

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Geschichte der Oldenburgischen Post

Rüthning, Gustav

Berlin [u.a.], 1902

[I. Die oldenburgische Post als Privatunternehmen.]

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

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 ehrnhaften 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. Oktobris 1656 bis den 8. Oktobris 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 Schlovoigt, 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 dajelbst, 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.

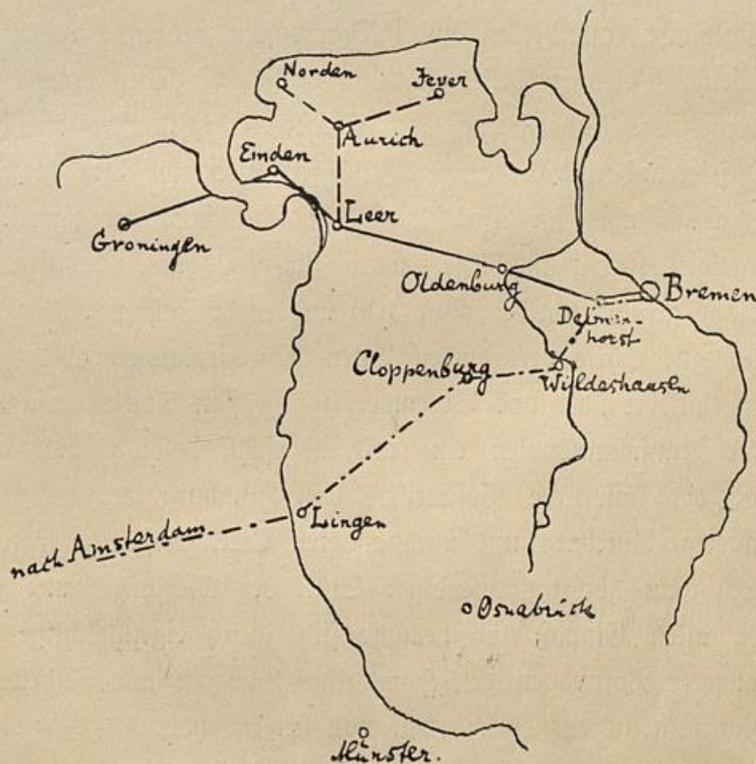
Anderes aber lag es mit der Grafschaft Oldenburg. Wir erinnern uns, daß der Botenpostmeister Magnus von Höfften in Wildeshausen über Oldenburg mit dem Kaiserlichen Postamt in Bremen seit 1656 in Verbindung stand. Dies fand indessen nicht die Billigung der schwedischen Regierung in Stade, welche es mit 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 wachsameres 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 Wildeshausener 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 Postkillionen 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 Rükchendeputat 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 Mezgerposten, 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 jehen, 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 Hülſ und Schutz geleistet werde. Andeme 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

Postkellione 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 Zever eine Kollfuhrverbindung mit Emden, Norden, Aurich, Esens, Wittmund, Barel, Oldenburg, Apen, Neuenburg, Neustadt-Goedens und den wichtigsten Punkten des Zeverlandes. 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 Straßendamm 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 vöginge, 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 wiederum 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.

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 ~~Ein~~ ^{Ein} 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,