam — zwei bis drei Taler bei jedem Posttritt nach Bremen —, so gab die Regierung von Höfften jährlich 80 Taler für die Beförderung aller Briefe der Civil- und Militärbehörden, so weit seine

Posten gingen; von Hamburg bis Dänemark aber waren die Briefe zu frankieren. Die Zeversche Korrespondenz mit Anhalt-Zerbst brachte 70 Taler, und so stand sich der Postmeister wieder auf 150 Taler. Die anhaltische Regierung wollte über Bremen hinaus nur mit dem dortigen städtischen Botenmeister zu tun haben, der ihre Briefe über Hilmar Deichmanns, des braunschweigisch-lüneburgischen Postmeisters, Kontor in Braunschweig nach Zerbst versandte. Diese Beziehungen bestanden seit 1670. Von 1671 an hatte Zeven eine Kollfuhrverbindung mit Emden, Norden, Aurich, Esens, Wittmund, Barel, Oldenburg, Apen, Neuenburg, Neustadt-Goedens und den wichtigsten Punkten des Zevenlandes. Im oldenburgischen Münsterlande treffen wir um diese Zeit einen neuen Posttritt von Diepholz über Wildeshausen, wo damals kein Postamt war, nach Oldenburg: Drei osnabrückische Reiter brachten sich 1674 während des Devolutionskrieges, den Ludwig XIV. mit Holland und dem Reiche führte, zweimal wöchentlich die Posten zu, holten die aus Holland, Ostfriesland und Dänemark kommenden Korrespondenzen vom Postamt in Oldenburg ab und brachten sie nach Diepholz, von wo sie weiter ins Braunschweigische und Lüneburgische befördert wurden; und umgekehrt nahmen die Briefe aus diesem Gebiete durch dieselben Reiter ihren Weg zum Anschluß an die sichere Post über Oldenburg. Weitere Nachrichten über diese Postverbindung sind nicht vorhanden.

Die oldenburgische Beamtenwelt hatte in der dänischen Periode an einem möglichst sicheren Anschluß an Kopenhagen ein besonderes Interesse. Die dänische Regierung scheute aber die Kosten einer Verbesserung, und so mußte es dabei bleiben, daß auf Kopenhagener Briefe, welche am Donnerstag nachmittag in Oldenburg ankamen, die Antwort erst am Sonntag nachmittag, das heißt, zusammen mit der Beantwortung der zweiten am Sonntag morgen eintreffenden Brieffendung abgehen konnte. Daß dies unter Umständen bei eiligen Sachen unangenehm sein konnte, leuchtet ein. Auch die Errichtung einer eigenen dänischen Postverbindung von Bremen bis Altona, um die Korrespondenz mit Köln, Holland, Frankreich, England, Spanien vom Hamburger Postamt

unabhängig zu machen, scheiterte (1686) am Kostenpunkte. Es blieb dabei, daß der städtische Botenmeister in Bremen, der seit dem 1. Juli 1687 *) zugleich für Kur-Brandenburg arbeitete, auch die Beförderung der dänischen Korrespondenz über Hamburg besorgte. So lagen die Verhältnisse 1706 und später. Und man stand sich nicht schlecht dabei; denn durch das Stadtpostamt in Bremen war man mit dem großen Postkurs des brandenburgisch-preussischen Staates verbunden, welcher durch den Großen Kurfürsten zustande gebracht war, und seit der Besetzung von Emden und Greetfiel und der Gründung der Afrikanischen Handelskompagnie (1682) ging eine reitende Post von Minden über Bremen und Oldenburg nach Emden.***) Es ist selbstverständlich, daß durch die dänische Postordnung von 1694 die Briefannahme durch die brandenburgische Post auf oldenburgischem Gebiete ausgeschlossen war; und auch dem Plane, eine preussische Post von Bremen über Oldenburg nach Barel und dem Jadegebiet bis zu den Häfen von Ostfriesland anzulegen, widersetzte sich (1700) Dänemark, um das eigene Postregal nicht einer fremden Macht zu überlassen. Daß der Taxissche Postmeister in Bremen Wrints von Treuenfeld sich Dänemark bereitwillig angeschlossen, erklärt sich aus dem Gegensatz der Reichspost zur brandenburgischen Post.***) Dieses gemeinsame Vorgehen hinderte nun aber Dänemark nicht, auch den Einfluß der Reichspost im Oldenburgischen zu brechen. Unter Magnus von Höfften, der das hiesige Postwesen zustande gebracht hatte und ein hohes Alter erreicht zu haben scheint, blieb noch das alte Verhältnis bestehen. Sein Sohn Berend, der 1691 auf 100 Taler gestellt wurde, nannte sich Königlich Postmeister und erkannte in Postsachen das oldenburgische Forum an. Zu seiner Zeit erließ die dänische Regierung 1694 eine Postordnung, welche nachdrücklich das Postregal wahrte und dem Publikum einschärfte, daß niemand auf den königlichen Posttrouten neben der vom Staate privilegierten Post Briefe befördern

*) Grole-König, Illustrierte Geschichte der deutschen Post, I. 24.

**) Stephan, H., Geschichte der Preussischen Post, S. 38.

***) Stephan, H., ebenda S. 79—80.

durfte. Zuwiderhandelnde waren nach Maßgabe der Bestimmungen der Postordnung straffällig. Berend von Höfften starb 1715, und es folgte mit Genehmigung der dänischen Regierung sein Sohn Kaspar. Ehe aber seine Beziehungen zum dänischen Staate geregelt waren, leistete er dem Fürsten Anselm Franz von Thurn und Taxis, dem „Erb-General-Obristen-Postmeister im Heiligen Römischen Reich, Burgund und den Niederlanden“ den Diensteid. Der alte Thurn und Taxis war gestorben, und es erfolgte eine Erneuerung der Diplome: „Unser Reichspostamt zu Oldenburg“ ward dem Reichsoberpostamt zu Bremen unterstellt. Kaum hatte hiervon die dänische Regierung Kenntnis erlangt, als sie aufs feierlichste Einspruch erhob; denn sie war entschlossen, derartige Eingriffe in ihre Landeshoheit nicht zu dulden. Sie stellte Kaspar von Höfften mit 100 Talern Einkommen und einem Erlaß von 30 Prozent der Kriegsteuer als Postmeister an. Es galt von nun an als ausgemacht, daß im Oldenburgischen kein Kaiserliches Postamt hergebracht sei; und doch behielt Kaspar von Höfften Fühlung mit der Taxis'schen Post; 1742 starb er, bis 1745 verwaltete seine Witwe die Post. Von 1746 bis 1777 finden wir in den Akten den Postmeister Römer, der den Titel Ober-Postkommissär führte und jährlich 700 Taler an die Witwe seines Vorgängers und nach ihrem Tode an die Königliche Postkasse zu entrichten hatte.*)

Im Laufe des 18. Jahrhunderts haben sich bei uns einige wichtige Veränderungen vollzogen. Zur Zeit der Verpfändung der Grafschaft Delmenhorst an Hannover (1711—1731) bestand dort eine von der oldenburgischen getrennte Post.*) Schon seit 1707 bestand eine Botenpost von Oldenburg nach Ovelgönne im Stadland, welche auch den Briefwechsel mit Butjadingen besorgte. Erst im Jahre 1741 schloß sich daran eine reitende Post, die freilich bald in eine Fußbotenpost umgewandelt wurde. Aber nicht die alte Postmeisterfamilie legte sie an, sondern die Regierung privilegierte mit Aus-

*) Geschichtliche Bemerkungen über die Entstehung und Entwicklung der Postanstalten im Herzogtum Oldenburg. Oldenburgische Blätter, 1821 Nr. 3 S. 12.

schließung aller anderen einen gewissen Stüve. Auch diese Einrichtung war ein vom Staate geschütztes Privatunternehmen, und die Regierung hatte nur den Vorteil, daß Briefe des königlichen Dienstes frei befördert wurden. Friedrich Wilhelm Stüve ließ von nun an zweimal wöchentlich von Oldenburg über Huntebrück, von wo eine Zweigpost nach Berne ging, Elsfleth und Brake nach Ovelgönne hin und zurück reiten. Eine zweite Post ging von Ovelgönne über Golzwarden, Schmalensfleth, Sürwürden, Alse, Strohausen, Hartwarden, Ellwürden, von wo eine Zweigpost Blexen anschloß, nach Stollhamm mit einer Verbindung nach Eckwarden, über Burhave bis Langwarden und zurück. So waren unsere Wesermarschen, allerdings verhältnismäßig spät, mit dem großen Verkehr in eine ordnungsmäßige Verbindung gesetzt.

Bei dem privaten Charakter der oldenburgischen reitenden Post und der Unzulänglichkeit des Kollfuhrwerks der Ordonnanzfahrer ist es nicht zu verwundern, daß der Fürst Georg Albrecht von Ostfriesland im Jahre 1733 zu einer fahrenden Post von Bremen über die Grafschaften Oldenburg und Delmenhorst durch Ostfriesland nach Neu-Schanz in der Provinz Groningen, wo die holländischen Treckschuiten anfangen, den Anstoß gab. In einem Schreiben an den König Christian VI. von Dänemark, worin er vorstellig wurde, sprach er zugleich den Wunsch aus, daß die neue Post ihren Weg auch über seine Residenz Aurich nehmen möchte. Daß sich auf eine Anregung von so hoher Stelle alsbald Unternehmer aus dem oldenburgischen Beamtenstande fanden, konnte der Sache nur förderlich sein. Der König erteilte darauf am 21. Dezember 1733 dem Kanzleirat Schröder zu Rastede, dem Kanzleirat und Amtmann Dettmers zu Apen und dem Commerce-Rat und Amtmann Marich von Witten zu Westerstede die Concession fürs erste auf 30 Jahre unter Befreiung von einer Erkennlichkeit in den ersten drei Jahren. Aus den Bedingungen, welche die neuen „Postdirektoren“ zu erfüllen hatten, ist manches für uns interessant. Die Post, von kapitalkräftigen Staatsdienern auf eigene Rechnung angelegt, trug durchaus privaten Charakter, wurde aber kraft landesherrlicher Hoheit eingerichtet, und die Unternehmer erhielten das Recht,

ohne Genehmigung ihr Vorrecht zu vererben und zu veräußern. So finden wir schon im Oktober 1736 Alarich von Witken nicht mehr unter den Direktoren. Die Unternehmer waren verpflichtet, abwechselnd ihre eigenen und die Pferde der Kollfuhrleute zu benutzen. Auf diese Weise wurde die alte Einrichtung der Ordonnanzfuhrn der Landleute geschont; die Fahrpost durfte auch nur an den festgesetzten Posttagen fahren. Alle Extrafahrten fielen den Kollfuhrleuten zu, die ihrerseits wieder nicht an Posttagen fahren durften. Die Bremer Bierwagen durften nur noch unbemittelte Leute, Handwerksburschen und dergleichen fahrendes Volk für 3 Grote mitnehmen. Die Reise ging anfangs über Apen auf Leer, ohne daß Aurich berührt wurde. Bald aber tauchte der Gedanke auf, wegen der schlechten Beschaffenheit der Straßen in diesen niedrig gelegenen Gegenden weiter nördlich von Westerstede westwärts durch das Lengener Moor einen neuen Straßendammbau über Moorburg zu legen. Und trotz des Einspruches der Einwohner von Apen, die in Kopenhagen, allerdings ohne Erfolg, um die Erlaubnis baten, auf Kosten der Unternehmer den Weg zu zerstören, um den Postkurs auf ihrer Straße zu halten, wurde 1738 im Herbst täglich daran gearbeitet, und der Bau des neuen Weges schritt fort; 1742 war er noch nicht an allen Stellen ganz fest, von Zeit zu Zeit waren noch verschiedene Ausbesserungen nötig. Brücken und Wege mußte der Staat für die Post in gutem Stande halten. Zur Bezeichnung dieses halbstaatlichen Charakters wurde der Anstalt ein Siegel mit der Umschrift: „Der Königlichen Oldenburgischen fahrenden Post Siegel“ verliehen. Allein, wenn auch die Regierung vom vierten Jahre ab eine Abgabe von jährlich 50 Talern bezog, die sich vom elften Jahre an auf 100 und vom 21. Jahre auf 150 Taler steigerte, so blieb das Ganze doch ein Privatunternehmen, welches freilich von der Regierung sehr begünstigt wurde. So erlaubte der König, daß die fahrende Post, solange mit der reitenden Post keine Veränderung vörginge, außer den Personen und Paketen auch alle vorkommenden Briefe mitnehmen durfte; und die Direktoren erhielten die Versicherung, daß sie, wenn über kurz oder lang mit der reitenden Post eine Veränderung vor-

gehe, soweit tunlich dabei berücksichtigt werden sollten. Alle herrschaftlichen Briefe und Pakete hatte die neue Post auf ihrem ganzen Zuge frei zu befördern. Die Postillione trugen rote Röcke und Mäntel mit gelbem Unterfutter und ebensolchen Aufschlägen, samt dergleichen Kapuzen, hatten ein Posthorn und ein Brustschild mit dem oldenburgischen Wappen und der Umschrift: „Oldenburgische fahrende Post.“ Das Jahr der Eröffnung war 1734. Die ins Auge gefaßte Vereinigung der reitenden Post mit dieser Fahrpost ist erst 1794 eingetreten. Mit der Stadt Bremen wurde am 6. Juni 1734 eine Vereinbarung getroffen, daß die Accisegebühren von den von Bremen abgehenden Waren und der Zoll beim Wahr-Turm richtig bezahlt, die bremische Rechtsprechung in Straf- und bürgerlichen Sachen anerkannt und von Bremen keine Briefe befördert würden, wenn nicht eine besondere Übereinkunft mit der Stadtpost getroffen wäre; den Bremer Ordonnanzfahrern sollte kein Schaden geschehen, sie sollten aber 3—4 Stunden vor Abgang der Post nach Oldenburg keine Fahrt mit Passagieren oder Waren unternehmen. Übrigens verlangte auch die Stadt Bremen eine Erkenntlichkeit. Als diese Bedingungen anerkannt waren, durfte der neue Postwagen „nunmehr mit angelegter Mundirung und Blasung des Posthornes anhero und von hier wiederumb abfahren“. Es ist interessant, daß 1735 ein Versuch gemacht wurde, die Fahrpost auch auf die Strecke Oldenburg bis Sever auszu dehnen, und daß dagegen Th. Brints von Treuenfeld, Kaiserlicher Majestät Rat und Resident in Bremen, zu gunsten des Postmeisters von Höfften Einspruch erhob. Dies legt die Bestätigung der von uns vertretenen Ansicht nahe, daß die dänische Regierung die reitende Post der Familie von Höfften wegen ihrer Unterordnung unter die Reichspost mit Mißtrauen betrachtete. Übrigens erreichte Brints von Treuenfeld seinen Zweck. Sever, welches damals zu Anhalt-Zerbst gehörte, erhielt keinen Anschluß an die Fahrpost, und dieser „schöne Eingriff in die hohe Landesjurisdiction“ von Seiten Oldenburgs wurde zurückgewiesen. So scheiterte dieser wie eine Reihe anderer Versuche im 18. Jahrhundert, zwischen Oldenburg und Sever eine Fahrpost einzurichten.

Als am 25. Mai 1744 mit Georg Karl Edzard das Fürstenhaus der Cirksena erloschen war und König Friedrich II. von Preußen Besitz von Ostfriesland ergriffen hatte, führte das preußische Generalpostamt ein ordentliches Postwesen in Ostfriesland ein und errichtete in Aurich, Leer, Norden, Wittmund, Esens, Weener und Friedeburg am 20. Oktober 1746 Postämter, während der Stadt Emden ihr eigenes Postwesen gelassen wurde. *) Daher mußte das oldenburgische Postamt in Aurich seine Tätigkeit einstellen, **) und die Abfertigung unserer Post geschah von jetzt an bei den königlichen Postämtern in Aurich, Wittmund und Friedeburg. Oldenburg bezahlte dafür jährlich 100 Taler und ein Drittel, respektive ein Viertel des Portoertrages an das Postamt zu Aurich. So fügte sich die oldenburgische Fahrpost als ein Glied in die preußische ein, die von Emden über Aurich zu den alten Provinzen des Hohenzollernstaates führte. Gegen die Reichspost aber wahrte Dänemark sein Postregal. Als nun 1773 Herzog Friedrich August von Holstein-Gottorp die Grafschaften Oldenburg und Delmenhorst erhielt, eröffnete sich für Preußen die Aussicht, das oldenburgische Postregal käuflich zu erwerben; denn es wäre offenbar für Oldenburg und Preußen gleich vorteilhaft gewesen, wenn sich die Parteien hätten einigen können. Die oldenburgische Post, die in dem „Dänischen Reit- und Fahrpost-Comptoir“ äußerlich vereinigt war, brachte nur einen geringen Überschuß für den Staat, eine Steigerung des Verkehrs wäre also sehr zu wünschen gewesen. Andererseits hätte Preußen durch Übernahme der Verwaltung den Durchgang nach Ostfriesland in die Hand bekommen und auch dem hanseatischen Botenkurs, der noch immer durch das Delmenhorstische auf der Strecke von Bremen bis Lingen ging, den Rang ablaufen können. Allein der Gedanke, daß man ein wichtiges Hoheitsrecht an eine Großmacht wie Preußen abtreten sollte, war der herzoglichen Regierung sehr unbequem, und so kam der Postvertrag nicht zustande. ***) Der kleine Staat blieb

*) Stephan, H., Geschichte der Preussischen Post, S. 211, 212.

**) Grole-König, I. 41.

***) Stephan, H., S. 215. Hier auch die Summe des „Überschusses“, vgl. jedoch S. 34. Rütting, Geschichte der Oldenburgischen Post.

ein Hindernis für die Entwicklung der preußischen Post zwischen Ems und Weser.

Unter dem Hause Holstein-Gottorp bestand die Post zunächst als Privatunternehmen, geschützt und beaufsichtigt vom Staate, der dafür eine jährliche Einnahme aus der Postkasse bezog. Nach dem Oberpostkommissär Römer, welcher im November 1777 starb, übernahm der Major von Hendorf sogleich gegen eine Abgabe von 1000 Talern die reitende Post; schon am 1. März 1774 hatte er die Landbotenpost für 100 Taler Recognition übernommen, und 1794 kam auch die Fahrpost für 200 Taler hinzu, sodaß nun alle Postanstalten des Landes in einer Hand vereinigt waren und dem Staate jährlich zusammen 1300 Taler einbrachten. Seit 1793 ging auch von Dvelgönne über Frieschenmoor und Schwei nach Seefeld eine Botenpost. Im Jahre 1794 wurde ein Reglement für die Fahrpost erlassen, und manche Verordnungen lassen die Fürsorge des Staates für das Postwesen erkennen. Für die Ausgabe der Briefe wurde bestimmt, daß sie erst eine halbe Stunde nach Ankunft der Post abgefordert werden sollten; eine Bestellung durch Briefträger gab es also noch nicht; die Abfertigung sollte mittlerweile nicht gestört, aller Lärm vermieden werden. Kredit auf Porto ohne besondere Einwilligung des Postkontors sollte bei keiner Postanstalt gegeben werden. *) Niemand sollte sich unterfangen, von dem Schirmeister und den Postillionen der fahrenden und reitenden Post, den Landboten oder ihren Gehülfen Briefe und Pakete anzunehmen oder ihnen zuzustellen. Solche pflichtvergeßenen Beamten wurden mit Gefängnis bestraft. Der Inhaber der Post war für alles haftpflichtig, was im Postkontor für die fahrende Post abgeliefert wurde; für unglücklichen Zufall aber, Postraub, Feuer- oder Wasserschaden kam er nicht auf. Als am 13. Dezember 1799 der Postbote Peter Meyer bei Dvelgönne ermordet und 636 Taler, die er in Geldbriefen bei sich hatte, den Missetätern zur Beute gefallen waren, wurde eine Schadensersatzpflicht der Postverwaltung abgelehnt und nur

*) Verzeichnis der im Herzogtum Oldenburg vom 1. Januar 1794 bis 31. Dezember 1801 ergangenen Verordnungen, Reskripte und Resolutionen, S. 48 und 49.

einigen armen Arbeitern im Amtsbezirk Eckwarden aus der herrschaftlichen Klasse ein Gnadengeschenk von 40 Talern Gold bewilligt. Von der ganzen Summe waren übrigens 527 Taler herrschaftliche Gelder; denn vom Publikum wurden niemals beträchtliche Summen mit der Botenpost verschickt, und auch sonst waren die Geldsendungen durch die Post wegen des hohen Portos nicht erheblich. Größere Geschäfte halfen sich durch selbständige Beförderung. Unter dem Wagenmeister der Fahrpost, aber von dieser unabhängig, bestand noch immer die Extrapost, das alte Ordonnanzfuhrwesen der Landleute, welches 1781 durch Serenissimi Verordnung neu geregelt war. Aber so wenig Interesse hatten jetzt die Leute daran, daß man sie zur Leistung der Fuhren zwingen mußte. Herzog Peter indessen sprach 1790 den Grundsatz aus, daß von einer Verbindlichkeit, solche Extrasfahrten zu übernehmen, keine Rede sein könne.

So lagen im ganzen die Verhältnisse, als der Postmeister Major von Hendorf am 21. Februar 1800 starb und damit alle Posteinrichtungen der Landesherrschaft zur Verfügung anheimfielen. Am 1. Mai desselben Jahres übernahm der Staat die Post, deren Beziehungen zu den auswärtigen Postämtern ziemlich verwickelt waren. Ein Postmeister trat an die Spitze, außerdem wurden ein Postsekretär und ein Postschreiber, zu dem noch ein zweiter kam, als der Postmeister vom Nachtdienst befreit werden sollte, mit fester Besoldung ohne Nebeneinkünfte und ohne das Vorrecht der Portofreiheit angestellt. Mit der Stelle des ersten herzoglichen Postmeisters wurde der Kammer-Registrator Christian Gottlieb Starklof betraut. Sein Gehalt betrug 800 Taler nebst freier Wohnung; der Postsekretär erhielt 500, der erste Postschreiber 300 Taler, wovon man ihm 100 als Gehalt für den Postgehülfen zu entziehen versuchte. Aber „wegen der beispiellos hohen Preise aller Lebensbedürfnisse“ befürwortete die Kammer beim Herzog, daß ihm seine 300 Taler gelassen würden. Ein Gesuch der beiden Briefträger, die seit 1800 angestellt wurden, um jährliche Kleidung oder Kleidergelder wurde abgeschlagen, doch sollten ihnen diesmal noch wie bei ihrem Dienstantritt Rock, Weste, Beinkleider und Stiefel als Gnadengeschenk gereicht werden. Die Unter-

haltung der Pferde und Postillione nebst den Geräten wurde auf drei Jahre für 5085 Taler jährlich an den Mindestfordernden gegeben. Die Briefbeförderung durch die Amsterdamer Boten nach Hamburg und Amsterdam kostete Oldenburg nichts. Eine neue Botenpost nahm vom 20. Juli 1800 an ihren Weg von Brake über Esfleth, Huntebrück, Berne und Bardewisch auf Delmenhorst. Im Jahre 1801 wurde das Haus des Kammerrats Schloifer für 11500 Taler angekauft und mit einem Anbau zum Posthause bestimmt. Die Erlaubnis zur Anlegung eines Wirtshauses in seiner Nähe wurde verweigert. Gesuche um Portofreiheit für die Bücher der pädagogischen Lesegesellschaft und der Landeshulbibliothek, sowie des Buchhändlers Schulze für die Oldenburgische Zeitschrift und seinen Buchhandel wurden rundweg abgeschlagen, weil für Drucksachen überhaupt eine beträchtliche Ermäßigung des Portos bewilligt war. Die Sicherung der Poststraßen machte der Regierung schwere Sorge. Bei Versendung erheblicher Geldsummen wurden den Landboten, reitenden Postillionen und der Fahrpost, besonders des Nachts auf dem Wege nach Moorburg, Polizeidragoner mitgegeben.

Die Anforderungen, welche Herzog Peter Friedrich Ludwig an die Leistungsfähigkeit seiner Postverwaltung stellen konnte, ermutigten ihn zu dem Versuch, auch in denjenigen Landesteilen, die im Jahre 1803 erworben wurden, den bisher münsterischen Ämtern Behta und Cloppenburg und dem hannoverischen Amte Wildeshausen, das Postregal selber auszuüben. Vorläufig lagen aber die Verhältnisse dort noch so, daß man sich in Geduld schicken mußte. Nach den amtlichen Berichten, welche der Herzog einforderte, war das Postwesen dort bis zum Jahre 1803 folgendermaßen geordnet. Durch die Ämter Wildeshausen und Cloppenburg ging damals die hamburgisch-holländische Botenpost, wie vor alten Zeiten. Dieser „fliegende Bote“, der auch „Amsterdamer Bote“ oder „Hamburgisch-Batavische Post“ hieß, kam durch Cloppenburg von Hamburg Sonntags früh und kehrte in der Nacht vom Mittwoch auf Donnerstag aus Amsterdam zurück. Die Post von Holland ritt am Montag morgen durch die Stadt, um am Donnerstag von Hamburg in Cloppenburg wieder

einzutreffen. So gingen die Korrespondenzen von Hamburg, Bremen, Hannover, Oldenburg, Cloppenburg nach Amsterdam und Zwolle an das holländische und preußische Postkontor zu Lingen und zurück. Der Cloppenburgische Postmeister wurde vom holländischen Kontor in Hamburg besoldet und hatte für den Transport der Felleisen und Briefe auf dem Wege von Cloppenburg bis Lingen zu sorgen. Mit dieser reitenden Post in Verbindung standen Fußbotenposten von Bechta, Quakenbrück, Effen, Dinklage und Friesoythe, die zweimal in der Woche ankamen und gleich nach Ankunft der holländischen Post abgingen. Die reitende Post von Oldenburg kam Mittwoch Abend in Cloppenburg an und ging Donnerstag mit der holländischen wieder ab. An den großen Botenzug dieser Verkehrsstraße schlossen sich ferner folgende Posten an: zu Lingen die preußischen, münsterischen, ostfriesischen, zu Bremen die sämtlichen Reichsposten und zu Wildeshausen die hannoverischen und oldenburgischen. Außer der reitenden Post besorgte der Postmeister zu Cloppenburg die Stafetten, wie man die reitenden Eilboten nannte. Die Fürstbischöflich münsterische Kammer bezog vom holländischen Postamt keine jährliche Abgabe, aber bei jedem Regierungsantritt eines Fürstbischofs, wie es scheint, eine einmalige Ehrengabe. Eine regelmäßige Fahrpost von Bremen über Wildeshausen und Cloppenburg nach Lingen gab es nicht, so wünschenswert sie auch sein mochte. Wohl aber konnte man mit der Extrapost, den sogenannten Ordonnanzfuhren, wozu alle Besitzer von Wagenpferden in Cloppenburg und Lönningen pflichtig waren, nach Wildeshausen, Oldenburg, Quakenbrück, Bechta, Friesoythe und Haselünne fahren. Im Bezirke des bisher hannoverischen Amtes Wildeshausen wurden Briefe, Befehle und andere herrschaftliche Sachen durch Häuslinge im Frondienst besorgt. Sämtliche ins Amt laufende Briefe wurden gelegentlich, aber infolge des regen Verkehrs der Stadt Wildeshausen mit dem Lande ziemlich pünktlich und fast täglich weiter befördert. Nur reitende Posten gingen durch die Stadt; die oldenburgische kam nur Montags; denn am Mittwoch Abend ging sie nach Cloppenburg. Die große Hamburger Post nach Holland war eine der bedeutendsten in

Norddeutschland; nach dem Gewicht schätzte man in Wildeshausen wöchentlich etwa 4000 durchkommende Briefe; sie berührte im Amtsbezirke Wildeshausen nur das abgelegene Dorf Mhlhorn und das Gut Lethe. Durch die Hannoverische Post stand Wildeshausen über Sulingen mit dem Osnabrückischen und Westfälischen, über Nienburg mit dem Lüneburgischen, Mecklenburg und Pommern, über Hannover mit Braunschweig, Leipzig und dem Reich in Verbindung. Den Dienst besorgte ein Postmeister mit seinem Postschreiber; ihr Einkommen setzte sich aus dem Postgelde des Lokalverkehrs, das ohne Abrechnung mit den benachbarten Postämtern oder dem Oberpostamt in Hannover in die Wildeshauser Postkasse floß, und aus festen Bezügen von der Hamburgisch-Batavischen Post-Direktion in Hamburg und vom Oberpostamt in Hannover zusammen. Die Brieffschaften wurden in verschlossenen Felleisen oder Beuteln zwischen Bremen und Cloppenburg mit Wildeshauser Pferden besorgt. Abseits von dieser großen Poststraße über die Ämter Wildeshausen und Cloppenburg lag in träumerischer Ruhe das Amt Wechta. Weder reitende, noch fahrende Posten nahmen ihren Weg durch das Land. Die Anlegung einer Fahrpost hatte Kur-Hannover immer hintertrieben, weil es Nachteil für seine eigenen Posten daraus befürchtete. Jetzt, wo Osnabrück hannoverisch geworden war, stieß eine solche Neuerung auf noch größere Schwierigkeiten. Zwar sandte 1802 der Burgmanns-Direktor Freiherr von Mischeberg den Entwurf einer Fahrpost an die münsterische Regierung, sie konnte sich aber nicht mehr schlüssig machen. Die postalischen Beziehungen des Amtes Wechta beschränkten sich also darauf, daß Briefe und Pakete wöchentlich Montags und Donnerstags von Cloppenburg durch einen Postboten abgeholt wurden und ein anderer alle Montag über Osnabrück nach Münster ging, um die Briefe nach Wechta zu bringen, von wo sie dann in die Kirchspiele besorgt wurden. Alle Sonnabend ging ein Bote nach Diepholz zum Anschluß an die kur-hannoverischen Lande. Mit dem wichtigen Wildeshausen hatte man keine Verbindung. In solcher Verfassung war das Postwesen in den Ämtern Wechta, Wildeshausen und Cloppenburg, als Oldenburg von ihnen 1803 Besitz ergriff. Es

war bei dem Stand der Dinge nicht ganz leicht, hier dem Hoheitsrechte auf dem Gebiete des Postwesens Geltung zu verschaffen, weil der münsterische Staat darauf verzichtet hatte. Sofort meldeten sich nun mehrere große Postverwaltungen, um eigene Postkurse durch diese neuen oldenburgischen Gebiete zu legen. An der Spitze unseres Staates stand aber ein Herrscher, der sich den Schwierigkeiten gewachsen zeigte und entschlossen auf das Ziel losging, alle zeitgemäßen Verbesserungen durchzuführen, die Post im südlichen Herzogtum ganz in die Hand zu bekommen und auf eigene Rechnung zu verwalten.

Schwierig wurde zunächst die Lage besonders dadurch, daß am 24. Juli 1803 im Interesse der französischen Regierung der Reichshofrat Baron von Brints, damals Ober-Postmeister der Taxischen Reichspost in Bremen, den Wunsch aussprach, einen kaiserlichen Postzug durch die Ämter Wildeshausen und Cloppenburg legen zu dürfen. Und nach erfolgter Ablehnung von oldenburgischer Seite wiederholte er seinen Antrag in dringlicher Form. Denn die consularische Regierung von Frankreich und besonders ihre Postverwaltung legte, wie er ausführte, Wert darauf, zu ihren bisherigen drei Verbindungen von Paris mit Hamburg, mithin dem ganzen Norden, über Münster, Osnabrück und Nienburg noch einen vierten wöchentlichen Postkurs zu erhalten. Dieser sollte von Paris auf Düsseldorf, Dorsten, Meppen, Haselünne, über Lönningen, Cloppenburg und Wildeshausen nach Bremen und weiter nach Hamburg gehen. Alle sonstigen Schwierigkeiten waren beseitigt, und auch Kur-Hannover gestattete den Durchgang geschlossener Felleisen, es lag also nur noch an Oldenburg. Aber Herzog Peter Friedrich Ludwig berief sich darauf, daß kein Reichsstand die Taxische Post aufzunehmen brauche, wo sie nicht sei. Der Widerstand mußte aber schließlich doch aufgegeben werden. Unter dem 20. August 1804 wurde dem Reichs-Post-Generalat eröffnet, daß man zur Bezeugung des guten Willens verschlossene Briefbeutel gegen Erstattung der Unkosten von einem Unternehmer durch das Oldenburgische schaffen lassen wollte. Aber da dieser Taxische Postkurs mit dem größten Mißtrauen betrachtet wurde, so hinderte man ihn durch geeignete

Maßregeln daran, irgend welchen Gewinn aus dem oldenburgischen Briefverkehr zu ziehen. Die Post in Wildeshausen blieb sonst vor der Hand auf dem bisherigen Fuße bestehen, das Privileg der Amsterdamer-Hamburger reitenden Botenpost, die man noch nicht gerne verletzen wollte, wurde zunächst bis Ende 1807 anerkannt, aber zur Wahrung der Landeshoheit eine jährliche Abgabe von 200 Talern ausbedungen. Darmit verzichtete die Regierung einstweilen auf die Ausübung ihres Postregals im südlichen Herzogtum. Der Postzug im Norden von Bremen über Oldenburg nach Ostfriesland stand unter der Verwaltung des Herzoglichen Postamts in Oldenburg, welches durch offenen Kartenschluß das Postgeld für alle durchgehenden Briefe erhob. In derselben Richtung vollzog sich bald auch für den Süden eine wichtige Veränderung.

Als die Taxische Reichspost ihren Briefverkehr im Lande erweitern wollte, erteilte Herzog Peter Friedrich Ludwig seiner Kammer den Befehl, diese und jede andere Zudringlichkeit gehörig zurückzuweisen und die Reichspost lediglich auf die Beförderung geschlossener Briefbeutel zu beschränken. Und bald darauf wendete er seine Aufmerksamkeit auch dem Hamburger-Amsterdamer Postkontor zu. Der Vertrag, welcher mit diesem abgeschlossen war, lief Ende 1807 ab und wurde nur noch auf ein Jahr, bis Ende 1808, verlängert. Schneller eilte der Strom der Zeit dahin. Vor der Großherzoglich bergischen Postdirektion, die ganz den Interessen Napoleons dienstbar gemacht wurde, verschwand das alte hanseatische Botenwerk. In Bremen wurde 1807 ein großes Postbureau für alle Posten, welche bisher dort für sich bestanden, errichtet und die Reichspost, die preußische, hannoversche, hessische, holländische und die Stadtpost darin vereinigt. Die Aufhebung der Hamburg-Amsterdamer und die Übertragung sämtlicher reitenden Posten von den Hansestädten auf die bergische Postverwaltung erfolgte im Jahre 1808 und brachte in Herzog Peter Friedrich Ludwig den Entschluß zur Reise, jede Durchführung fremder Posten durch das Herzogtum künftig zu verhindern, aber auch Einrichtungen zu treffen, welche Oldenburg in den großen Verkehr unter Wahrung der eigenen Interessen einzufügen imstande waren. An eine

Erneuerung der alten Verträge war nicht zu denken. Und da nun das bergische Postdirektorium beschloß, eine „Journaliere“ vom Rhein nach Hamburg durch die neuen oldenburgischen Ämter zu legen, so traf der Herzog seine Anordnungen. Am 19. Juli 1808 verfügte er, daß auf jeden Fall vom 1. Januar des folgenden Jahres an von Bremen über Wildeshausen und Cloppenburg nach Haselünne ein täglicher Postkurs auf diesseitige alleinige Kosten angelegt werden sollte. Felleisen oder verschlossene Beutel sollten nicht mehr zugelassen, die durchgehenden Briefe einzeln oder in offenen Paketen auf den oldenburgischen Haltestellen angenommen und das Postgeld nach dem Gewicht des Briefes mit Rabatt, so billig es ginge, angesetzt werden. Da diese Neuerung nach Ablauf des Jahres in Kraft treten sollte, so wurde der Postmeister Starklof am 6. August 1808 zum Postdirektor und Vorsteher der Herzoglichen Postverwaltung ernannt und mit dem Anfang des Jahres 1809 eine neue Ordnung des Postwesens im gesamten Herzogtum durchgeführt: es wurde einer Direktion unterstellt, die an jedem Donnerstag morgens 10 Uhr ihre Sitzungen im Posthause zu halten hatte,*) damit sich jedermann in Postangelegenheiten an sie wenden könnte. Täglich ging also von nun an die Post auch durch den Süden des Herzogtums; das Centralbureau zu Wildeshausen hatte die Schätzung und das Kartieren der Briefe zu besorgen, die Grenzbureaus zu Delmenhorst und Lönningen die zusammengebundenen, unversiegelten Briepakete nur weiter nach Wildeshausen zu befördern. Im Februar 1809 wurde auch eine Post zwischen Cloppenburg und Quakenbrück eingerichtet.

Damit war die oldenburgische Post den Bedürfnissen der neuen Zeit entsprechend eingerichtet und das Interesse des Staates an den Einnahmen gewahrt. Weil aber mit dem Sichten der Briefe zu Oldenburg und Wildeshausen viel Zeit verloren ging und hierin ein Hindernis für den Durchgangsverkehr lag, so stellte der Kaiserlich-Königlich französische Kommissar Gonse in Hamburg an die oldenburgische Regierung den

*) Verzeichnis der im Herzogtum Oldenburg vom 1. Januar 1802 bis zum 8. März 1811 ergangenen Verordnungen, Reskripte und Resolutionen S. 165, Nr. 119.

Antrag auf Abschluß einer Postkonvention mit dem Großherzoglich bergischen Postdirektorium. Da aber Herzog Peter erst vor kurzem einen ähnlichen Antrag des Königlich westfälischen Postamtes abgelehnt hatte, so konnte er nicht ohne weiteres auf die französische Zumutung eingehen. Dazu kamen aber noch andere Gründe. Er hatte sich auf dem Monarchenkongresse zu Erfurt entschließen müssen, am 14. Oktober 1808 dem Rheinbunde beizutreten, und suchte natürlich jede weitere Schmälerung seiner Hoheitsrechte zu vermeiden. Der bergische Antrag an Oldenburg, für eine jährliche Abfindungssumme zur Anerkennung der Landeshoheit den freien Durchzug reitender und fahrender Posten zu gewähren, entsprach keineswegs den Absichten des Herzogs, der darin eine Beschränkung der Benutzung seines landesherrlichen Regals in vollem Umfange sah und meinte, daß augenscheinlich von dem oldenburgischen Postwesen nichts übrig bleiben würde. Er ließ daher die Antwort erteilen, die Regierung ziehe es vor, sich lieber nach Paris zu wenden, als in eine schon einem Nachbar verweigerte Sache zu willigen; auch sei von Seiten Frankreichs bei dieser Angelegenheit um so weniger Interesse vorhanden, als es seinen Verkehr auf dem eigenen Großherzoglich bergischen Gebiete bequem besorgen könne. Zugleich wurde ein Gegen-Plan zu einem Übereinkommen, jedoch unter Vorbehalt einer Verständigung mit den benachbarten Postämtern, unterbreitet. Aber aus der Antwort Gousses ging hervor, daß eine Verhandlung über diese Angelegenheit mit den Ministern in Paris als untunlich betrachtet wurde, weil ihnen dieser Gegenstand fremd sei und das Großherzogtum Berg nicht zum französischen Reiche gehöre. Dann ruhten die Verhandlungen, und am 16. Oktober 1809 reichte die Kammer eine Denkschrift an den Herzog ein, um dem Zustande der Ungewißheit, der dem oldenburgischen Interesse sehr nachteilig sei, ein Ende zu machen. Die Akten schweigen über den weiteren Verlauf der Angelegenheit, sie war offenbar nicht erledigt, als Oldenburg dem französischen Staate einverleibt wurde.*) Man kann die Vermutung nicht von der Hand weisen, daß die Haltung des Herzogs in dieser Frage zu den Ursachen des

*) Mit Preußen wurde in demselben Jahre eine Postkonvention abgeschlossen.

Gewaltstreiches zu rechnen ist, der ihn bald darauf aus dem Lande getrieben hat.

Die Anhaltische Regierung zeigte für die Herrschaft Zever dasselbe Streben, das Postregal zu wahren und auszubilden, weil dadurch unter Umständen ansehnliche Einnahmen erzielt wurden. Ihre Maßregeln riefen aber einen Zusammenstoß mit Oldenburg hervor, der auf dem Gebiete des Postwesens das ganze Elend der Kleinstaaterie offenbarte. Zever gehörte seit 1793 Katharina II. von Rußland, die es aber unter die Verwaltung und Benützung der Witwe Friedrich-Augusts von Anhalt-Zerbst stellte. *) Bald nach der Verstaatlichung des oldenburgischen Postwesens im Jahre 1800 gedachte nun auch die anhaltische Regierung in dem Zeverschen Postwesen eine gründliche Besserung herbeizuführen und es auf einen regelmäßigen und soliden Fuß zu bringen. Da aber der Postverwalter oldenburgischer Beamter war und hier ein altes, vor Zeiten erworbenes Recht auf fremdem Territorium ausübte, so mußte sich die Reform lediglich auf die Bestellung der von ihm angenommenen Postsachen in das Land beziehen. Die anhaltische Regierung entschloß sich also, die Landbotenpost von Zever nach den Kirchspielen des Zeverlandes selbst in die Hand zu nehmen und zu regeln. Aber aus Sparsamkeitsrückichten wurde nun der Herzoglich oldenburgische Postverwalter Krieg in Zever, der die reitende Post von Oldenburg anzunehmen hatte und oldenburgischer Beamter war, am 1. Mai 1804 von der anhaltischen Regierung zum Postmeister (!) in der Herrschaft Zever bestellt. Daraus entwickelten sich nun aber in Wahrheit „kriegerische“ Verhältnisse. Die neue Zeversche Postordnung trat am 21. August 1804 in Kraft, und eine Anzahl von Landboten wurde mit Instruktionen angestellt und zum Gehorsam gegen den Postmeister verpflichtet. Darin aber erblickte Oldenburg eine Schmälerung seiner altergebrachten Rechte, die doch von Anhalt nicht grundsätzlich anerkannt waren, und nahm das Vorgehen der anhaltischen Regierung so übel, daß es dem Postmeister mit dem Januskopfe am 1. Januar 1806 die Verwaltung der reitenden Post abnahm; für ihn wurde „ein notorisch

*) Kunde, Chr. L., Oldenb. Chronik, S. 105.

Berrückter“, wie sein Gegner bezeichnend sagte, als Postverwalter eingesetzt und dadurch „das in Ordnung gebrachte Postwesen zu Grabe getragen“. So hatte Zever zwei Posten; denn Krieg blieb anhaltischer Postmeister. Zwar wurde gegen den neuen oldenburgischen Postverwalter sofort feierlichst „dem Herkommen gemäß“ protestiert, indessen dieser behauptete seine Stellung, ja es kam noch viel schlimmer. Er setzte sich mit den Landbriefträgern des Zeverischen Postamtes in Verbindung, gab ihnen mit Übergehung des Postmeisters die Brieffschaften aus Oldenburg unmittelbar zur Bestellung und steifte ihnen den Nacken, so daß sie in den Wirtschaftshäusern, wo sie wohnten, Briefe auch aus der Stadt zur Beförderung in das Land annahmen. Auf diese Weise trat eine grenzenlose Verwirrung des Publikums und des Postwesens ein, so daß kein Mensch mehr wußte, wer Koch und wer Kellermeister war. Denn es gab nun so viele Nebenposthäuser wie Wirtschaftshäuser in der Stadt, und jeder Bote tat, was er wollte: „in ihre Taschen spazierten die Revenüen“. Denn statt 200 und mehr Briefe posttätiglich bekam der Postmeister Krieg nur 20 bis 30 abzufertigen. Und als der oldenburgische Postverwalter von der Regierung in Zever vorgeladen wurde, ließ er durch seinen Bevollmächtigten erklären, nur er habe in der Herrschaft Zever in Postfachen zu befehlen und sei durchaus nicht schuldig, den landesherrlichen Gesetzen zu gehorchen. „Wahrlich,“ so ruft der Postmeister Krieg in einem Berichte aus, dem wir die Darstellung dieses Sturmes im Glase Wasser entnehmen, „eine schreckliche Beleidigung der Landesregierung! Staat im Staate!“ Zwar wurde der Unverschämte gebührend abgewiesen, aber die eidgebückten, von ihm unterstützten Boten blieben unbestraft. Als im Frieden von Tilsit Zeverland an Holland abgetreten ward, nahm König „Ludewig Napoleon“, dem die jungen Töchter des Landes in schönen Versen ihre Huldigung darbrachten, zugleich mit der Herrschaft Zever auch die Herrlichkeit Kniphäusen in Besitz. Damals bestanden in postalischer Hinsicht wunderliche Verhältnisse auf diesem Fleckchen Erde. Der königlich holländischen Post, deren Wahlspruch „Gendragt maakt Magt“ lautete, war hier Gelegenheit genug geboten, danach zu handeln. Bestanden doch

nicht weniger als vier verschiedenartige Verkehrsanstalten, die meistens fremden Landesherrn gehörten: die einträglichste von allen, die reitende Post, hatte Oldenburg allein, eine Fahrpost zwischen Oldenburg und Jever war bisher nicht zustande gekommen; die Fahrpost zwischen Jever und Wittmund war von Ostfriesland und Jever für gemeinschaftliche Rechnung angelegt; die Botenpost von Wittmund nach Jever hatte Ostfriesland allein; die Landbotenpost gehörte zwar dem Jeverischen Postmeister, aber die Umtriebe des oldenburgischen Postverwalters zerstörten ihm den Nutzen. Außerdem bewahrte ihm gegenüber „das Kniphauseische Botenwesen“ eine gewisse Selbständigkeit. Es bestand also an einem so kleinen Orte wie Jever ein vierfaches Interesse, das Publikum kam in Verwirrung und wußte nicht, wohin es sich zu wenden hatte. Und doch erkannte man in maßgebenden Kreisen sehr wohl, daß die Vereinigung der Geschäfte allein den Nutzen des Publikums fördern konnte. Als Jeverland 1807 an Holland kam, befand es sich mit Ostfriesland unter einer Herrschaft, und die Gegensätze verloren wenigstens etwas von ihrer Schärfe. Bis dahin waren die nach Ostfriesland und Jever bestimmten Briefe mit denjenigen, die in das Herzogtum Oldenburg gehörten, zusammen kartiert und auf Oldenburg berechnet worden; hier wurden sie dann mit einem Zeitverlust von vier bis sechs Stunden gesichtet und darauf mit neuen Kartenschlüssen an ihre Bestimmungsorte gesandt. Ob der Vorschlag, Immediatkartenschlüsse auf Jever und Ostfriesland einzurichten, durchgegangen ist, wissen wir nicht. Es wäre aber sehr nützlich gewesen, wenn der Partikularismus hierbei geschwiegen hätte. Der Geldversand durch die Post war zu umständlich und auch zu teuer. In Jever trieben um 1800 zwei Kaufleute, Stegemann und Bale, ein nicht unbeträchtliches Geld- und Wechselgeschäft; sie bezogen vom 24. April bis zum 11. Juli 1807 jeder 70 000 Taler in Gold bar aus Bremen, und dies geschah auf dem Privatwege, weil das Postgeld zu hoch war. Die Herabsetzung des Portos verweigerte aber die oldenburgische Postverwaltung, und so entging ihr die ganze Einnahme aus dem jeverischen Bankgeschäft. Immerhin war aber für das dortige Postwesen durch Holland eine Besserung eingetreten.

Ob indessen das jeversche Publikum sich im ganzen besser bei der neuen Regierung befand, steht dahin. Namentlich seit dem Anfang des Jahres 1810, als auf Verlangen der holländischen Regierung das oldenburgische Postkontor in Zever aufgehoben und nach Neuenburg verlegt war, trat eine merkliche Veränderung ein. Die Bewohner des Zeverlandes, besonders die Kaufleute des platten Landes, waren infolge der willkürlichen Erhöhung der Taxe so vielen Unannehmlichkeiten und Bedrückungen ausgesetzt, daß sie eine Beschwerde beim Landdrosten einreichten: das Porto von Zever nach dem Lande war seit Neujahr um mehr als das Doppelte erhöht, Unordnung war trotzdem in der Bestellung eingetreten, und allgemein war die Klage in Stadt und Land, daß die Postbehörde zu Zever jedermann „so außerordentlich und auffallend grob und unhöflich“ begegnete; besonders „wäre der alles Maß überschreitenden Insolenz und Grobheit des Postschreibers ein Joch über den Hals zu werfen“. Der Angriff richtete sich besonders gegen den Postmeister Krieg, der auch an das Kniphauensche Landgericht gerichtete Briefe erbrochen haben sollte. Es ist, als ob wir hier das Napoleonische System der Ausjaugung und der Verletzung des Briefgeheimnisses durch das berühmte „Schwarze Kabinett“ (cabinet noir) vor uns haben. Eine Untersuchungskommission verhörte die Beamten und stellte nur fest, „daß der Postschreiber zu milder Gefinnung angehalten werden mußte“. Das übrige war nicht erweislich. Man fand vielmehr Gelegenheit, Krieg nachdrücklich in Schutz zu nehmen. Denn als der Kniphauensche Amtmann des Postmeisters Vorgehen als „Attentat gegen das bisherige Botenwesen“ bezeichnete, wurde dieser Ausdruck als unschicklich von der Untersuchungskommission zurückgewiesen; denn wenn unter „Botenwesen“ eine öffentliche Landbotenpostanstalt zu verstehen sei, so existiere ein solches in Kniphausen nicht; es sei vielmehr alles Privatsache. Die Angelegenheit wurde nun so geordnet, daß die beiden Boten von Fedderwarden und Sengwarden an das Posthaus zu Zever gebunden waren.

Am 9. Juli 1810 wurden die Grenzen Frankreichs bis an die Sade vorgeschoben, und immer drohender zog das Ungewitter heran;

welches das Staatsschiff Herzog Peters von Oldenburg mit unwiderstehlicher Gewalt zertrümmerte. Dann kam die Zeit der französischen Fremdherrschaft, und auch das oldenburgische Postwesen wurde den Interessen des Korsen dienstbar gemacht. Als aber Napoleons Macht in Deutschland gebrochen war, kehrte der Herzog zurück, eine neue Postordnung wurde 1815 erlassen, und Oldenburg übte sein Postregal wieder selbständig aus. Auch die Post im Jeberlande trat alsbald unter die oldenburgische Verwaltung. Der Postdirektor Starklof war seinem Landesherren in die Fremde gefolgt und vor der Besitzergreifung durch die Franzosen nach Gen übergesiedelt, da er es verschmähte, in Napoleons Dienste zu treten; nach der Rückkehr der Landesregierung trat er in seine frühere Stellung als Postdirektor wieder ein und beschloß 1817 als siebenundsiebzigjähriger Greis sein bewegtes Leben. Das oldenburgische Postwesen nahm nach dem Wiener Kongreß einen erfreulichen Aufschwung, erst langsamer, dann aber in schnellem Tempo im engsten Anschluß an den Bau eines Chausseenezes, welches sich nach und nach in alle Zipfel des Herzogtums erstreckte. Es ist interessant zu sehen, wie außerordentlich sich der Verkehr nun hob, wie die Post mit Verständnis dem steigenden Bedürfnis entgegenkam, wie der Staat, die Amtsverbände und die Gemeinden die Chausseen ausbauten, und zwar unter der Regierung des Großherzogs Paul Friedrich August fast alle Hauptlinien, unter Großherzog Nikolaus Friedrich Peter namentlich die Marschchausseen, aber auch die zahlreichen Verbindungslinien im ganzen Lande, und wie die großen Fahrpostkurse stets in engster ursächlicher Verbindung mit dem Straßenbau standen. Wollen wir den Weg unseres Postwesens zur Höhe des vollen Sonnenglanzes der Gegenwart recht verstehen, so müssen wir es uns nicht verdrießen lassen, an der Hand des Postzeigers der Jahrgänge des Staatskalenders und des Hof- und Staatshandbuchs die Entwicklung der Postkurse in Verbindung mit dem Ausbau des Chausseenezes Schritt für Schritt kennen zu lernen.

Im Jahre 1815 ging die reitende Post von der Stadt Oldenburg zweimal wöchentlich in jeder Richtung über Rastede, Varel, Bockhorn,

Neuenburg nach Zever und Ostfriesland, zweimal nach Bremen zum Anschluß an Hamburg, Holstein, Dänemark, Rußland, Schweden und ebenso oft zum Anschluß an das ganze Reich. Zu dem Postzuge, der von Bremen über Wildeshausen und Cloppenburg ging und zweimal in der Woche Hamburg und Amsterdam in jeder Richtung mit einander verband, führte die reitende Post von Oldenburg einmal wöchentlich nach Cloppenburg und einmal nach Delmenhorst. Eine fahrende Post gab es nur auf der Linie von Bremen über Delmenhorst und Falkenburg nach Oldenburg und von hier über Blexhaus, Burgforde, Moorburg, Groß-Sander nach Aurich, Leer, Neufchanz, Ostfriesland und Groningen. Sie kam Montags und Freitags abends von Bremen in Oldenburg an und fuhr bald weiter. Dienstags und Freitags fuhr sie in umgekehrter Richtung. Sie nahm Passagiere, Pakete und Gelder mit nach Apen, Westerstede und Ostfriesland. Eine andere Fahrpost gab es 1815 noch nicht. An diese Postkurse war das Land durch Boten angeschlossen, die sämtlich nur zweimal in der Woche hin- und zurückgingen: von Butjadingen und Stadland gingen Boten über Ovelgönne, Strüchhauser Moor, Oldenbrof, Großenmeer und Loyerberg nach Oldenburg; die Reitpost, der wir hier im 18. Jahrhundert begegneten, war wieder eingegangen. Von Esenshamm ging die Posttasche über die Weser nach Landwüörden; von Seefeld, Schwei und Frieschenmoor kamen Boten an die Hauptstraße, die von Abbehausen die aus Butjadingen gesammelten Postsendungen zur Residenz führte. Von Brake ging eine Botenpost über Elsfleth, Huntebrück, vom ganzen Stedingerland über Berne nach Oldenburg. Zweimal ging ein Bote von Brake über Elsfleth, Huntebrück, Berne und Bardewisch nach Delmenhorst hin und her. Von Bechta, Dinklage und Quakenbrück gingen nach Cloppenburg Landbotenverbindungen. Diese wieder sehr beschränkte Art des Postverkehrs erhielt nun bald eine starke Ausbreitung und Verbesserung. Im Jahre 1818 wurde nach Zever die erste Fahrpost eingerichtet; sie ging zweimal im Sommer über Rastede, Barel, Steinhauersiel und Ellenserdamun, im Winter über Rastede, Barel, Bockhorn, Neuenburg und Friedeburg nach Zever, von

wo eine Fahrpost nach Wittmund und Ostfriesland führte. Die Extra-
posten wurden durch Verordnung vom 28. August 1818 für das ganze
Land geregelt, nur Butjadingen und Stadland werden dabei nicht erwähnt.
Seit 1820 wurden Steinfeld, Damme, Friesoythe und Quakenbrück durch
regelmäßige Botenposten an Cloppenburg angeschlossen. Das Jahr 1821
brachte nicht nur die Anlegung eines neuen geraden, festen Weges nach
Bremen über Sandersfeld*) an Stelle des alten Winterweges über den Sand-
krug — die Strecke Oldenburg bis Sandersfeld wurde am 15. Mai 1821
dem Verkehr übergeben —, sondern auch eine ganz erhebliche Ausdehnung
der Postkurse. Da taucht ein neuer Reitpostkurs auf, der dreimal
wöchentlich über Wardenburg, Ahlhorn, Langförden, Bechta, Lohne, Stein-
feld bis Damme als Endstation ging. Weil damals der Anschluß Bechtas
erfolgte und der neue Postzug von Damme bis Oldenburg die uralte
Poststraße von Bremen über Cloppenburg nach Lingen bei dem Dorfe
Ahlhorn schnitt, so entstand bald darauf infolge des starken Verkehrs das
Bedürfnis, an diesem Punkte eine Postanstalt zu begründen. Manchem
Oldenburger wird noch die Gestalt des alten Oltmann, des Inhabers der
Post von Ahlhorn, in Erinnerung sein, dessen Familie dort gewohnt hat,
bis nach dem Bau der Eisenbahn Delmenhorst—Bechta das Postamt in
eine Postagentur verwandelt wurde. Wir bemerken noch, daß bald nach
der Einrichtung dieses Postkurses im Jahre 1824 auf seiner Straße die
erste oldenburgische Chaussee zunächst bis Kreyenbrück gebaut wurde. Im
Jahre 1821 wurde ferner die Reitpost von Oldenburg über Bornhorst,
Altenhunteorf, Huntebrück, Elsfleth, Brake nach Stadland und Butjadingen
mit der Endstation Abbehausen begründet. Die Anschlüsse erfolgten durch
Landboten. Nach Landwührden kam seit 1830 die Post dreimal von
Butjadingen und ebenso oft von Oldenburg über die Weser; im Winter
zog man diese sechs Botenfahrten zur Hälfte ein. Viermal verband
damals Dedesdorf eine Botenpost über Stotel mit der Post von Bremen,

*) Strackerjan, L., Geschichtliche Notizen über die Verkehrswege im nördlichen
Teil des Herzogtums Oldenburg. Zeitschrift für Verwaltung und Rechtspflege V, 144 ff.
Von uns hier vielfach benutzt. Man vergleiche die Karte von den Postkursen im Anhang.
Rütting, Geschichte der Oldenburgischen Post.



Hamburg, Stade, Lehe. Der Hauptkurs Leer, Oldenburg, Bremen bedurfte sehr der weiteren Entwicklung. Begünstigt wurde diese durch den Bau der Chaussee Oldenburg—Delmenhorst, der 1826—30 ausgeführt wurde, nachdem schon 1824 die Strecke von Delmenhorst bis Wahrturn bei Bremen fertig geworden war. Während man noch 1831 von Oldenburg nach Bremen nur Mittwochs und Sonnabends morgens und zurück Donnerstags und Sonntags mit der Fahrpost reisen konnte, wurde 1832 auf der neuen Chaussee eine Schnellpost eingelegt, und so hatte man nunmehr täglich außer Dienstags und Freitags von Bremen nach Oldenburg, in umgekehrter Richtung aber täglich außer Sonntags Postverbindung. Seit 1834 hatte man von Bremen nach Oldenburg täglich außer Sonnabends Verbindung und konnte nun wenigstens Dienstags und Freitags mit der Schnellpost morgens 8 Uhr nach Bremen fahren und abends 11 Uhr wieder zurückkehren. Als 1836 die Chaussee von Oldenburg bis Ahlhorn und 1837 bis Damme fertig geworden war und dann über die Landesgrenze in der Richtung auf Hunteburg und Bohmte fortgeführt wurde, begrüßte unser Münsterland die Durchlegung des Postkurses Oldenburg—Damme nach Bohmte, Osnabrück, Münster mit Freuden: viermal hin und her ging nun hier die Reitpost, und zugleich wurde auch eine erste Fahrpost zwischen Münster und Oldenburg eingerichtet, welche zweimal wöchentlich die Reise in jeder Richtung machte. Schon früher war der Fahrpostkurs von Quakenbrück über Cloppenburg und Ahlhorn nach Oldenburg begründet; der Bau der Chaussee auf dieser Strecke folgte dem Postkurs: von Ahlhorn bis Cloppenburg 1841, Cloppenburg, Effen, Quakenbrück 1840—46. Mit diesen neuen Einrichtungen war man nun eine Zeitlang zufrieden, bis 1839 auf der in diesem Jahre fertiggestellten Chausseelinie Delmenhorst—Syke ein neuer Postkurs eingeführt wurde. Um einen Weg in südöstlicher Richtung zu schaffen und Bremen zu umgehen, das sich nicht wie Oldenburg dem Steuerverein angeschlossen hatte, ging nun eine neue Personen-, Brief- und Fahrpost von Oldenburg über Delmenhorst nach Syke, Nienburg, Hannover, Braunschweig zweimal wöchentlich in jeder Richtung. Von Oldenburg nach Bremen ging 1840 viermal wöchentlich die Brief-

und Schnellpost. Auch auf dem Severschen Kurs arbeitete man unter der Regierung des Großherzogs Paul Friedrich August (1829—1853) an dem Ausbau der Chausseen; die Strecke von Oldenburg bis Nadorst wurde 1831, bis Rastede 1835, bis Varel 1839 vollendet, die Strecke von Varel bis Sever wurde erst 1846 dem Verkehr übergeben; damit hängt es nun zusammen, daß auch auf diesem Kurs 1841 die Reitposten in Brief- und Schnellposten umgewandelt wurden. Der Bau der Chaussee von Delmenhorst über Wildeshausen und Lönigen zur Landesgrenze, 1838—1843, kam dem holländischen Kurs zwischen Bremen und Lingen zu statten. Während Wildeshausens Bedeutung mehr und mehr dahin schwand, traten nun als wichtige Punkte im Verkehr Ahlhorn, Delmenhorst, Oldenburg, Cloppenburg, Bechta, Damme, Westerstede, Moorburg, Sever, Abbehausen hervor. Überall hatte man das Bestreben, die Kurse auf möglichst viele Tage in der Woche auszudehnen und die gewöhnlichen Reitposten mehr und mehr in Brief- und Schnellposten umzuwandeln. Seit 1844 ging täglich eine Schnell- und Briefpost nach Rastede und Varel, und auch zwischen Oldenburg und Bremen hatte man seit diesem Jahre zum ersten Male tägliche Verbindung in jeder Richtung. Dasselbe wurde 1845 für den Postkurs von Leer nach Oldenburg durchgeführt; denn der Verkehr wurde hier wesentlich durch die neue Chaussee von Oldenburg über Zwischenahn, Westerstede und Moorburg bis zur Landesgrenze, die in den Jahren 1837—1843 erbaut war, erleichtert. Und täglich kamen nun Briefe und Zeitungen von Leer herüber. Von Oldenburg nach Leer ging es nur Dienstags und Freitags noch nicht.

So blieben die Verhältnisse, bis das Jahr 1847 die Eröffnung der Eisenbahn Bremen—Hannover brachte und dieses große Ereignis einen starken Antrieb zur weiteren Entwicklung der oldenburgischen Postkurse verursachte. Vor allem galt es in der bewegten Zeit des Jahres 1848, schnelle, regelmäßige Verbindungen mit der großen Nachbarstadt Bremen zu erlangen: so wurde eine besondere täglich um 8 Uhr abends in Oldenburg eintreffende Efstafettenpost eingelegt, und außerdem ging von jetzt an regelmäßig von Emden und Leer die Personen-, Brief- und Packpost auf

Oldenburg (nur Donnerstags ging dafür eine Schnell- und Briefpost), sie kam morgens 4 $\frac{1}{2}$ Uhr an, und um 6 Uhr regelmäßig alle Tage in der Woche ging die doppelte Personen-, Brief- und Packpost für die beiden Kurse Oldenburg—Bremen und Oldenburg—Syke—Nienburg von der Station Oldenburg ab. Beide Postzüge kamen abends 10 $\frac{3}{4}$ Uhr von Bremen und Nienburg in Oldenburg an und gingen nachts 12 Uhr in der Richtung auf Zwischenahn nach Moorburg weiter. Auf der Straße Sever—Oldenburg erfuhr die Schnell- und Briefpost eine weitere Ausdehnung, an drei Tagen ging die Verbindung über Rastede allerdings nur bis Barel, um dann nach Tade, Schwei, Seefeld, Abbehausen anzuschließen, an den übrigen Tagen aber ging sie durch bis Sever. Daneben ging zweimal zwischen Sever und Oldenburg hin und her die Personen-, Brief- und Packpost. Nach Butjadingen und Stadland ging 1848 dreimal wöchentlich die Reitpost in jeder Richtung. Die Chaussée von Oldenburg bis Brake wurde 1846—1852 gebaut. Größere Bedeutung als der Postzug von Oldenburg nach Cloppenburg, der damals viermal hin und dreimal zurück, teils als Personen-, Brief- und Paketpost, teils als Brief- und Reitpost ging, hatte der Postkurs auf Damme, Osnabrück und Münster, der an allen Tagen der Woche außer Sonntags als Personen-, Brief- und Packpost oder als Fahr- und Briefpost oder Reitpost ging. *)

So haben wir die Ausbildung der Postkurse im Herzogtum Oldenburg bis zu der Eröffnung der Bahn Hannover—Bremen und ihre Wirkung in der großen Bewegung des Jahres 1848 kennen gelernt. Zum Verständnis der weiteren Entwicklung wird es aber notwendig sein, zunächst die allgemeinen Verhältnisse der Post und der nun auftretenden Telegraphie ins Auge zu fassen. Durch Übereinkommen mit Preußen, Hannover und Thurn und Taxis wurde in dieser Zeit der Postverkehr erleichtert, und Oldenburg zahlte an diese Postverwaltungen jährlich 450 Taler Durchgangs-Postgeld. Einige Jahre darauf, am 1. Juli 1852, trat das Herzogtum Oldenburg als ein eigenes Postgebiet dem deutsch-österreichischen Postverein bei, und nun wurde auch die Verwendung

*) Postzeiger in den Jahrgängen des Oldenburgischen Staatskalenders, 1815—1848.

der Freimarken eingeführt. *) In dem durch den Staatsvertrag vom 20. Juli 1853 von Oldenburg abgetretenen Jadegebiet überließ Preußen auf Grund des Vertrages vom 22. Januar 1858 der Großherzoglich oldenburgischen Staatsregierung die Ausübung aller Postgerechtfame; die auf dem Seewege etwa anzulegenden Postverbindungen behielt es sich aber vor. Das oldenburgische Postgebiet umfaßte einen Flächenraum von 98,51 □ Meilen, wovon das preußische Jadegebiet 0,07 □ Meilen betrug. Schon seit längerer Zeit wurden die Postfachen im Lande an solchen Orten, wo keine Postämter waren, von den Postboten in bestimmten Gastwirthschaften niedergelegt, von wo die Adressaten sie nicht ungerne abholten, da mancher so das Angenehme mit dem Nützlichen verbinden konnte. Seit 1856 wurden indessen den Adressaten zuerst in verschiedenen, nach und nach in immer mehr Landesteilen die Postfachen von Landbriefträgern ins Haus gebracht, die zugleich auch die Briefkästen zu entleeren hatten. Diese Landbriefbestellung, bei uns früher als in den meisten anderen deutschen Staaten eingeführt, geschah seit Oktober 1861 wochentäglich im ganzen Postgebiete. Die Veranlassung zur ersten Einrichtung der Telegraphie auf oldenburgischem Gebiete gab die Erbauung des Leuchtturms auf der Sandbank Hoheweg an der Außenweser durch die Stadt Bremen und das Bedürfnis, diesen Leuchtturm in telegraphische Verbindung mit Bremerhaven, Bremen und den oldenburgischen Weserorten zu setzen, um die Nachrichten über die Schiffahrt zu vermitteln. Nach Abschluß des Vertrages mit Bremen am 24. April 1855 **) wurden im Jahre 1856 ***) Bremen, Oldenburg, Brake und Elsfleth, 1857 Elsfleth und Fedderwardersiel und durch ein Unterseekabel Fedderwardersiel mit dem Hoheweg-Leuchtturm verbunden, dessen Licht seit dem 1. Dezember 1856 brannte. Die erste Telegraphenlinie ging also vom Hoheweg-Leuchtturm nach Fedderwardersiel und von dort über Nordenham, Brake, Elsfleth,

*) Dhrt, P., Die Postfreimarken vom Großherzogtum Oldenburg. (Handbuch der Postfreimarkentunde von H. Krösch, I. Teil, Abschnitt XII: Oldenburg.)

**) Statistische Nachrichten Heft V, 1862, S. 138.

***) Kollmann, P., Das Herzogtum Oldenburg 1893, S. 417.

Oldenburg, Delmenhorst nach Bremen mit einer Abzweigung von Kleinenfiel mittelst Flußkabels durch die Weser nach Dedesdorf und weiter nach Bremerhaven. Bremen unterhielt die Stationen Bremen, Fedderwardersiel und Hoheweg-Leuchtturm, Oldenburg die übrigen. Oldenburg, Elsfleth, Brake waren demnach die ersten oldenburgischen Telegraphenstationen. Am 1. Mai 1857 wurde die Post- und Telegraphen-Direktion als selbstständige obere Landesbehörde unmittelbar unter das Staatsministerium gestellt.

Die Bestimmung des Artikels 57 des oldenburgischen Staatsgrundgesetzes von 1852: „Die Postanstalten sollen nicht den Zweck haben, eine Quelle der Staatseinkünfte zu sein,“ ist in keinem anderen Staate so strikte hingestellt und möchte als höchst bedeutsam für die weitere Entwicklung der Postkurse in unserem Lande zu betrachten sein. Die außerordentlichen Fortschritte auf diesem Gebiete bis zum Ende der oldenburgischen Staatspost am 31. Dezember 1867 lassen sich wohl am besten verstehen und würdigen, wenn wir nunmehr die einzelnen Kurse getrennt von einander betrachten. Der wichtigste Postkurs Oldenburg, Sandersfeld, Delmenhorst, Bremen hatte 1851 eine tägliche Fahr- und Briefpost und die Schnellpost hin und zurück; jene ging 5 Uhr morgens ab und kam in Oldenburg 9 Uhr abends an. Die Schnellpost brachte die Neuigkeiten 12 Uhr mittags nach Oldenburg und fuhr 5 Uhr nachmittags ab. Seit 1853 ging eine neue Personenpost auf diesem Kurse morgens 8 Uhr ab, aber nur von Oldenburg nach Bremen, nicht zurück, es gingen also drei Posten hin, zwei zurück. 1856 wurde wieder zu einer Reitpost gegriffen, die nun als dritte Post auch zurück führte. Am Anfang des Jahres 1857 finden wir dann in der Tat drei volle Postzüge, die Reitpost ist sogleich wieder beseitigt. Aber seit dem 1. April 1857 gab es nur zwei große Fahrposten des Bremer Kurses; dazu kam die Post des Nienburger Kurses. Auf den Stationen Oldenburg, Sandersfeld, Delmenhorst und Bremen war Gelegenheit zu Extraposten, Estafetten und Kurieren; dies nannte man damals Relais. Der Personenverkehr auf der Linie des Bremer Kurses war in der Zeit von 1853 bis 1861 scheinbar nicht sehr gestiegen; 1854 wurden 5568 Per-

sonen nach Bremen, 4064 nach Oldenburg, 1861 aber nur 5558, beziehungsweise 5801 Personen befördert. Aber diese scheinbar geringe Steigerung erklärt sich dadurch, daß der Nienburger Kurs fast nur von solchen Reisenden benutzt wurde, welche nach Bremen wollten. Denn als am 1. April 1857 die Fahrpost zwischen Delmenhorst und Bremen zum Anschluß an den Nienburger Kurs eröffnet war, wurde die Strecke Delmenhorst—Nienburg fast gar nicht mehr benutzt. Man ist also berechtigt, die Reisenden des Nienburger Kurses einfach zu den Reisenden des Bremer Kurses hinzuzurechnen, und dann erhält man folgendes Ergebnis für die Benutzung der Post von Oldenburg nach Bremen im Jahre 1861: es fuhren hin 6948 Personen und zurück 7073 Personen. Am 1. Oktober 1862 wurde der Nienburger Kurs ganz aufgegeben und der gesamte Verkehr auf Bremen von drei großen Fahrposten bewältigt. Über die Steigerung des Verkehrs auf diesem Postkurse gibt folgende Zusammenstellung Aufschluß:

	1861	1863	1864	1865	1866
von Oldenburg bis Bremen	6948	7278	7544	8312	8023
von Bremen bis Oldenburg	7073	8396	8606	9807	9342

Die vier-spännig gefahrenen Personenposten, welche zwischen Oldenburg und Bremen dreimal täglich in vier Stunden fuhren, gehörten zu den schnellsten Posten in Deutschland, und mancher Fremde hatte seine Freude daran. Am 15. Juli 1867 erfolgte die Eröffnung des Betriebes der Eisenbahn von Oldenburg nach Bremen, die Bahn zog den Personenverkehr an sich, aus der Fahrpost wurde die Bahnpost. Von der Bremer Chaussee verschwand das belebende Treiben der Personenposten, Estafetten, Kuriere, Extraposten, und der muntere Schall des Posthorns verstummte. In beschaulicher Ruhe liegen Sandersfeld und Falkenburg da, den meisten Reisenden kaum dem Namen nach bekannt. Der Zweigkurs durch Stedingen wurde lange Zeit nur durch täglich von Delmenhorst bis Brake gehende Boten bedient. Erst als die Stedinger Chaussee von Dchtum bis Berne 1859 im Anschluß an die schon 1844 von Delmenhorst nach Dchtum gebaute fertig gestellt war, wurde am 1. Januar 1860 die Fahrpost Delmenhorst, Alteneesch, Berne eröffnet. Seit dem 1. De-

zember 1865 fuhr übrigens eine Post von Elsfleth nach Oldenburg; denn soeben war hier die Chaussée in folgenden Strecken fertig geworden: die Helmer von Altenhuntof bis Huntebrück und der Weg von hier bis Elsfleth 1863, die Chaussée von Oldenburg bis Altenhuntof 1865. Weil Elsfleth von dem großen Butjadinger Postkurs nicht berührt wurde, so kam es, daß die dicht bevölkerte Strecke Elsfleth—Brake erst in den Jahren 1876—1877 eine Chaussée erhielt.

Der Postkurs Oldenburg, Brake, Stadland, Butjadingen trat merklich zurück hinter der alten Straße Fever—Oldenburg, weil er in einer Halbinsel endigte, während Fever den Durchgangsverkehr über Wittmund, Aurich, Emden, Norden an sich zog. Lange Zeit hat auf diesem Kurs die Reitpost über Brake, Rodenkirchen, Strohausen, Esenshamm bis Abbehausen dreimal wöchentlich ihren Lauf gehabt. Anschlüsse erfolgten von Ovelgönne, Schwei, Seefeld, ganz Butjadingen durch Botenposten. Seit 1852 wurden die Dampfschiffe auf der Weser zwischen Bremen, Vegeack, Elsfleth und Brake und das Hunte-Dampfschiff zum Postverkehr mit Oldenburg benutzt. Die Chaussée von Oldenburg bis Brake war soeben hergestellt, als gleich darauf am 1. September 1852 die Fahr- und Briefpost von Oldenburg nach Brake eingerichtet wurde. Brake selbst war durch eine 3,5 Kilometer lange Zweigchaussée mit der Butjadinger Chaussée verbunden, welche 1853 von Logemanns-Deich angefangen, 1858 über Abbehausen bis Moorsee, 1861 bis Stollhamm und 1862 bis Fedderwardersiel über Burhave hinaus fertiggestellt wurde. Den Fortschritten des Chausséebaus folgte die Entwicklung des Postkurses: seit 1856 ging von Brake täglich die Reitpost nach Abbehausen. Am 1. Dezember 1856 wurde die außerordentlich viel benutzte Fahr- und Briefpost über Ovelgönne hinaus bis Strohausen vorgeschoben. Die letzte Reitpost im Oldenburger Lande ging bis zum 31. Oktober 1857 von Strohausen bis Abbehausen. Dann verschwand auch sie. Seit 1. November 1857 ging die Fahrpost von Oldenburg über Großenmeer, Brake, Ovelgönne, Rodenkirchen, Esenshamm bis Abbehausen. Von hier wurde sie am 1. September 1861 bis Stollhamm und vom 1. November 1862

an über Stollhamm bis nach Burhave fortgeführt; und dieser Postkurs war so in Aufnahme gekommen, daß nunmehr täglich zwei Fahrposten hin und her gingen, und zwar jedesmal mit Anschluß nach und von Brake auf der Zweigchauffee. Daß seit 1865 die Post von Brake nach Varel ging, kam dem Verkehr natürlich zu statten. Zwischen Brake und Verne bestand nach wie vor die alte Botenpost; die Brücke bei Huntebrück war 1638 eingegangen, und man behalf sich Jahrhunderte lang mit der Fähre, bis 1869 der Bau einer neuen Brücke ausgeführt wurde. Der Personenverkehr auf diesem Postkurse gestaltete sich folgendermaßen:

	1853	1855	1857	1858	1862	1866
hin	755	1276	2912	2952	6382	6544
zurück	861	1252	3756	3603	6495	6068

Die Gewöhnung der Bevölkerung an diese Straße läßt die Aufregung begreifen, welche sich bemerkbar machte, als der Plan einer Eisenbahn Hude—Brake—Nordenham bekannt wurde. Die Nachrichten für Stadt und Land erschienen im Trauerrand, weil die Bahn nicht gerade auf Brake geführt werden sollte. Die Regierung hatte aber den Anschluß des Nordostens an die Oldenburg—Bremer Bahn in Hude gewählt, um seine Verbindung mit Oldenburg und Bremen durch eine und dieselbe Linie zu bewirken. Die Bahn Hude—Brake wurde am 1. Januar 1873, Brake—Nordenham im Mai 1875 zuerst beschränktem, am 1. Januar 1877 vollem Betriebe übergeben. Die Bahn Oldenburg—Brake folgte mit der Eröffnung am 1. Mai 1896 nach.

Die Entwicklung des Postkurses Oldenburg—Zever nimmt ein ganz besonderes Interesse in Anspruch. 1851 gingen hier täglich die Schnellpost über Sande, Steinhäusen, Varel, Rastede und die sogenannte Chaisenpost auf und ab. Verschwunden war hier schon damals die Reitpost. Dieser Kurs hatte in den fünfziger und sechziger Jahren nur Nachtposten, um den Anschluß an den Bremer Kurs zu erreichen. 1852 treffen wir die Schnell- und Briefpost und die Fahr- und Briefpost als tägliche Verkehrsmittel an. Wer 1855 eine Reise von Zever nach Bremen

machen wollte, fuhr mit der Postchaise abends 8 Uhr aus Zever ab und kam in Oldenburg 3 $\frac{1}{2}$ Uhr morgens an; von hier ging es um 5 Uhr weiter, und die Ankunft in Bremen erfolgte 9 Uhr morgens. So konnte der Tag den Geschäften in Bremen gewidmet werden. Die Rückreise wurde folgendermaßen unternommen: Abfahrt 5 Uhr nachmittags, Oldenburg an 9 Uhr abends, ab 10 $\frac{1}{2}$ Uhr abends, Zever an 6 Uhr morgens. Man war also zwei Nächte unterwegs. 1860 bestanden zwei Fahrposten auf dieser Chaussee hin und her. Gelegenheit zu Extraposten, Etafetten und Kurieren gab es zu Oldenburg, Barel, Zever und am Ziele des großen Zweigkurses zu Heppens. Am 4. September 1858 wurde eine Fahrpost Sande—Zever eröffnet, die wöchentlich nur etwa einmal fuhr, wenn Reisende vorhanden waren; sie wurde am 16. August 1861 aufgehoben, aber am 1. Juli 1862 wurde eine dritte tägliche Post zwischen Oldenburg und Zever eröffnet. So gingen dem bedeutenden Verkehr entsprechend auf dem Kurs Zever—Oldenburg drei große Postzüge auf und ab. Folgende Zweiglinien deuten hier auf wichtige Verkehrsinteressen. Außer zahlreichen Botenposten durch ganz Zeverland fuhr in den fünfziger Jahren im Juli, August und September eine Personenpost von Zever zur Friedrichsschleuse nach Bedarf zu dem Fährboot nach Wangeroog, als das Seebad beim Westdorf noch in Blüte stand. Seit 1856 ging von Sande nach Heppens (Wilhelmshaven) zweimal eine Karriolpost, die am 1. März 1858 in eine tägliche Fahr- und Briefpost umgewandelt wurde; seit dem 16. August 1861 fuhren zwei und seit dem 1. Januar 1864 sogar drei Personenposten zwischen Sande und Heppens in jeder Richtung. Die Fahrpost von Zever nach Wittmund auf der Chaussee, die 1854 gebaut wurde, fuhr seit dem 1. Oktober 1863 täglich zweimal bis nach Aurich. Am 1. November 1862 wurde die Fahrpost Zever—Hooksiel auf der soeben fertiggestellten Chaussee eingerichtet; seit Anfang 1866 bestand die Post Zever—Hohenkirchen; der Chausseebau von Zever bis Horumerfiel wurde bis 1868 fertig. Bis zum 1. April 1857 wöchentlich an zwei Tagen je zweimal, seitdem täglich einmal fuhr die Fahrpost von Steinhausen über Bockhorn und

Neuenburg nach Zetel zur Erschließung der Friesischen Wehde; die Chaussee Bockhorn—Steinhausen wurde 1848—1849, Zetel—Neuenburg 1861 gebaut. Am 1. Oktober 1865 wurde der Postkurs Varel—Brake eingerichtet, auf welchem 1866 1219 Personen nach Brake und 1016 nach Varel reisten. Stattlich genug war die Zahl der Reisenden, welche von Zever nach Oldenburg fuhren, und überstieg zuweilen die Zahl derjenigen, die den Bremer Kurs benutzten.

	1853	1855	1856	1860	1866
Oldenburg—Zever	3696	5898	6121	6582	8305
Zever—Oldenburg	3848	5785	5497	6635	8345

Daneben ging der Verkehr von Sande bis Heppens mit 817 Personen hin im Jahre 1861 und 820 zurück; er erreichte 1864 seinen Höhepunkt mit 1961 Personen hin und 1896 zurück. Die Eisenbahn Oldenburg—Wilhelmshaven wurde am 3. September 1867 eröffnet, Sande—Zever am 15. Oktober 1871, Zever—Landesgrenze am 15. Juni 1883, Zever—Karolinenfiel am 1. September 1888, die Varelser Nebenbahnen: Borgstede—Bramloge am 1. Mai 1893, Varel—Bockhorn und Ellenserdamm—Grabstede am 1. Dezember 1893, Bockhorn—Zetel am 10. Mai 1894, Zetel—Neuenburg am 1. April 1896.

Im Anschluß an den großen Bremer Postkurs ging der Kurs Oldenburg—Leer—Munich: 1851 finden wir nur eine Fahr- und Briefpost, auch hier war schon die Reitpost beseitigt; 1853 und 1854 fuhr man im Juli, August und September zweimal täglich; im Oktober 1855 wurde eine Privatschnelldroschkenfahrt eingerichtet. Eine Botenpost ging von Zwischenahn nach Friesoythe und von da nach dem Sagerlande, eine andere von Westerstede nach Alpen und weiter bis Stiekhausen. Am 1. Oktober 1862 wurde eine eigene Fahrpost zwischen Oldenburg und Westerstede eingerichtet, aber schon am 1. April 1863 zu einer zweiten täglichen Post zwischen Oldenburg, Moorburg und Leer erweitert. Nachdem die Chaussee von Westerstede nach Alpen 1864 fertiggestellt war, wurde am Anfang 1865 auch auf dieser Straße eine Fahrpost eingerichtet. Gelegenheit zu Extraposten, Estafetten und Kurieren

fand sich zu Zwischenahn, Moorburg und Apen. Dieser Kurs nach Ostfriesland, dessen Postzeiten sich natürlich an den Bremer Kurs angeschlossen, fuhr in den sechziger Jahren mit zwei Fahrposten an jedem Tage. Der Personenverkehr gestaltete sich auf diesem Postkurse folgendermaßen:

	1853	1862	1866
Oldenburg—Leer—Aurich	2203	1796	3495
Aurich—Leer—Oldenburg	2593	1644	3838

Am 15. Juni 1869 wurde die Bahn Oldenburg—Leer eröffnet, die nun wieder die uralte Straße aus dem Ammerlande nach Ostfriesland über Apen einschlug, welche durch den Damm von Moorburg über 125 Jahre in den Hintergrund gedrängt worden war. Die 7 Kilometer lange Nebenbahn Dohlt—Westerstede, am 1. September 1876 eröffnet und in Eisenbahnkreisen damals als epochemachend betrachtet, fällt rechtlich unter das Eisenbahn-Postgesetz von 1875; sie wäre daher verpflichtet, Postfachen aufzunehmen; aber tatsächlich ist die Beförderung vertragsmäßig geregelt. Die Strecke Isthove—Neuschanz wurde am 26. November 1876 dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Der Postkurs Oldenburg—Damme, welcher 1837 über Hunteburg und Bohmte ins Westfälische fortgeführt war, hatte 1851 tägliche Fahr- und Briefpost, die Reitpost war hier schon beseitigt. Seit 1852 ging die Fahrpost von Damme über Börden und Engter nach Osnabrück und seit dem 1. April 1853 ein anderer Zweig über Dielingen und Lübbecke nach Minden. Diese Teilung des Kurses blieb bestehen; bis 1867, wo die Postzeiger des Hof- und Staatshandbuchs endigen, ist man über eine täglich in jeder Richtung fahrende Post nicht hinausgekommen. Reisende, welche sich in Oldenburg nach Wildeshausen einschreiben ließen, benutzten diesen Kurs bis Ahlhorn und wurden sofort nach Ankunft der Post nach ihrem Ziele befördert; eine Fahrpost von Oldenburg bis Wildeshausen gab es nicht. Gelegenheit zu Extraposten, Estafetten und Kurieren war in Ahlhorn, Bechta und Damme. Die Fahrpost von Lohne bis Dinflage, welche am 1. September 1861 als Zweigpost des großen Kurses angelegt war, wurde am 1. August 1863

durch einen neuen Postzug abgelöst, der von Bechta über Lohne, Dinklage, Badbergen, Quakenbrück und Essen nach Lönningen ging. Im Zusammenhange damit stand der Chausseebau Lohne—Dinklage bis zur Landesgrenze gegen Badbergen, der 1862 fertig wurde; die Chaussee von Lönningen nach Essen war 1858 dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Es muß noch erwähnt werden, daß zwischen Bechta und Diepholz 1851 zweimal wöchentlich ein Bote ging; in den sechziger Jahren bestand aber diese Verbindung nicht mehr. Die Botenpost von Bechta nach Cloppenburg hörte im Jahre 1860 auf. Die Benutzung der Hauptlinie Oldenburg—Osnabrück geht aus folgender Übersicht des Personenverkehrs hervor:

	1853	1854	1857	1858	1861	1864	1866
hin	2334	3056	4134	3506	3677	2972	3823
zurück	2237	2752	3803	3258	3410	2758	3776

Die Eisenbahn schlug zunächst nicht diesen alten Kurs ein, sondern zielte von Althorn über Quakenbrück als Anschlußstation für die Bahn nach Rheine auf Osnabrück; ihre Richtung wurde daher von der Luftlinie westwärts auf Cloppenburg abgelenkt, weil man schon damals die Abzweigung nach Bechta, Lohne, Bramsche vorgesehen hatte. Die Eröffnung der Bahnen im Süden des Herzogtums geschah in folgender Reihe: Oldenburg—Quakenbrück 15. Oktober 1875, von dort bis Osnabrück am 15. November 1876, Althorn—Bechta am 1. Oktober 1885, Essen—Lönningen am 12. August 1888, Bechta—Lohne am 1. September 1888, Delmenhorst—Bechta am 1. Mai 1898, Lohne—Neuenkirchen am 1. November 1899, Neuenkirchen—Bramsche und Holdorf—Damme am 1. Mai 1900. Das Posthaus zu Althorn ging mit seinem Landbesitz nach dem Gesetz über die Rechtsverhältnisse der zum dienstlichen Gebrauch einer Reichsverwaltung bestimmten Gegenstände 1873 in den Besitz des Reiches über. Als aber dieses Postamt 1898 nach der Eröffnung der Bahn Delmenhorst—Bechta entbehrlich geworden und ein Ersatz nicht notwendig war, so wurde es aufgegeben, und damit ging das Posthaus unentgeltlich und ohne Ersatzeleistung wieder in den Besitz des oldenburgischen Staates über.

Auf dem Postkurse Bremen—Lingen, der über Delmenhorst, Wildeshausen, Cloppenburg, Lönigen ging, bestand noch im Jahre 1851 die Reitpost; aber schon 1852 war sie auch hier durch eine täglich gehende Fahr- und Briefpost verdrängt, die bis zum 1. Juni 1853 nur zwischen Delmenhorst und Lingen ging; von da bis zum 1. April 1856 ging sie von Bremen nach Lingen und zurück bis Delmenhorst, seitdem von Bremen nach Lingen und zurück nach Bremen. Seit 1. Juli 1860 fuhr eine besondere Post von Ahlhorn, dem Kreuzungspunkt der Kurse Oldenburg—Osnabrück und Bremen—Lingen, bis Cloppenburg und außerdem eine Fahrpost von Cloppenburg über Essen nach Quakenbrück, welche schon früher auf der 1840—1846 erbauten Chaussee eingerichtet war. Schon seit 1851 ging eine Karriolpost von Wildeshausen über Harpstedt nach Bassum zweimal wöchentlich in jeder Richtung. Friesoythe hatte bis 1853 Botenpostverbindung mit Cloppenburg, dann wurde die erste Karriolpost im Oldenburgischen auf dieser Strecke angelegt; sie ging morgens 5 Uhr von Friesoythe ab: Montags über Bösel und Garrel, Donnerstags über Thüle, Petersfeld und Barrelbusch nach Cloppenburg. Am 1. September 1861 wurde die Fahrpost Cloppenburg—Friesoythe eingerichtet; sie besteht nun auf der bis 1863 hergestellten Chaussee vierzig Jahre und ist heute die einzige Reichs-Personenpost im Herzogtum, welche von allen anderen übrig geblieben ist. Gelegenheit zu Extraposten, Estafetten und Kurieren gab es (1860) auf dem Postkurs Bremen—Lingen in Wildeshausen, Ahlhorn, Cloppenburg und Lönigen. Der Personenverkehr auf dem Kurse gestaltete sich folgendermaßen:

	1853	1854	1855	1861	1864	1866
Bremen—Lingen	2229	2652	3109	2958	2439	3079
Lingen—Bremen	1985	2448	3181	2856	2339	3222

Dieser älteste Postkurs in unserem Lande ist zugleich der einzige, welcher durch die Eisenbahnen zerrissen ist: nur die Strecken Bremen—Delmenhorst—Wildeshausen und Ahlhorn—Cloppenburg haben eine Bahn erhalten; diese sind aber Teile anderer neu gebildeter Bahnkurse geworden. Weder

von Wildeshausen nach Ahlhorn, noch von Cloppenburg bis Lingen führt eine Bahn, und weder zwischen den Kleinbahnen Cloppenburg—Lindern (bis Kleinenging am 1. April 1900, von dort bis Lindern am 1. November desselben Jahres eröffnet) und Werlte—Lathen, noch zwischen den Nebenbahnen Essen—Lönningen und der jüngst eröffneten Meppen—Herzlake ist die Verbindung bis jetzt hergestellt. *)

Wir haben gesehen, wie die Steigerung des Verkehrs zur Erweiterung der Postkurse führte und auf den alten Wegen feste Chausséen gebaut wurden. An die Stelle der einst mit Recht von dem Statthalter Napoleons I. geschmähten „sogenannten Landstraßen“, die „das Schrecken der bei jedem Schritt aufgehaltenen und mit Gefahren bedrohten Wanderer“ waren, traten bequeme und leicht zu passierende Verbindungen, und zwar in einem Umfange, wie man es so leicht unter gleichen Verhältnissen nicht findet. Die Post folgte den Spuren der öffentlichen Bautätigkeit oder zeigte ihr die Wege. Die Postkurse wiesen hin auf die großen Straßen des Verkehrs, auf denen sich Reisende zu Fuß und zu Roß und Wagenfuhrwerke aller Art, vor allem die Posten mit ihren Passagieren, Brief- und Zeitungsendungen und Bäckereien in immer sich steigender Menge bewegten.

Es ist bemerkenswert, daß sich gleich nach der Begründung des ersten Bahnpostkurses Bremen—Wilhelmshaven die oldenburgische Post in den großen vaterländischen Verband einfügte. Als sich nach der Schlacht bei Königgrätz die norddeutschen Staaten unter der Führung Preußens und seines Herrschers König Wilhelms I. zusammengeschlossen hatten, verzichtete Großherzog Peter auf Grund der Bundesverfassung

*) Quellen für die Darstellung der Postkurse, Chausséen und Eisenbahnen: Postzeiger in den Jahrgängen des Hof- und Staatshandbuchs von 1851—1867. Statistische Nachrichten über das Großherzogtum Oldenburg: 1) V. Heft, b. 1862: Post- und Telegraphenverkehr im Großherzogtum Oldenburg für die Jahre 1853—60. 2) X. Heft, b. 1868: Post- und Telegraphenverkehr im Herzogtum Oldenburg und Fürstentum Birkenfeld für die Jahre 1861—65. L. Strackerjan a. a. D. in der Zeitschrift f. Verwaltung und Rechtspflege. Denkschrift über das Oldenburgische Eisenbahnwesen 1867—92.

auf sein Postregal, und am 1. Januar 1868 wurden die oldenburgischen Landespostanstalten mit dem gesamten Postwesen des Norddeutschen Bundes vereinigt. Der Großherzog bewies hierbei aufs neue die Hoherzoglichkeit seiner Gesinnung, indem er durch eine aus seiner Entschliebung hervorgegangene Vereinbarung mit dem Präsidium des Norddeutschen Bundes auf das ihm nach Artikel 50 der Bundesverfassung zustehende Recht der Anstellung der im Betriebsdienste beschäftigten Post- und Telegraphenbeamten verzichtete und zur Herbeiführung größerer Einheitlichkeit dieses Recht dem Bundes-Präsidium übertrug. Die Großherzoglich oldenburgische Post- und Telegraphen-Direktion stellte ihre Tätigkeit ein, und an ihre Stelle trat die Ober-Postdirektion in Oldenburg, welche von der Norddeutschen Bundesverwaltung errichtet wurde. In demselben Jahre wurde die Telegraphenverwaltung von der Postverwaltung getrennt; 1876 wurden sie aber wieder vereinigt. Vom 1. Januar 1869 ab wurden auf Grund eines Erlasses des Bundes-Präsidiums die Postverwaltungsgeäfte für die Regierungsbezirke Aurich und Osnabrück von dem Geschäftsbereiche der Ober-Postdirektion in Hannover abgezweigt und dem der Ober-Postdirektion in Oldenburg zugelegt. Der Bezirk Oldenburg umfaßt demnach außer dem Herzogtum Oldenburg und dem Regierungsbezirk Osnabrück auch den Regierungsbezirk Aurich, der in Folge seiner Lage schon an die erste oldenburgische Post zu Graf Anton Günthers Zeit angeschlossen war. Schon im zweiten Jahre ihres Bestehens vollzog sich für die neue Bundes-Ober-Postdirektion Oldenburg ein bedeutsamer Vorgang. Das allverehrte Bundesoberhaupt, König Wilhelm I. von Preußen, traf am 16. Juni 1869 zum Besuche des Großherzoglichen Hofes in Oldenburg ein. Nachdem am folgenden Tage der neue Kriegshafen an der Jade in Gegenwart des Königs und der Großherzöge von Oldenburg und Mecklenburg-Schwerin, sowie Bismarcks, Moltkes und Roons auf den Namen „Wilhelmshaven“ unter großer Feierlichkeit getauft war, wurde von dort aus die Reise über Sande und Zeven nach Aurich und anderen Tages nach Emden mit Postpferden — eine Eisenbahnverbindung bestand dort noch nicht — fortgesetzt. In

dem großen Gefolge des Monarchen befand sich auch der Bundeskanzler Graf Bismarck, der mit Genehmigung des Königs auf der ersten preussischen Gebietsstrecke durch ein von ostfriesischen Grundbesitzern geführtes Ehrenviergespann, begleitet von einer berittenen Ehrengarde, gefahren wurde. Der Ober-Postdirektor leitete an der Spitze des langen, glänzenden Wagenzuges die Fahrt, die überall von den Kundgebungen patriotischer Begeisterung der Bevölkerung begleitet war. Zur Ausführung derselben war die Bereitstellung von vierundzwanzig Wagen und gegen zweihundert Pferden aus dem ganzen Ober-Postdirektionsbezirk erforderlich. Von Emden nach Osnabrück und weiter wurde die Reise auf der Eisenbahn fortgesetzt.

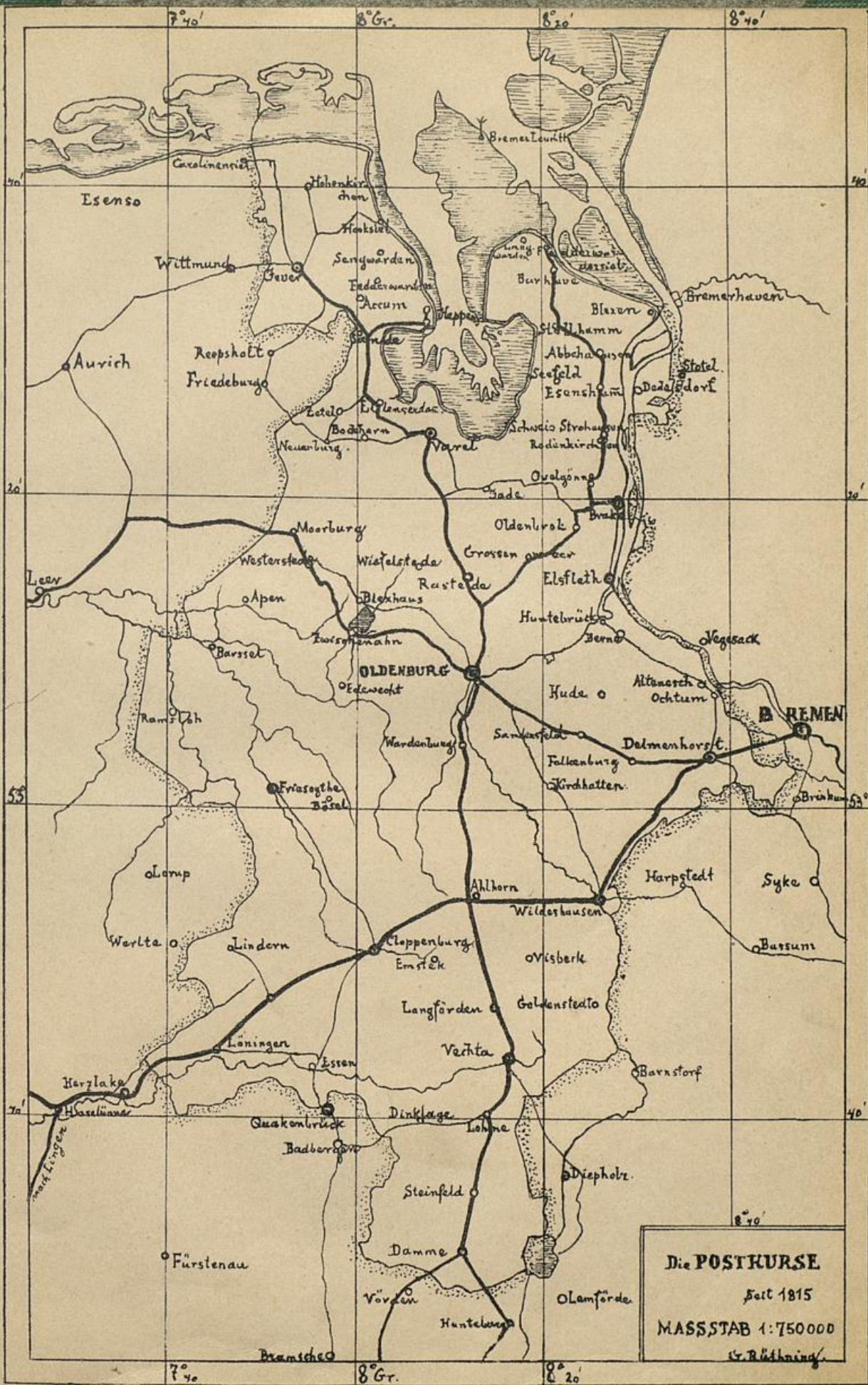
So steht nun die Post als eine großartige Verkehrseinrichtung auf der Höhe ihrer Entwicklung vor unseren Augen. Die Eisenbahnen sind in vollem Umfange nutzbar gemacht, die Verbindung mit dem Lande wird hergestellt durch eine Personenpost und zahlreiche Privatpersonenfuhrwerke, die zur Postbeförderung verwendet werden; es gibt neben der Personenpost von Cloppenburg nach Friesoythe Güterposten, das sind größere Paketposten, Karriolposten, fahrende Landbriefträger, Botenposten für Briefe und Pakete und Landbriefträger für das platte Land. Im Jahre 1890 sind über 7 Millionen Briefe, das heißt, reichlich achtmal soviel wie 1855, wo die Zahl 830 000 betrug, eingegangen, während beinahe 8 Millionen Briefe, das heißt, zehnmal soviel wie 1855, aufgegeben wurden. Dazu kommt die außerordentliche Steigerung der Frachtpostsendungen und besonders des Postamweisungsverkehrs in der Zeit von 1865—1890: die eingezahlten Beträge stiegen in diesen 25 Jahren um das Vierhundertfache, die ausgezahlten um das Dreihundertfache.*) Seit 1878 besteht die erste Fernsprecheinrichtung. Auch der Telegraphenverkehr hat sich seit seinen Anfängen in den fünfziger Jahren außerordentlich gehoben; und ein dichtes Netz von Reichstelegraphenlinien, welche die Eisenbahnen begleiten, und zahlreiche Fernspreverbindungen überspannen das ganze Land.

*) Kollmann, P., Das Herzogtum Oldenburg in seiner wirtschaftlichen Entwicklung während der letzten vierzig Jahre. 1893, Seite 413—417.

Rüthning, Geschichte der Oldenburgischen Post.



Ehe wir schließen, erfüllen wir eine Ehrenpflicht, wenn wir aus dem Leben derjenigen Männer, welche seit dem Anfang des 19. Jahrhunderts bis auf diesen Tag unser Postwesen geleitet haben, die wichtigsten Tatsachen zusammenfassen. Der erste Postdirektor war Christian Gottlieb Starklof, er war 1740 geboren, wurde am 1. Mai 1800 Postmeister und am 6. August 1808 Postdirektor und Vorsteher der Herzoglichen Postverwaltung. Er starb hochbetagt im Jahre 1817. Nach seinem Tode ging die Leitung des Postwesens auf ein Mitglied der Kammer, später der Regierung, den Regierungsrat, späteren Staatsrat Heinrich Friedrich Gerhard Bodeker, geboren 1783 und gestorben 1868, über, dem ein Postinspektor zugleich als Vorsteher des Lokalpostamtes in Oldenburg unterstellt war. Als im Jahre 1857 die Post- und Telegraphen-Direktion als selbständige obere Landesbehörde eingesetzt wurde, übertrug man ihre Leitung dem bisherigen Vorsteher des Postwesens Bodeker als Ober-Postdirektor. Als dieser in den Ruhestand trat, folgte ihm am 1. Juli 1867 als Post- und Telegraphen-Direktor Peter Friedrich Ludwig Starklof, der Enkel des ersten oldenburgischen Postdirektors. Er war 1828 geboren und trat, nachdem er als Offizier im oldenburgischen und schleswig-holsteinischen Militärdienste gestanden und die Feldzüge gegen Dänemark 1848, 49, 50 mitgemacht hatte, nach der Vergewaltigung Schleswig-Holsteins 1852 in den oldenburgischen Postdienst. Er wurde 1854—55 auf ein Jahr nach Preußen entsandt, um sich von dem preussischen Post- und Telegraphenwesen zu unterrichten, und leitete nach seiner Rückkehr insbesondere die Einrichtung der Telegraphie und die Neugestaltung des Landpostwesens durch regelmäßige Landbriefbestellung bei gleichzeitiger Vermehrung der Postanstalten. Als Vertreter Oldenburgs bei der fünften Konferenz des deutsch-österreichischen Postvereins in Karlsruhe Ende 1865 war er zugegen, als der geniale preussische Vertreter Stephan die Idee des von ihm erdachten Postblattes, der späteren Postkarte, kundgab. Am 1. Januar 1868 ging Starklof in den Dienst des Norddeutschen Bundes, demnächst des Deutschen Reiches über, und es wurde ihm als Ober-Postdirektor der Bezirk Oldenburg übertragen. Später wurde er zum



Geheimen Ober-Postrat ernannt und trat am 1. Januar 1901 in den Ruhestand. Sein Nachfolger, Ober-Postdirektor Ernst Alfred Oskar Treutler, geboren am 13. Dezember 1848 zu Fürsten-Elguth, Kreis Oels in Schlesien, war Artillerie-Offizier, hat sich 1870—71 das eiserne Kreuz erworben, nahm infolge der im Kriege erhaltenen Verwundungen 1873 seinen Abschied und trat 1874 bei der damaligen Reichstelegraphenverwaltung als Kandidat ein; 1880 bestand er die höhere Verwaltungsprüfung und fand von 1881 bis 1891 im Bezirksaufsichtsdienst bei den Ober-Postdirektionen Oppeln, Potsdam, Darmstadt und Düsseldorf Verwendung. 1891 zum Postrat befördert, wirkte er in Arnberg und Magdeburg und wurde im Juli 1900 mit der Verwaltung des Oldenburger Ober-Postdirektionsbezirkes beauftragt. Seine Beförderung zum Ober-Postdirektor erfolgte am 1. Januar 1901.

Manchem älteren Stadtooldenburger mag es auch interessant sein zu erfahren, in welchen Gebäuden der Residenz die Post im Laufe des verflossenen Jahrhunderts ihr Heim gefunden hat. Das Posthaus befand sich am Ende des 18. Jahrhunderts am Inneren Damm an der Stelle des jetzigen Hauses Nr. 13—14 in dem von Hendorffschen Hause. Am 1. Oktober 1801 wurde die Post in das damals vom Kammerat Schloifer angekaufte Haus gegenüber dem Palais des verstorbenen Großherzogs Peter an der Ecke des Mittleren Dammes und der Elisabethstraße verlegt, welches jetzt dem Prinzen Alexander von Oldenburg gehört und von dem Geheimen Rat Römer bewohnt wird; ein Anbau war erforderlich; Hofraum und Garten des Schloiferschen Grundstückes reichten an der Elisabethstraße bis zum Deljenstrich. Bald nach dem Tode des Postdirektors Christian Gottlieb Starklof, etwa 1820, siedelte die Post in das Haus an der Ecke der Ritter- und Staufstraße, jetzt Wahnbecks Hotel, über. Von dort aus wurde im November 1855 das neu erbaute Posthaus auf dem Jordan bezogen, welches 1901 abgebrochen wurde, um unserem neuen Prachtbau Platz zu machen. Die Telegraphenstation befand sich 1856 im Posthaus auf dem Jordan, seit 1868 in dem jetzigen Gebäude der Versicherungsanstalt an der Huntestraße, später

in dem Hause an der Nordseite des Marktes, von wo sie in das neue Postgebäude übergesiedelt ist.

Wir sind am Ziele unserer Darstellung angelangt. Von den Anfängen haben wir das oldenburgische Postwesen bis zum Eintritt in den großen vaterländischen Verband betrachtet. Das neue Deutsche Reich fand das Norddeutsche Postwesen als eine in sich geschlossene, großartige Verkehrsanstalt vor. Aus der Norddeutschen Bundespost wurde nun die Kaiserliche Deutsche Reichspost: sie hat sich unter dem Schutze unserer Kaiser und der genialen Leitung Heinrich von Stephans mächtig entfaltet und bildet eins der wichtigsten Glieder im Weltpostgetriebe. Ihr kommt im Oldenburgischen der große wirtschaftliche Aufschwung des Landes und der vorzügliche Ausbau des Chausseenezes und der Eisenbahnen zu statten, den wir besonders der segensreichen Regierung des Großherzogs Peter verdanken; sein Name wird auch in der Geschichte des oldenburgischen Postwesens für alle Zeiten mit Dankbarkeit genannt werden.







Das ehemalige Postgebäude in Oldenburg.



Nachweis.

Außer den unter dem Text angegebenen Schriften sind Kohli, L., Handbuch einer Beschreibung des Herzogtums Oldenburg I, S. 319—322 und Unter dem Zeichen des Verkehrs, 1895, S. 18 herangezogen worden. Die Darstellung beruht auf folgenden

Quellen.

Großherzogliches Haus- und Central-Archiv: A² Grafsch. Old. Landes-Archiv: Tit. XXX Nr. 1 a—i für das oldenburgische und das Reichspostwesen des 17. und 18. Jahrh.; Tit. XXX Nr. 2 Fahren; Tit. XXX Nr. 6 Marschwege unter Graf Anton Günther; Tit. V Nr. 6 Protok. lit. M. 1636—38 für die Bemerkung über Graf Anton Günthers Wochenzeitung; Tit. V Nr. 5 Memorial 1654 Okt. 19 über die Kötterpost vom Schlosse aus; Tit. XVI Nr. 27 b über die Kötter in Butjadingen. A² Grafsch. Old. Kammerregistratur: II. Abt. XVII Gemeinschaftliche Sachen, I: Herrschaftliche Onera D, Convol. 1. über die Ablösung der Kötterdienste. A² Old. Münsterland: Tit. IX, H über die Post von Münster nach Bechta 1644; Tit. IX, C, 8, 29 über die Hollandsgänger; Tit. IX, C, 28, d über die Bestellung der Post auf das Amtshaus in Bechta. A² Herrschaft Zeven: Tit. XXVI, Nr. 1, 2 über das Zevenische Postwesen. A² Amt Wildeshausen: Tit. XX über die Absehung von Höfften; hier auch die Bemerkung, daß 1674 in Wildeshausen keine ordinäre Post vorhanden war; über den Posttritt von Wildeshausen nach Diepholz 1674. A² Kabinet-Registratur Oldenburg der verschiedenen Jahrgänge über die Post unter dem Hause Holstein-Gottorp und die münsterische und wildenhausensche Post vor 1803 (1804 Reg. 21—3 Nr. 12).

Kaiserliche Ober-Postdirektion zu Oldenburg: A² betreffend Überleitung der Verhältnisse der oldenburgischen Postverwaltung in die Bundes-Postverwaltung, Abt. A Sekt. I Lit. Nr. 29. A² betreffend Einrichtung der Ober-Postdirektion in Oldenburg Abt. B Sekt. II Lit. Nr. 1.



Anlage A. Übersicht über die im Herzogtum Oldenburg

Bezeichnung des Kurses.	Tag und Jahr der Betriebsöffnung.	Bezeichnung des Postamts, welches den Postdienstbetrieb auf der Eisenbahn beaufsichtigt.
1. Bremen-Wilhelms- haven.	Oldenburg-Bremen 15. 7. 1867.	Bahnpostamt Nr. 16 in Hannover.
	Oldenburg-Wilhelms- haven 3. 9. 1867.	

B e m e r k u n g.

- Nr. 1—12. Oldenburgische Staatsbahnen.
 Nr. 13. Privatbahn untergeordneter Bedeutung, deren Leitung die Großherzogliche Eisenbahn-Direktion wahrnimmt.
 Nr. 14. Kleinbahn, von den beteiligten Gemeinden unterhalten.

bestehenden Eisenbahnen und ihre postmäßige Benutzung.

Postseitige Benutzung der Eisenbahn		Bemerkungen.
jetzt.	bei der Betriebsöffnung.	
<p>a) Strecke Bremen-Oldenburg: im Sommer 4 Bahnposten, 1 Schaffnerpost täglich in jeder Richtung, bei 3 Zügen Briefbeutelbeförderung durch das Eisenbahnpersonal; im Winter 3 Bahnposten, 1 Schaffnerbahnpost täglich in jeder Richtung, bei 3 Zügen Briefbeutelbeförderung d. d. Eisenb.-Personal.</p>	<p>Aus den Akten nicht zu ersehen.</p>	<p>Die postseitige Benutzung vom Tage der Betriebsöffnung ab läßt sich nicht mehr feststellen, da die Akten der Oberpostdirektion nur bis zum Jahre 1878 zurückreichen. Im Jahre 1879 haben zwischen Bremen und Wilhelmshaven drei Schaffnerbahnposten täglich in jeder Richtung verkehrt. Vom 10. März 1883 ab ist anstelle der einen Schaffnerbahnpost eine Bahnpost mit Beamtenbegleitung in beiden Richtungen getreten. Vom 20. Mai 1884 ab drei Beamtenbahnposten täglich in jeder Richtung.</p>
<p>b) Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven. im Sommer hin 4 Bahnposten, zurück 3 Bahnposten, 1 Schaffnerbahnpost täglich, bei 3 Zügen Briefbeutelbeförderung durch das Eisenbahnpersonal; im Winter 3 Bahnposten täglich in jeder Richtung, bei 2 Zügen Briefbeutelbeförderung durch das Eisenbahnpersonal.</p>		

Bezeichnung des Kurses.	Tag und Jahr der Betriebsöffnung.	Bezeichnung des Postamts, welches den Postdienstbetrieb auf der Eisenbahn beaufsichtigt.
2. (Wilhelmshaven-) Sande-Wittmund.	Sande-Sever 15. 10. 71. Sever-Landesgrenze 15. 6. 83.	Postamt in Emden.
3. Oldenburg-Osnabrück.	Oldenburg-Quakenbrück 15. 10. 75. Quakenbrück-Osnabrück 15. 11. 76.	Postamt in Oldenburg.
4. Oldenburg-Leer- (Menschanz).	15. 6. 69.	Postamt in Oldenburg.

Postseitige Benutzung der Eisenbahn		Bemerkungen.
jetzt.	bei der Betriebsöffnung.	
<p>a) Strecke Sande = Fever: 3 Schaffnerbahnposten täglich in jeder Richtung, bei 1 Zug Briefbeutelbef. d. d. Eisenb.-Pers.</p> <p>b) Strecke Fever = Wittmund: 2 Schaffnerbahnposten täglich in jeder Richtung, bei 1 Zug Briefbeutelbef. d. d. Eisenb.-Pers.</p>	<p>Aus den Akten nicht zu ersehen.</p>	<p>Die postseitige Benutzung wird bei der Betriebsöffnung von der jetzigen Benutzungsweise nicht wesentl. verschieden gewesen sein. Seit 15. Mai 1878 besteht bereits die gegenwärtige Art und Ausdehnung der Postfachenbeförderung.</p>
<p>2 Schaffnerbahnposten täglich in jeder Richtung, bei 7 Zügen Briefbeutelbef. d. d. Eisenb.-Pers.</p>	<p>2 Schaffnerbahnposten täglich in jeder Richtung, bei 2 Zügen Briefbeutelbeförderung d. d. E.-P.</p>	
<p>a) Strecke Oldenburg = Leer: im Sommer 3 Bahnposten täglich in jeder Richtung, bei 8 Zügen Briefbeutelbeförderung durch das Eisenbahnpersonal; im Winter 3 Bahnposten täglich in jeder Richtung, bei 4 Zügen Briefbeutelbeförderung durch das Eisenb.-Pers.</p> <p>b) Strecke Leer = Neuschanz: im Sommer und Winter 2 Bahnposten täglich in jeder Richt., bei 6 Zügen Briefbeutelbeförderung durch das Eisenb.-Pers.</p>	<p>Aus den Akten nicht zu ersehen.</p>	<p>Die postseitige Benutzung der Bahn bei der Betriebs-Öffnung hat nicht mehr festgestellt werden können, da die vorhandenen Akten nur bis zum Jahre 1878 zurückreichen.</p> <p>Die Züge gingen ursprünglich von Bremen nach Leer und umgekehrt durch; zuerst Schaffnerbahnposten, vom 10. März 1883 ab eine Bahnpost mit Beamtenbegleitung. Vom 20. Mai 1884 ab entspringen die Züge in Oldenburg u. werden von Schaffnerbahnposten begleitet; seit 1. Mai 1894 Beamtenbahnposten.</p>

Bezeichnung des Kurzes.	Tag und Jahr der Betriebsöffnung.	Bezeichnung des Postamts, welches den Postdienstbetrieb auf der Eisenbahn beaufsichtigt.
5. Delmenhorst-Bramsche.	Strecke Delmenhorst= Vechta 1. 5. 98. Strecke Vechta-Lohne 1. 9. 88. Strecke Lohne-Neuen= kirchen 1. 11. 99. Strecke Neuenkirchen= Bramsche 1. 5. 00.	Postamt in Delmenhorst.
6. Ahthorn-Vechta.	1. 10. 85.	Postamt in Vechta.
7. Haldorf-Damme.	1. 5. 00.	Postamt in Damme.
8. Essen (Oldbg.)= Löningen.	12. 8. 88.	Postamt in Löningen.
9. Brake-Oldenburg.	1. 5. 96.	Postamt in Brake.
10. Hude-Nordenham.	Strecke Hude-Brake 1. 1. 73. Strecke Brake-Norden= ham 15. 10. 75.	Postamt in Brake.

Postseitige Benutzung der Eisenbahn		Bemerkungen.
jetzt.	bei der Betriebsöffnung.	
2 Schaffnerbahnposten täglich in jeder Richtung, bei 8 Zügen Briefbeutel-Beförderung durch das Eisenbahnpersonal.	Auf den Strecken Delmenhorst-Bechta, Lohne-Neuenkirchen-Bramsche 2 Schaffnerbahnposten, auf der Strecke Bechta-Lohne (Verlängerung der Strecke Ahlhorn-Bechta) 3 Schaffnerbahnposten täglich in jeder Richtung.	
3 Schaffnerbahnposten täglich in jeder Richtung.	2 Schaffnerbahnposten täglich in jeder Richtung.	
3 Züge tägl. in jed. Richtung zur unbeschränkten Postfachbeförderung durch d. Eisenbahnpersonal, außerdem bei 2 Zügen Briefbeutelbeförderung ebenso.	Wie jetzt.	
4 Züge tägl. in jed. Richtung zur unbeschränkten Postfachbeförderung durch d. Eisenbahnpersonal, außerdem bei 2 Zügen Briefbeutelbeförderung ebenso.	2 Züge täglich in jeder Richtung zur unbeschränkten Postfachbeförderung durch das Eisenbahnpersonal.	
2 Schaffnerbahnposten täglich in jeder Richtung, außerdem bei 2 Zügen Briefbeutelbeförderung d. d. Eisenb.-Pers.	Wie jetzt.	
a) zwischen Hude u. Brake 2 Bahnposten, 1 Schaffnerbahnpost täglich in jed. Richtung; b) zwischen Brake und Nordenham 1 Bahnpost, 2 Schaffnerbahnposten täglich in jeder Richtung. Auf der Gesamtstrecke bei 4 Zügen Briefbeutelbeförderung durch das Eisenbahnpersonal.	a) zwischen Hude und Brake 3 Schaffnerbahnposten tägl. in jed. Richtung; b) zwischen Brake und Nordenham 2 Schaffnerbahnposten täglich in jeder Richtung.	

Bezeichnung des Kurses.	Tag und Jahr der Betriebsöffnung.	Bezeichnung des Postamts, welches den Postdienstbetrieb auf der Eisenbahn beaufsichtigt.
11. Varel-Nebenbahnen.	Varel-Vockhorn 1. 12. 93. Vockhorn-Zetel 10. 5. 94. Zetel-Neuenburg 1. 4. 96. Borgstede-Bramloge 1. 5. 93. Ellenserdamm-Grabstede 1. 12. 93.	Postamt in Ellenserdamm.
12. Sever-Carolinensiel.	1. 9. 88.	Postamt in Sever.
13. Dohlt-Westerstede.	1. 9. 76.	Postamt in Westerstede.
14. Cloppenburg-Lindern.	Cloppenburg- Kleinenging 1. 4. 00. Kleinenging-Lindern 1. 11. 00.	Postamt in Cloppenburg.
15. Cloppenburg - Fresoythe	1. 10. 06	

Postseitige Benutzung der Eisenbahn		Bemerkungen.
jetzt.	bei der Betriebseröffnung.	
<p>a) zwischen Varel und Neuenburg 1 Schaffnerbahnpost täglich in jeder Richtung;</p> <p>b) zwischen Varel und Bramloge 1 Schaffnerbahnpost täglich in jeder Richtung;</p> <p>c) zwischen Ellenserdam und Neuenburg 2 Schaffnerbahnposten täglich in jeder Richtung.</p> <p>Außerdem insgesamt bei 5 Zügen Briefbeutelbeförderung durch das Eisenbahnpersonal.</p>	<p>Zu a) wie jetzt.</p> <p>Zu b) bei der Betriebseröffnung postseitig nicht in Benutzung genommen.</p> <p>Zu c) 3 Schaffnerbahnposten täglich in jeder Richtung zwischen Ellenserdam und Bockhorn.</p>	
<p>3 Schaffnerbahnposten täglich in jeder Richtung, außerdem bei 2 Zügen Briefbeutelbeförderung durch das Eisenbahnpersonal.</p>	<p>Wie jetzt.</p>	
<p>4 Züge täglich in jeder Richtung zur unbeschränkten Postsachen-Beförderung durch das Eisenbahnpersonal, außerdem bei 1 Zug Briefbeutelbeförderung ebenso.</p>	<p>2 Züge täglich in jeder Richtung zur unbeschränkten Postsachenbeförderung durch das Eisenbahn-Personal, außerdem b. 2 Zügen Briefbeutelbeförderung ebenso.</p>	
<p>2 Züge täglich in jeder Richtung zur unbeschränkten Postsachen-Beförderung durch das Eisenbahnpersonal.</p>	<p>Wie jetzt.</p>	

Anlage B. Außerdem bestehen im Herzogtum folgende
Post-Beförderungsgelegenheiten auf Landwegen:

1. Personenposten.

Cloppenburg-Friesoythe, 24 km, 1mal täglich in jeder Richtung. *in 1820*

2. Privatpersonenfuhrwerke.

Delmenhorst-Alteneesch	11 km,	1mal	täglich	in	jeder	Richtung,
Berne-Lemwerder	12 "	2 "	"	"	"	"
Berne-Warfleth	4 "	2 "	"	"	"	"
Nordenham-Burhave über Abbehausen	18 "	3 "	"	"	"	"
Nordenham-Burhave über Waddens	18 "	1 "	"	"	"	"
Abbehausen-Seefeld	8 "	2 "	"	"	"	"
Kleinenfiel-Esenshamm	4 "	2 "	"	"	"	"
Kleinenfiel-Dedesdorf	2 "	2 "	"	"	"	"
Rodenkirchen-Barel Bhf.	25 "	1 "	"	"	"	"
Strückhauser Altendorf- Strückhauser Neustadt	4 "	2 "	"	"	"	"
Strückhauser Neustadt- Frieschenmoor	4 "	1 "	"	"	"	"
Oldenburg-Neuenbrof	22 "	1 "	"	"	"	"
Faderberg-Fade	5 "	2 "	"	"	"	"
Diepholz-Lohne (Oldbg.)	16 "	1 "	"	"	"	"
Lohne-Dinflage	8 "	2 "	"	"	"	"
Bechta-Bakum	9 "	2 "	"	"	"	"
Schneiderkrug-Bisbef	6 "	2 "	"	"	"	"
Bohmte-Damme	21 "	1 "	"	"	"	"
Badbergen-Dinflage	13 "	1 "	"	"	"	"
Dinflage-Quakenbrück	13 "	1 "	"	"	"	"
Goldenstedt Ort-Goldenstedt Bahnhof	4 "	3 "	"	"	"	"
Delmenhorst-Falkenburg	10 "	1 "	"	"	"	"

Neuenkirchen (Oldbg.)-Börden (Bez. Osnabrück)	5 km, 2mal täglich in jeder Richtung,					
Cloppenburg-Emstef	8 " 2 " " " " "					
Wittmund-Carolinensiel	13 " 1 " " " " "					
Sande-Neustadtgödens	5 " 3 " " " " "					
Sever-Hoofsiel	13 " 2 " " " " "					
Löningen-Herzlake Bhf.	13 " 1 " " " " "					
Lindern (Oldbg.)-Werlte	7 " 1 " " " " "					
Zwischenahn-Friesoythe	23 " 1 " " " " "					.. seit 1906 2. 1.
Barßel-Ramsloh	11 " 1 " " " " "					

Im übrigen werden die Postverbindungen im Herzogtum durch fahrende Landbriefträger und Botenposten hergestellt.

Anlage C. Übersicht über den Post- und Telegraphen-Verkehr:

a) des Ober-Postdirektionsbezirks Oldenburg (Flächeninhalt: 14 695,14 Quadrat-Kilometer).
 Einwohnerzahl 1884: 763 843, 1890: 795 089, 1896: 834 103, 1901: 885 164.

Jahr	Zahl der Postämter		Personal		Eingegangene Briefsendungen	Eingegangene Pakete ohne Wertangabe	Eingegangene Briefe und Pakete mit Wertangabe	Ausgehende Postanweisungen		Zahl der eingegangenen Zeitungsnummern	Zahl der abgeleiteten Zeitungsnummern	Telegramme		Porto- und Telegrammgebühren
	Postämter	Posthilfen	Beamte	Unterbeamte				Stückzahl	Betrag			eingegangen	aufgegeben	
1884	217	138	502	912	14617800	1164700	112800	629593	41433639	9578354	187	195799	187352	1923523
1887	233	202	538	1030	17859800	1311330	127410	764425	47521396	13213400	250	224944	215484	2152829
1890	261	246	678	1082	21969900	1492175	137394	901009	58986449	17469900	281	266795	265927	2500886
1893	272	257	994	1186	25613400	1713988	134981	998195	65018206	22234600	302	351611	351062	2824174
1896	287	269	1099	1310	30893500	2034929	145693	74874048	25414100	29073500	328	421025	425942	3207796
1899	292	299	1214	1452	38513000	2319054	153775	1469953	100463493	29073500	345	489888	498565	3973719
1901	308	329	1390	1586	47336100	2468654	154176	1662236	116792932	32574300	373	538631	638679	4474867

b) des Postamts Oldenburg. Einwohnerzahl 1884: 24 670, 1901: 31 465.

Jahr	Eingegangene			Aufgegebene		Eingegangene		Betrag der		Zahl der		Telegramme		Porto- und Telegrammgebühren
	Briefe, Postkarten, Druckfachen, Warenproben	Pakete ohne Wertangabe	Briefe u. Pakete mit Wertangabe	Pakete ohne Wertangabe	Briefe u. Pakete mit Wertangabe	Nachnahmen	Postaufträge	eingesahnten Postanweisungen	ausgegebenen	abgeleiteten Zeitungsnummern	aufgegebenen	eingegangenen		
1884	1362300	132440	20270	99180	16450	7830	8452	5629476	3780547	2090277	21239	20310	195125	
1887	1858900	154083	21625	118711	19041	9361	9429	6337279	4240001	2294241	24801	24488	219276	
1890	2369000	170140	23582	133924	20662	10794	11945	7391139	5409561	2012513	30879	29324	255290	
1893	2664000	185692	23726	147615	22100	14845	12758	8064421	5690990	3041312	37259	35298	285805	
1896	3058200	213610	25902	170384	22022	21199	10621	9425466	6254019	3727714	48997	42162	340506	
1899	3630200	243442	28199	204049	22184	34348	9208	11022757	8258580	4044007	47306	43682	426174	
1901	4259580	263788	25921	216799	21731	39016	9334	12005867	9448766	4389214	45318	46205	444301	

Anlage D. Das Beamten-Personal des Postamts Oldenburg.

Jahr	1884	1887	1890	1893	1896	1899	1901
Beamte	27	27	30	38	42	47	55
Unterbeamte	48	52	61	66	68	82	96

Anlage E.**Beschreibung und Ausführung des neuen Reichspostgebäudes in Oldenburg.**

Der Bauplatz für den Posthausneubau bildet ein unregelmäßiges Fünfeck von etwa 5000 qm Flächeninhalt. Er wird an der Nord- und Ostseite von der Poststraße, an der Westseite von der während des Neubaus in einen geschlossenen Kanal umgewandelten Hausbäke und auf der Südseite von Nachbargrundstücken umschlossen.

Der nach Norden gerichteten 57 m langen Hauptfront schließen sich an der Ost- und Westseite zwei je 48 m lange Seitenflügel an. Die Mitten dieser Seitenflügel sind durch einen mit der Hauptfront parallel gerichteten Quersflügel mit einander verbunden. Der so gebildete Binnenhof wird durch einen in der Ase der Hauptfront angelegten Mittelbau in zwei im Erdgeschoß je 140 qm große Lichthöfe geteilt, welche dem Innern des Gebäudes überall reichliches Licht zuführen.

Der tragfähige Baugrund wurde unter starkem Wasserandrang in einer Tiefe von 6 bis 7 m mittelst einer Senkfaßengründung erreicht.

Das Gebäude enthält ein unter dem ganzen Neubau sich erstreckendes Kellergeschoß und drei aufgehende Geschosse. Von Oberkante zu Oberkante Fußboden gemessen, hat das Kellergeschoß eine Höhe von 2,80 m, das erste Geschos eine solche von 5 m, das zweite und dritte

von 4,55 bzw. 4,25 m. Das Hauptgesims erhebt sich 16,8 m über Straßenkrone und wird vom Dachfirst noch um 9,8 m überragt. Der Fernsprechturm, zu welchem die oberirdischen Leitungen über die Dächer weggeführt werden müssen, erreicht eine Höhe von 45 m.

Das erste Geschoß enthält die Diensträume des Kaiserlichen Postamts und in dem längs der Hausbäke gelegenen Westflügel die Ober-Postkasse.

Der Haupteingang für das Publikum befindet sich in der Mitte der nördlichen Hauptfront.

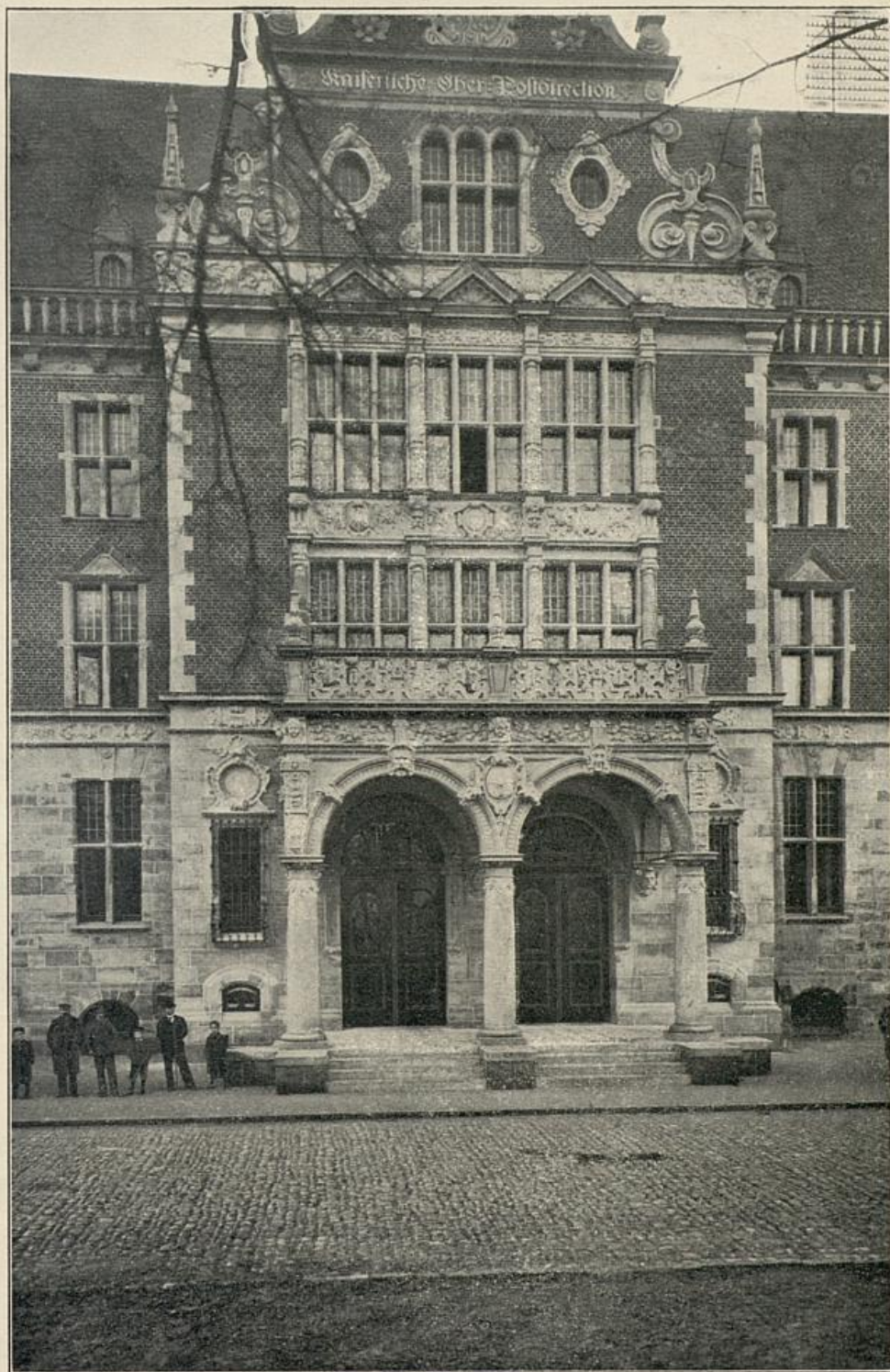
Man gelangt durch eine geräumige überwölbte Eingangshalle mit breitgelagerter Freitreppe in die 14 m lange und 9 m breite Hauptschalterhalle für den Brief-, Geld-, Telegramm- und Zeitungsverkehr. In den Bogenöffnungen der Halle sind 12 Schalterstellen für die Annahme und Ausgabe der Sendungen, Briefabholungsfächer und Briefeinwürfe, sowie Schalter für Massenauflieferungen angelegt. In einer Ecke der Halle ist in der hohen Eichenholztäfelung eine Fernsprechzelle untergebracht.

Den zu beiden Längsseiten der Schalterhalle liegenden Annahme- und Ausgaberräumen schließen sich auf der Südseite die Abfertigungs- und Entfartungsräume des Postamts, der Briefträgersaal und die Räume für den Paketverkehr an.

Das Amtszimmer des Postdirektors nebst Amtsbureau, die Postamts-Hauptkasse und eine Rechnungsstelle für Postanweisungen liegen — von der Eingangshalle bequem erreichbar — an der Hauptfront des Gebäudes.

Der Zugang zur Paketschalterhalle erfolgt von der Poststraße aus in der Mitte der östlichen Seitenfront. Um die Halle gruppieren sich in zweckmäßiger Anordnung die Packkammern für ankommende und abgehende Pakete.

Das zweite Geschoß enthält an der Hauptfront einen rund 100 qm großen Prüfungsaal, die Geschäftszimmer des Ober-Postdirektors nebst Bureau und ein Bibliothekzimmer. Im Westflügel liegen Diensträume der Abteilungen I und II der Ober-Postdirektion, im südlichen Querflügel, neben einzelnen Bureauräumen, die Hauptregistratur. Im Ostflügel ist eine Dienstwohnung für den Ober-Postdirektor angelegt.



Reichspostgebäude in Oldenburg.
Haupteingang.

Im dritten Geschoß nimmt den Mittelbau der Hauptfront ein 12,5 × 10,5 m großer Telegraphensaal ein, welcher Platz zur Aufstellung von 48 Morseapparaten bietet. In Verbindung mit dem Telegraphensaal steht ein 14 m langer und 9 m breiter Fernsprechaal, welcher vorläufig für 600 Anschlüsse eingerichtet ist. Weiter enthält das dritte Geschoß die Geschäftsräume der Abteilung III der Ober-Postdirektion, die Bezirks-Rechnungsstelle für Postanweisungen, die Kanzlei, je ein Zimmer für die Ober-Postinspektoren und den Postbauinspektor und das Bau-bureau. Eine Dienstwohnung für den Postdirektor ist im Ostflügel über der Dienstwohnung des Ober-Postdirektors hergerichtet.

Das Kellergeschoß wird zu einem wesentlichen Teile von den Räumen der Telegraphen-Materialienverwaltung in Anspruch genommen. Einen geräumigen Teil nimmt auch die Zentralheizungsanlage ein. Außerdem sind Aufbewahrungsräume für Gerätschaften und Formulare, sowie die für die Dienstwohnungen erforderlichen Wirtschaftskeller geschaffen.

Im Dachgeschoße dienen zahlreiche Verchlänge zur Aufbewahrung von Akten, Karten und Papieren; an dem südlichen Ende des westlichen Seitenflügels ist eine Dienstwohnung für den Hauswart eingerichtet.

Außer den bereits erwähnten beiden Zugängen nach den Schalterhallen sind noch drei weitere äußere Eingänge vorhanden. Von diesen führt der neben dem westlichen Eckturm an der Hauptfront liegende zur Ober-Postkasse und nach den im zweiten und dritten Geschoß liegenden Geschäftsräumen der Ober-Postdirektion und des Postamts. Der entsprechende Eingang neben dem östlichen Eckturm dient als Zugang zur Dienstwohnung und zu den Diensträumen des Ober-Postdirektors. Der Eingang zur Dienstwohnung des Postdirektors liegt an der Poststraße am südlichen Ende des östlichen Seitenflügels. Der vierte Eingang auf der Hofseite im Unterbau des Fernsprechturmes wird zu Dienstzwecken und als Zugang zur Hauswarts-Wohnung benutzt.

Zur bequemen Verbindung der sämtlichen Geschoße dienen vier an den Ecken der Hauptfront und an den südlichen Enden der Seitenflügel angeordnete Granittreppen.

Zur Beförderung von Akten und sonstigen Lasten sind in den Spindelmauern der beiden Haupttreppen an der Hauptfront Aufzüge für Handbetrieb angelegt worden.

Als dem baulichen Charakter der Stadt Oldenburg am besten entsprechend sind für die architektonische Durchbildung des Neubaus die Formen der späteren deutschen Renaissance gewählt.

Bei der Auswahl der Materialien zu den Außenfronten wurde auf die eigenartigen klimatischen Verhältnisse Oldenburgs besonders Rücksicht genommen. Hierbei mußte die Wetterbeständigkeit des Materials von ausschlaggebender Bedeutung sein.

Der Sockel sämtlicher Straßenfronten und das erste Geschoß der Hauptfront einschließlich der Ecktürme sind mit hellfarbigem Osterwalder Sandstein verblendet. Aus dem gleichen Material sind die Gesimse, Quaderketten, Fenstereinfassungen und sonstigen Architekturteile der übrigen Geschosse hergestellt. Die glatten Flächen haben rotfarbige Ziegelverblendung erhalten. Sandstein- und Backsteinflächen sind mit breiten, mit Muschelfalkmörtel weiß ausgestrichenen Fugen angelegt. Letzteres Material ist mit gutem Erfolge auch zum Verputz der Hoffronten, zum Versetzen von Sandstein, sowie zum Vormauern der Ziegelverblendung verwendet worden. Die Fensterumrahmungen an der Hofseite, der Sockel und die Gesimse daselbst, sind im Ziegelrohbau unter sparsamer Verwendung von Formsteinen ausgeführt.

Eine vertikale Gliederung der Fassaden wurde in einfachster Weise durch Anlage von Mittelrisalits an allen drei Straßenfronten und von zwei Ecktürmen an der Hauptfront erreicht. Die Mittelrisalits tragen steile Dachgiebel mit geschweiften Sandsteinrändern. Die Ecktürme haben verzierte Dachbrüstungen aus Sandstein und geschweifte Turmhauben erhalten.

Eine reichere Ausbildung ist nur für die Hauptfront und die Vorlagen der Seitenfronten gewählt worden. Vor dem Mittelbau an der Hauptfront ist eine von drei kräftigen Säulen getragene offene Bogenhalle in gefälliger Bildhauerarbeit angelegt. Die höher liegende Fenster-

gruppe des Prüfungsaales und des Telegraphensaales hat eine reichere architektonische Umrahmung erhalten.

In der Fensterbrüstung des Telegraphensaales sind die Wappen von Oldenburg und Preußen angebracht. In dem oberen Teile des Giebels ist ein deutscher Reichsadler mit der Kaiserkrone ausgemeißelt.

Ein besonderer Schmuck wurde den beiden seitlichen Eingängen an der Hauptfront durch die Aufstellung von vier lebensgroßen Standbildern — Erwerbsstände Oldenburgs darstellend — gegeben.

Die Rücklagen der Hauptfront zeigen scheinrecht abgeschlossene, durch Steinkreuze geteilte Fenster, welche in den unteren Flügeln hell, in den Oberlichten mit grünem Gärtnerglase zwischen breiten Bleisprossen verglast sind. Über dem Hauptgesims ist eine durchbrochene Dachgalerie aufgestellt.

Die Giebelvorlage an der östlichen Seitenfront trägt einen über dem Eingang zur Paketshalterhalle vorkragenden zweigeschossigen Zieranker.

Sämtliche Dachflächen sind durch eingeschieferte Aufsätze und Fledermauslukfen mit geschweiften Hauben belebt.

Die gute Wirkung des Sandstein Ornaments wird durch Vergoldung einzelner Teile unterstützt.

Durch die Anbringung von zierlichen Kunstschmiedearbeiten an den Türbeschlägen, sowie an Fenster- und Türgittern wird das Gesamtaussehen der Fassaden günstig beeinflusst.

Zur Erzielung möglichst feuersicherer Räume sind sämtliche Geschosdecken nach Förster'schem System zwischen eisernen Trägern massiv ausgeführt. Die Korridore haben Tonnengewölbe mit Stiehkappen aus Ziegelsteinen erhalten. Das Dachgeschos ist mit einem unverbrennlichen Fußboden aus Estrichgips versehen.

Der innere Ausbau des Hauses wurde in einfacher, aber gediegener Weise durchgeführt. Eine bessere Ausstattung wurde nur den dem Publikum zugänglichen Räumen zu teil.

Als Fußbodenbelag in den drei Hauptgeschossen ist vorwiegend Stabfußboden nach Heber'scher Art, für einzelne bessere Räume in Eichenholz, im übrigen in Buchenholz gewählt. Einzelne Nebenräume zeigen

kiefern Riemenfußboden. Der Stabfußboden im Erdgeschoß ist auf einer Asphaltunterlage verlegt.

Die Brieffschalterhalle und die Eingangshalle haben Tonplattenbelag nach Mettlacher Art, die Korridore Terrazzobelag, die Packkammern Gußasphalt erhalten.

Zu den Tischlerarbeiten in der Brieffschalterhalle und der Eingangshalle sowie zu den sämtlichen Außentüren und Fenstern hat Eichenholz, zu den übrigen Tischlerarbeiten Kiefernholz Verwendung gefunden. Sämtliches Holzwerk ist im Naturton lasiert und lackiert. Deckende Anstriche auf Holz sind nur in untergeordneten Räumen zur Ausführung gekommen.

Die Wand- und Deckenflächen sind je nach der Benutzung der einzelnen Räume in Leim-, Käse-, oder Ölwachsfarbe gestrichen und einfach oder besser gemalt. Tapezierung ist für die Dienstwohnungen, sowie für einzelne Räume der Ober-Postdirektion und des Postamts gewählt.

Stuckverzierungen sind nur an den Decken der besseren Dienstwohnräume angebracht worden. Die Anwendung von Stuck in Diensträumen beschränkt sich neben der Verkleidung eiserner Deckenträger und der Einfassung von Oberlichtöffnungen auf die Ausführung gezogener Gesimsleisten in einzelnen bevorzugten Räumen.

Reichere Behandlung wurde der dem Hauptverkehr des Publikums dienenden Brieffschalterhalle zu teil. Der hohe, durch zwei Geschosse reichende Raum wird von einer Boutendecte mit Stichtappen und verziertem Spiegel geschlossen und erhält sein Licht durch 6 Stück hochgelegene farbige Fenster. Die Wandflächen sind durch zahlreiche Bogenöffnungen für die Schalter zc. durchbrochen und durch vorgestellte Säulen und Pilaster kräftig gegliedert. Der untere Teil der Wandflächen und die Säulenpostamente sind mit einer dunkel gebeizten Eichenholztäfelung bekleidet. Die Säulen und Pfeiler haben Schäfte aus schwarzem Stuckmarmor und Broncekapitäl. Im wirksamen Gegensatz hierzu sind die glatten Wandflächen und die Decke ganz hell gehalten. Die in Stuck angetragenen Ornamente sind durch Vergoldung einzelner Teile belebt.

In den vier halbkreisförmigen Bogenseiten der Stirnseiten der

Halle sind von der Kunstmalerin Grete Waldau architektonische Motive aus der Stadt Oldenburg in Temperafarben zur Darstellung gebracht. Die farbigen Fenster sind vom Glasmaler Carl Busch in Schöneberg angefertigt.

Besonderer Erwähnung verdient noch die Decke des Prüfungsaales, welche vom Hoftheatermaler Mohrmann mit den Wappen der wichtigeren zum Bezirk der Ober-Postdirektion Oldenburg gehörigen Städte, und der Vorflur des östlichen Treppenhauses im 2. Geschoß, welcher — ebenfalls von Mohrmann — mit den Bildern alter oldenburgischer Posthäuser geschmückt ist.

Zur Erwärmung des Gebäudes ist eine Niederdruckdampfheizung angelegt; der erforderliche Dampf wird in zwei Röhrenkesseln von je 32 qm wasserberührter Heizfläche erzeugt. In den einzelnen Räumen sind Zierheizkörper (Radiatoren) aufgestellt. Die Beheizung der Dienstwohnungen erfolgt durch Kachelöfen. Das ganze Haus ist durch Gasglühlicht beleuchtet.

Der Posthof ist mit Stampfasphaltplatten auf Betonunterlage befestigt; die Fußwege sind mit Gußasphalt abgedeckt und mit Granitbordschwellen eingefasst.

Das an der Südgrenze des Postgrundstückes erbaute Nebengebäude enthält neben einer geräumigen Wagenhalle zwei Räume zur Lagerung von Materialien und sonstige Nebenräume.

Die Verdingung der Arbeiten und Lieferungen erfolgte teils auf dem Wege der öffentlichen, teils der beschränkten Ausschreibung. Einzelne Arbeiten, vorwiegend solche, deren Ausführung eine besondere Kunstfertigkeit erforderte, wurden freihändig vergeben.

Die schwierigen Gründungsarbeiten hat der Schachtmeister Vieve, die gesamten Maurerarbeiten der Maurermeister Töbelmann, die Zimmerarbeiten die Firma F. Meyer & Co., und der Zimmermeister Schomburg, sämtlich in Oldenburg, ausgeführt.

Die Sandsteinarbeiten einschließlich des Aushauens der Schmuckteile waren der Firma H. Boshen in Gemeinschaft mit dem Steinmeg-

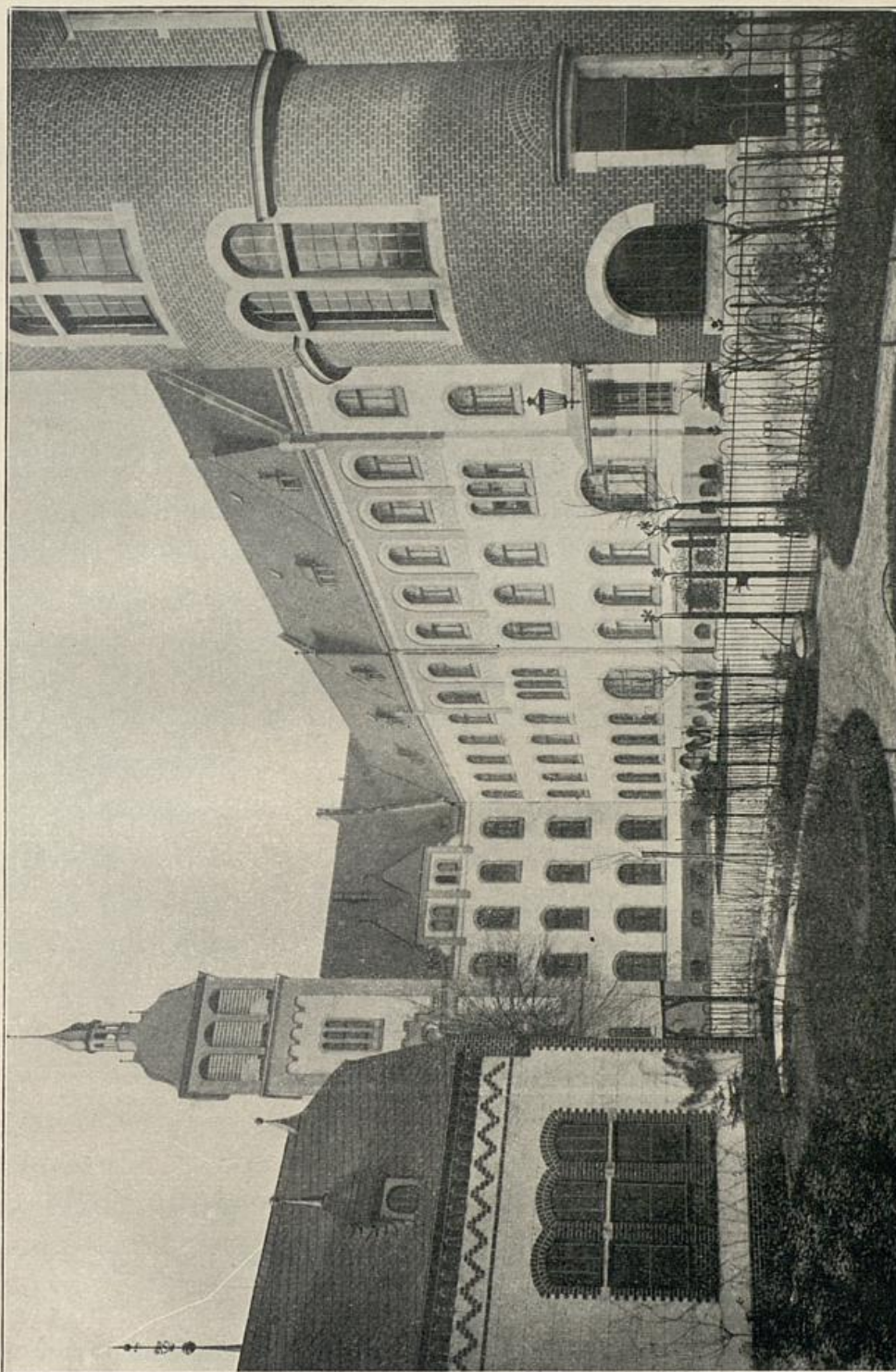
meister B. Neumann in Oldenburg übertragen, welche diese Arbeiten in dem Osterwalder Bruche der Firma Meine & Illemann ausführen ließen.

An der Lieferung der Hintermauerungsziegel und der sonstigen Mauermaterialien waren die Ziegeleien von C. Dinklage und G. Kettler in Oldenburg, die Aktiengesellschaft Frisia in Rodenkirchen und F. Bockelmann in Gruppenbühren, die Baumaterialienhandlungen J. Wempe, F. Neumann und H. Früstück in Oldenburg und der Sandlieferant J. Bakenhus in Donnerschwee beteiligt. Die roten Verblendsteine wurden durch Vermittelung der Firma Oscar Zucker in Berlin aus der Ziegelei von August Hahn in Paretz a. Elbe bezogen.

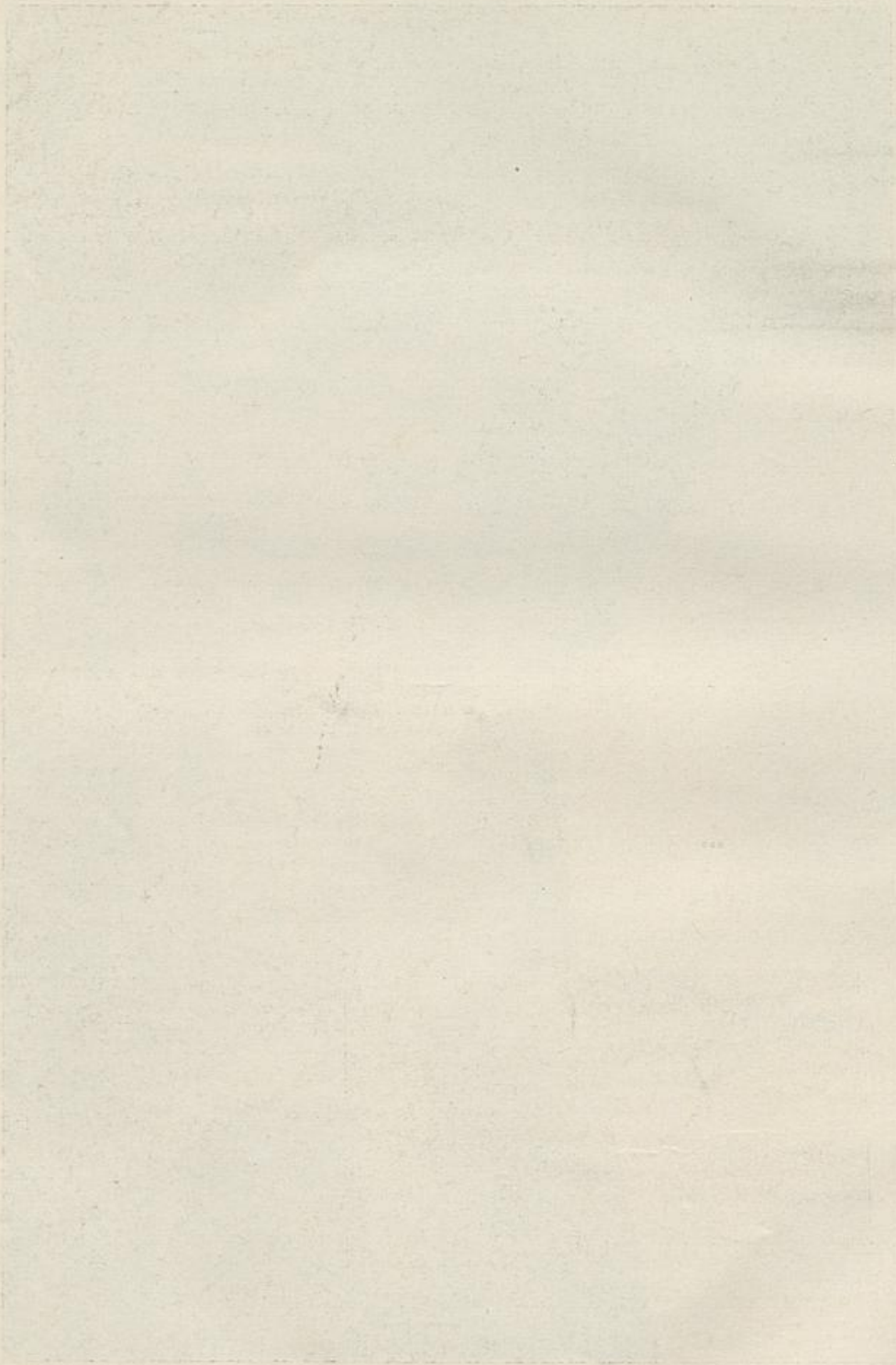
Bei den Eisenlieferungen waren tätig die Oldenburgischen Maschinen- und Elektrizitätswerke, die Eisengießerei von Meyer & Co. und W. Danne- mann in Oldenburg für die eisernen Träger und Säulen, H. Geuer & Co. in Mülheim (Rhein) für die Eisenkonstruktion des Fernsprechturmes, Hofkunst- schlosser Hartmann in Osterburg und W. Sorst in Hannover für die Kunst- schmiedearbeiten und der Hofschlossermeister Busse in Oldenburg für die Lieferung von eisernen Doppeltüren zur Sicherung von Kassenräumen.

Sämtliche Schiefer- und Holzzementbedachungen sind von J. Mähl in Bremen hergestellt. Die Klempnerarbeiten und die Herstellung der Gasrohrleitung hat der Klempnermeister W. Müller, die umfangreichen Wasser-, Abort- und Entwässerungsanlagen der Klempnermeister Ad. Müller, beide in Oldenburg, ausgeführt. Die Fußböden aus Eichen- und Buchen- holz hat die Firma Otto Heßer in Weimar, die eisernen Riemenfuß- böden F. Lübbers in Oldenburg geliefert. Die Herstellung der Terrazzo- beläge auf den Gängen und des Gipsestrichs im Dachboden war der Firma Petrucco & Girolami in Hannover übertragen. Die Tonplatten- beläge sind von Utschneider & Jaunez in Saargemünd geliefert und verlegt.

Die Lieferung von Lausitzer und Harzer Granit zu Treppenstufen und Bordschwellen, sowie von Schiefer-Fußleisten wurde von C. Hädrich und B. Högl in Oldenburg besorgt. Die Niederdruckdampfheizung wurde von Fritz Kaefelerle in Hannover eingerichtet. Die Kachelöfen stammen aus der Hofofenfabrik von D. J. Ricklefs in Oldenburg.



Reichspostgebäude in Oldenburg.
Hofansicht.



Handwritten text, possibly a library stamp or signature, located on the left side of the page. The text is faint and difficult to decipher.



Die Fenster einschließlich der zugehörigen Beschläge wurden von Immeyer & Sohn in Osnabrück und W. Franck & Söhne in Wesel geliefert. Die inneren und äußeren Türen sind von Ad. Willers in Oldenburg und J. Wittber in Wilhelmshaven angefertigt.

Die besseren Tischlerarbeiten in der Briefschalterhalle und Eingangshalle sind in den Werkstätten von F. Börjes, Ww. Mönning und A. Kaiser, sämtlich in Oldenburg, hergestellt. Der Letztgenannte hat auch die in der Eingangshalle liegende Eichenholzterrasse mit geschnitzten Geländern geliefert.

In die Ausführung der Stuckarbeiten haben sich die Firmen H. Borsche in Oldenburg und Boswau & Knauer in Hannover geteilt. Die Lieferung und das Anbringen sämtlicher Türbeschläge hat der Hofkunstschlosser Hartmann besorgt. Die Glaserarbeiten waren den Glasermeistern Prüsse in Hannover und Heinr. de Bries in Oldenburg übertragen. Die Beleuchtungskörper sind von W. Tebbenjohannis in Oldenburg und J. C. Spinn & Sohn in Berlin bezogen worden. Die Lastenaufzüge in den Treppenspindeln sind von der Maschinenfabrik A. Beed in Oldenburg konstruiert.

Die Modelle zu den Bildhauerarbeiten stammen aus den Ateliers der Bildhauer Max Bissing in Berlin und Otto Stichling in Schöneberg. Die Anstreicher- und Malerarbeiten hat der Dekorationsmaler Emil Spalthoff unter Mitwirkung des Hoftheatermalers Mohrmann ausgeführt.

Die Befestigung des Posthofes mit Stampfasphaltplatten und der Fußwege mit Gußasphalt ist von J. S. Kahlbecker in Deutz besorgt. Die Herstellung des Stampfbetonkanals zur Überwölbung der Hausbäke hatte die Firma Mölders & Cie. in Hildesheim übernommen. Die gärtnerischen Schmuckanlagen sind von den Landschaftsgärtnern Braungardt und Best in Oldenburg geschaffen.

Die Aufstellung des allgemeinen Bauentwurfes erfolgte im Reichspostamt unter der oberen Leitung des Geheimen Ober-Postrats Hake und unter Mitwirkung des Architekten Fhrn. von Rechenberg.

Die örtliche Bauleitung und die Ausarbeitung des Details, sowie der im Laufe der Bauzeit sich ergebenden Planänderungen und Ergänzungen war unter der Aufsicht des Postbaurats Schäffer dem Postbauinspektor Wittholt übertragen.

Die Ausführung mußte in zwei aufeinander folgenden Abschnitten erfolgen, weil bei dem Fehlen geeigneter Interimsräume das auf der Baustelle stehende alte Postgebäude erst abgebrochen werden durfte, nachdem im Neubau selbst die erforderlichen neuen Räume beschafft waren.

Nachdem der Neubau durch den Reichshaushaltsetat für 1898 die verfassungsmäßige Genehmigung erhalten hatte, wurde nach Beendigung sorgfältiger Bodenuntersuchungen im Sommer 1898 mit der Ausführung begonnen. Bis zum Frühjahr 1899 wurden die Gründungsarbeiten des ersten Bauabschnittes, welcher den westlichen Seitenflügel, den am großen Posthofe liegenden Querflügel und die südliche Hälfte des östlichen Seitenflügels umfaßte, beendet. Im Herbst 1899 wurde der erste Bauteil unter Dach gebracht und im Februar 1901 in Benutzung genommen.

Nach Niederlegung des alten Postgebäudes wurde dann im Frühjahr 1901 mit der Ausführung des zweiten Bauabschnittes vorgegangen. Es gehörte hierzu außer der nördlichen Hauptfront der die Briefschalterhalle enthaltene Mittelbau und die nördliche Hälfte des östlichen Seitenflügels.

Die Arbeiten wurden derart gefördert, daß das Dach noch im Herbst 1901 aufgebracht und der ganze Neubau in allen seinen Teilen im Dezember 1902 seiner Bestimmung übergeben werden konnte.

Die Baukosten ausschließlich der erheblichen Kosten für die Möbelausstattung und der Telegraphen- und Fernsprecheinrichtungen betragen:

a. für das Hauptgebäude	rd.	755 000 M
b. für das Nebengebäude	rd.	20 000 „
c. für die Nebenanlagen (Pflasterungen, Umwärmungsmauern, Kanalisation u. s. w.)	rd.	35 000 „
d. für die künstliche Gründung zu a—c	rd.	165 000 „
e. für die Überwölbung der Hausbäke	rd.	25 000 „

Insgesamt rd. 1 000 000 M

Das Hauptgebäude enthält rund 36000 cbm umbauten Raum; 1 cbm desselben stellt sich demnach auf rd. 21 *M.* Die Grundfläche des dreistöckigen Gebäudes umfaßt hierbei rund 2200 qm; 1 qm kostet demnach rd. 340 *M.*

So ist das neue Haus in geräumiger zweckmäßiger Anlage aus gediegenem deutschen Material und in tüchtiger Arbeit erbaut worden.

Unter den zahlreichen neuen Reichspostgebäuden darf es mit Recht einen Platz in der ersten Reihe in Anspruch nehmen.

Möge der gute Geist freudiger Pflichterfüllung, welcher die Post in ihrer Arbeit stets begleitet hat, auch in diesem Hause walten. Möge dasselbe der Residenzstadt Oldenburg ein dauernder Schmuck, dem Publikum ein bedeutjamer Mittelpunkt für Handel und Verkehr, den Beamten ein angenehmes dienstliches Heim sein.















