

**Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

**Geschichte der Oldenburgischen Post**

**Rüthning, Gustav**

**Berlin [u.a.], 1902**

[II. Die oldenburgische Staatspost.]

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

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 Landeschulbibliothek, 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 Bechta 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 Hanseastädten 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 eidgebundenen, 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 Kniphausensche 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 Etlin übersiedelt, 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, Barel, 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, Neuschanz, 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 Postgerechtheiten; 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 Postfächer 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 Postfächer 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 Postfreimarkenkunde 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 Chaussee in folgenden Strecken fertig geworden: die Helmer von Althuntorf bis Huntebrück und der Weg von hier bis Elsfleth 1863, die Chaussee von Oldenburg bis Althuntorf 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 Chaussee 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 Chaussee 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 Zweigchaussee mit der Butjadinger Chaussee 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 Chausseebaus 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—Hookfiel 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 Ersatzleistung 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 Hoherzichtigkeit 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

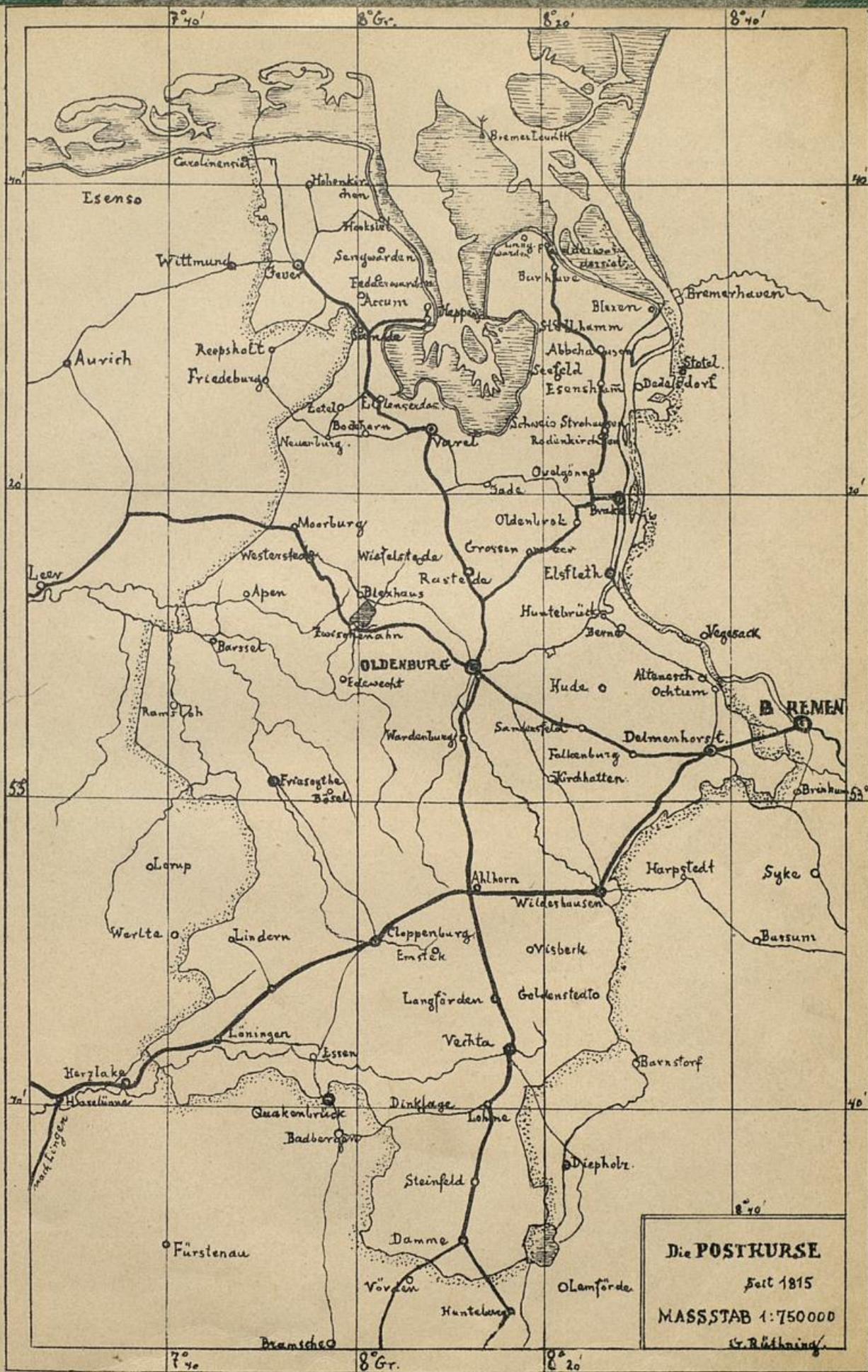
dem großen Gefolge des Monarchen befand sich auch der Bundeskanzler Graf Bismarck, der mit Genehmigung des Königs auf der ersten preussischen Gebietsstrecke durch ein von ostfriesischen Grundbesitzern geführtes Ehrenviergespann, begleitet von einer berittenen Ehrengarde, gefahren wurde. Der Ober-Postdirektor 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 Postamtsverkehrs 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



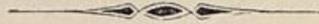


Geheimen Ober-Posttrat ernannt und trat am 1. Januar 1901 in den Ruhestand. Sein Nachfolger, Ober-Postdirektor Ernst Alfred Oskar Treutler, geboren am 13. Dezember 1848 zu Fürsten-Elguth, Kreis Dels in Schlesien, war Artillerie-Offizier, hat sich 1870—71 das eiserne Kreuz erworben, nahm infolge der im 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 Posttrat 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.

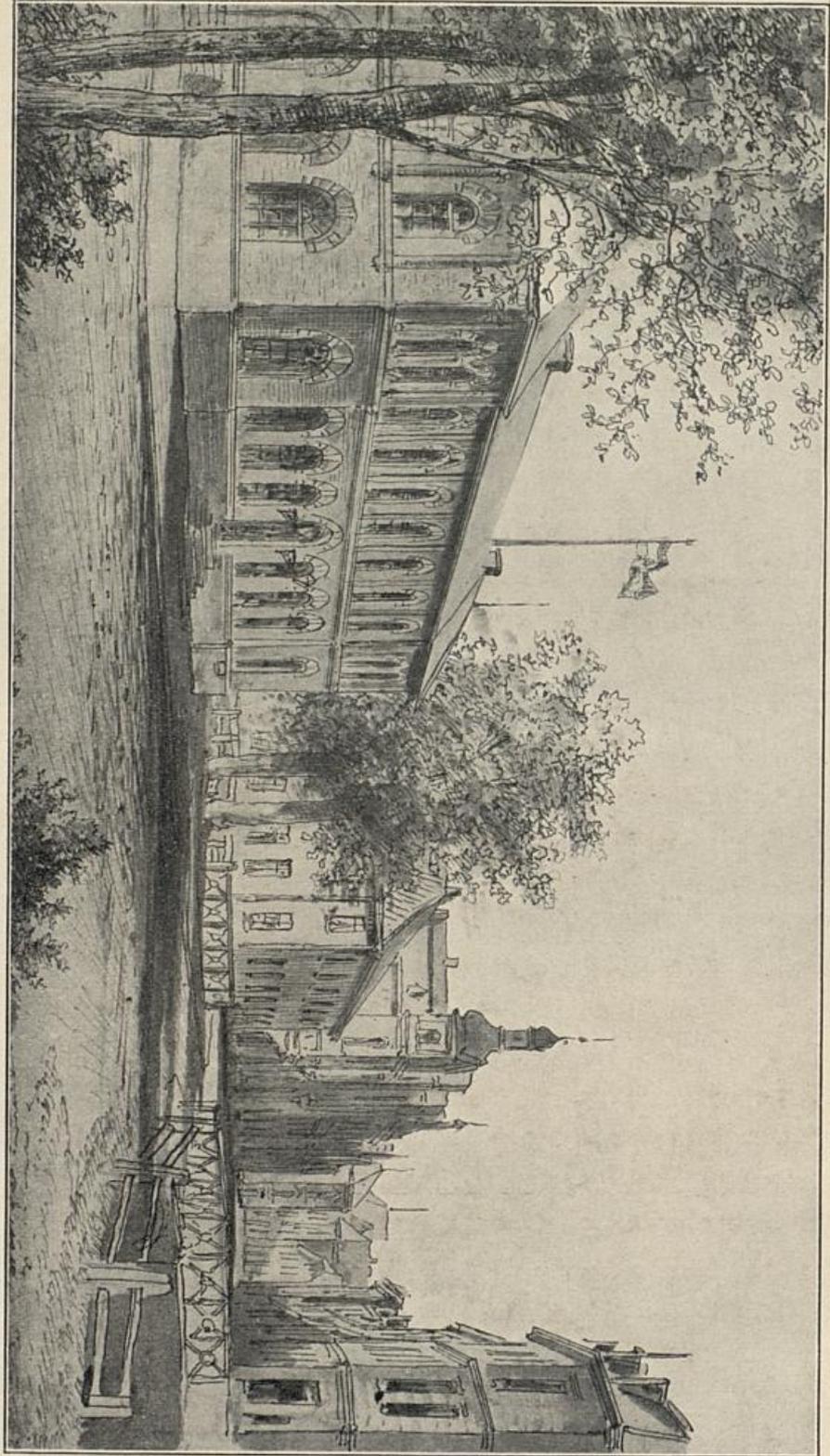
Manchem älteren Stadtooldenburger mag es auch interessant sein zu erfahren, in welchen Gebäuden der Residenz die Post im Laufe des verflossenen Jahrhunderts ihr Heim gefunden hat. Das Posthaus befand sich am Ende des 18. Jahrhunderts am Inneren Damm an der Stelle des jetzigen Hauses Nr. 13—14 in dem 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 Delsenstrich. 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:** A<sup>2</sup> 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. A<sup>2</sup> Grafsch. Old. Kammerregistratur: II. Abt. XVII Gemeinschaftliche Sachen, I: Herrschaftliche Onera D, Convol. 1. über die Ablösung der Kötterdienste. A<sup>2</sup> 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. A<sup>2</sup> Herrschaft Zeven: Tit. XXVI, Nr. 1, 2 über das Zevenische Postwesen. A<sup>2</sup> 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. A<sup>2</sup> Kabinet-Registratur Oldenburg der verschiedenen Jahrgänge über die Post unter dem Hause Holstein-Gottorp und die münsterische und wildenhäuserische Post vor 1803 (1804 Reg. 21—3 Nr. 12).

**Kaiserliche Ober-Postdirektion zu Oldenburg:** A<sup>2</sup> betreffend Überleitung der Verhältnisse der oldenburgischen Postverwaltung in die Bundes-Postverwaltung, Abt. A Sekt. I Lit. Nr. 29. A<sup>2</sup> betreffend Einrichtung der Ober-Postdirektion in Oldenburg Abt. B Sekt. II Lit. Nr. 1.

