

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Geschichte der Oldenburgischen Post

Rüthning, Gustav

Berlin [u.a.], 1902

[Die dänische Zeit, 1667 - 1773.]

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

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

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

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

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

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

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

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

***) Stephan, H., ebenda S. 79—80.

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

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

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

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

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

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

gehe, soweit tunlich dabei berücksichtigt werden sollten. Alle herrschaftlichen Briefe und Pakete hatte die neue Post auf ihrem ganzen Zuge frei zu befördern. Die Postillione trugen rote Röcke und Mäntel mit gelbem Unterfutter und ebensolchen Aufschlägen, samt dergleichen Kapuzen, hatten ein Posthorn und ein Brustschild mit dem oldenburgischen Wappen und der Umschrift: „Oldenburgische fahrende Post.“ Das Jahr der Eröffnung war 1734. Die ins Auge gefaßte Vereinigung der reitenden Post mit dieser Fahrpost ist erst 1794 eingetreten. Mit der Stadt Bremen wurde am 6. Juni 1734 eine Vereinbarung getroffen, daß die Accisegebühren von den von Bremen abgehenden Waren und der Zoll beim Wahr-Turm richtig bezahlt, die bremische Rechtsprechung in Straf- und bürgerlichen Sachen anerkannt und von Bremen keine Briefe befördert würden, wenn nicht eine besondere Übereinkunft mit der Stadtpost getroffen wäre; den Bremer Ordonnanzfahrern sollte kein Schaden geschehen, sie sollten aber 3—4 Stunden vor Abgang der Post nach Oldenburg keine Fahrt mit Passagieren oder Waren unternehmen. Übrigens verlangte auch die Stadt Bremen eine Erkenntlichkeit. Als diese Bedingungen anerkannt waren, durfte der neue Postwagen „nunmehr mit angelegter Mundirung und Blasung des Posthornes anhero und von hier 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.