

**Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

**Geschichte der Oldenburgischen Post**

**Rüthning, Gustav**

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

[Das Postwesen unter dem Hause Holstein-Gottorp, 1773 - 1800.]

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

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~~ 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,