

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Heimatkalender für das Oldenburger Münsterland

Vechta, Oldb, 1952

[Engelbert Hasenkamp]: Anfänge und Entwicklung der Post im Kreise
Vechta

urn:nbn:de:gbv:45:1-5276

Anfänge und Entwicklung der Post im Kreise Vechta

Aus der Mitte des 17. Jahrhunderts (1644) stammen die ersten Aufzeichnungen von einer Postverbindung zwischen Münster und Bremen, die über unsere Kreisstadt Vechta führte. Auch ist nachgewiesen, daß die Drost von Vechta um diese Zeit einen Postlauf mit der Residenz des Bischofs von Münster unterhielt. Diese Verbindung ging über Cloppenburg und von dort aus wurden die Poststücke auf das Amtshaus in Vechta gebracht. Die für den Drost von Galen bestimmten Briefe beförderte man nach Dinklage, dem Sitz des Drost, weiter. Ob dieses nun eine dauernde Verbindung geworden ist, läßt sich aus den vorhandenen Unterlagen leider nicht nachweisen.

Die Verbindung der Stadt Oldenburg, als Sitz des Herzogs, mit den Amtsleuten und Vögten, die nicht an der bereits ausgebauten und regelmäßigen Postroute Oldenburg—Bremen lagen, wurde durch Frondienste der Köter aufrechterhalten. Diese Botengänge nahmen verständlicherweise eine längere Zeit in Anspruch, als die gewöhnliche Postbeförderung auf der Reisedecke. Auch kam es vor, daß sich keine geeigneten Personen finden ließen, die die Postsachen nach Oldenburg brachten. Aber auch der „Geschäftsgang“ innerhalb des Kreises bereitete gewisse Schwierigkeiten. Von den Vögten wurden immer wieder Beschwerden über die zu starke Belastung der pflichtigen Briefträger eingebracht. So führten z. B. die Untervögte und Besteller aus dem Kirchspiel Lohne im Jahre 1805 Klage darüber, daß die häufigen Durchmärsche von französischen Besatzungstruppen vermehrte Lasten durch die Einquartierung und täglichen Bestellungen verursachten. Außerdem verlangte das Landgericht in Zivil- und Kriminalsachen zu allen Tages- und Nachtzeiten wichtige Zustellungen. Die herzogliche Kammer in Oldenburg brachte daher in Vorschlag, die Briefe an bestimmten Tagen in der Woche abzusenden, um so den Landboten gewisse Erleichterung zu geben. Aus einem Aktenverzeichnis des Kreisamtsarchivs in Vechta geht die Anzahl der in den einzelnen Orten verpflichteten Boten hervor. Es waren in:

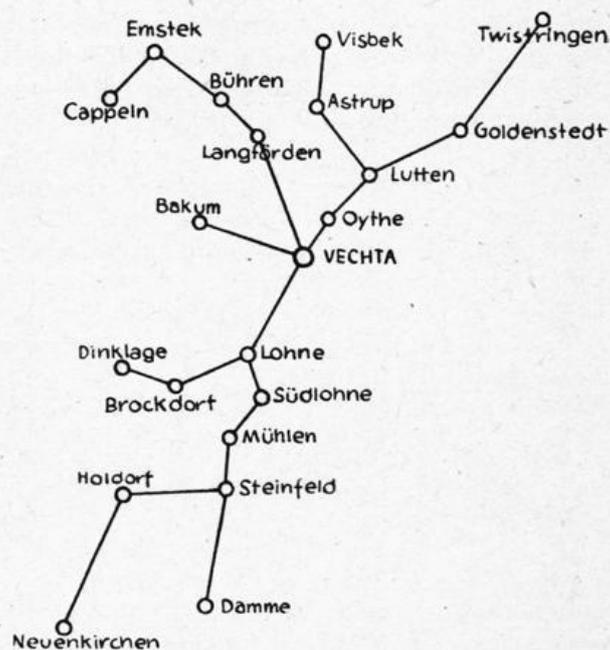
Lohne	18	Dinklage	15
Cappeln	2	Langförden	6
Oythe	3	Damme	14

Twistringen,	30	Visbek	4
Bakum	12	Steinfeld	9
Lutten	2	Emstek	12
Neuenkirchen	5	Goldenstedt	4

also insgesamt 136 Briefträger.

Im Jahre 1806 wurde von der oldenburgischen Kammer angeregt, eine ordentliche Landbotenpost mit bestimmten Postlagern, festgelegten Ankunfts- und Abgangszeiten, Postrouten usw. einzurichten. Dabei sei vor allen Dingen auf die möglichst schnelle Postbeförderung zu achten. Zu dieser Neuerung waren lange und schwierige Verhandlungen mit den damaligen Vögten und den 136 Briefträgern erforderlich. Bis zur endgültigen Einrichtung dieser Botenpost wurde die Postzustellung an vier bestimmten Tagen der Woche vorläufig genehmigt. Auch mit dieser Regelung war man noch nicht einverstanden und beschwerte sich weiter, daß öfters drei bis fünf Briefe an einem Tage auszutragen seien, was doch eine erhebliche Belastung bedeute.

Endlich war es dann 1810 so weit, daß vom damaligen Amt Vechta mit Zustimmung der Obervögte ein regelrechter Plan für die abgehende und ankommende Post mit genauer Uhrzeit und Ortsangabe aufgestellt werden konnte (siehe Skizze).



Ferner wurde bei dieser Ubereinkunft noch festgelegt, daß für das Winterhalbjahr die Briefträger eine Stunde später abgehen konnten. Sie sollten über die Einhaltung ihrer Verpflichtungen nochmals gehörig instruiert werden und unbedingt auf die gewissenhafte Durchführung dieser Anordnung bedacht sein. Für ganz eilige Fälle seien Ordonnanzen zu besorgen, und schließlich war noch bestimmt, daß bei Verspätung eines Briefträgers dieser die Briefe selbst weitertragen müsse. Auf Anregung des Landgerichts Vechta, das zu damaliger Zeit eines der meisten Postbenutzer war, wurden den Boten noch Verzeichnisse über die mitgeführten Briefe übergeben, um sich so vor Verlust und Veruntreuungen zu schützen. Da sich diese Ordnung ziemlich gut bewährt hatte, konnte sie auch bis zur Ankündigung einer neuen Einrichtung durch die herzogliche Kammer im Jahre 1819 beibehalten werden.

Die bevorstehende Neuordnung des Postwesens sollte sich nicht nur auf die Briefpost beschränken, sondern sah auch die Bestellung eines Posthalters für die in das Gebiet des Kreises Vechta zu verlegende Extrapost vor. Das Extrapostwesen unterstand ab 1. Januar 1821 der Postdirektion in Oldenburg. Die „Vorläufigen Bestimmungen über das Extrapostwesen“ besagten u. a., daß der Postmeister das örtliche Direktorium der reitenden und fahrenden Botenpost und der Extrapost inne hat. Er ist Abnehmer der ankommenden Post, und sein Haus müsse den Reisenden das nötige Unterkommen verschaffen und das Erforderliche liefern. Für den Extrapostdienst mußten 8 Pferde und für außergewöhnliche Fälle weitere 4 Pferde zur Verfügung stehen.

Die übrigen Fuhren geschahen durch ortsansässige Rollfuhrleute, die sich den Bestimmungen der genannten Verordnung unterwerfen mußten. Außerdem wurde auf den Hauptstationen noch ein beeidigter Wagenmeister eingesetzt, der dem Postmeister unterstand. Dieser entschied über die Schwere der Wagen, die Anzahl der Pferde, Gepäckaufbewahrung und andere technische Dinge mehr.

Alljährlich fand eine Visitation durch die Postdirektion statt, wobei alle Einrichtungen auf den einzelnen Stationen an Ort und Stelle kontrolliert wurden.

Der Postmeister war für das ganze Betragen der Postillone verantwortlich und

hatte auf die genaue Erfüllung ihrer Pflichten zu achten. Aus triftigen Gründen war er befugt, die Postillone zu entlassen. Bezüglich der Bestrafung wurden noch besondere Bestimmungen erlassen.

Jeder Postillon mußte eine blaue Weste mit rotem Kragen und Aufschlägen, mit weißem Unterfutter und gelben Schnüren tragen, ferner eine Armbinde mit dem Landeswappen auf dem linken Arm, einen Oberrock nach dem gleichen Muster und einen lackierten Hut nach vorgeschriebenem Schnitt. Außerdem war jeder Postillon mit Stiefeln und Posthorn versehen.

Des weiteren enthält das „Vorläufige Reglement“ noch Bestimmungen über Reihenfolge der Rollfuhrleute, Auswechseln der Pferde, Entschädigung für nicht stattgefundenen Fahrten, über die Taxe und die Höhe des Trinkgeldes, Vergütung des Postmeisters, Streitigkeiten zwischen Reisenden und dem Postmeister und anderes mehr.

Nach einem Verhandlungsprotokoll des Amtes Vechta vom 31. Januar 1820 hatte sich der damalige Einwohner Laurentius Bödecker aus Vechta zur Übernahme der Extrapost unter den gestellten Bedingungen bereit erklärt. Er wurde damit erster Postmeister von Vechta. In einer weiteren Niederschrift finden wir die Vereidigungsprotokolle je eines Postboten von Vechta, Visbek und Goldenstedt. Die für den übrigen Teil des Kreises Vechta bereits erwähnten Landboten (136 Stück) sind anscheinend bis zu dieser Zeit weiter ihren Botenpflichten nachgekommen.

Aus einem Bericht der Kammer zu Oldenburg vom 17. Oktober 1820 entnehmen wir, daß seit dem 1. April dieses Jahres nun wirklich diese Posteinrichtung zustande gekommen ist und eine Entlastung der bislang verpflichteten Boten in Erwägung gezogen werden solle. Bereits im Jahre 1806 hatten viele Landboten sich bereit erklärt, eine jährliche Entschädigung zu zahlen, wenn sie vom Botendienst befreit würden. Dieses Angebot wurde jetzt nochmals wieder überprüft und eine Einigung ist dann tatsächlich zustande gekommen. Das als Entschädigung gezahlte Geld floß nun der neuen Extrapost zu. In jedem Kirchspiel verblieb nunmehr ein Briefträger, der die Poststücke in seinem Orte auszutragen hatte.

Mit Verfügung der Kammer in Oldenburg vom 31. Dezember 1820 wurde für die Station Vechta der Postverwalter Bödecker



der reitenden und fahrenden Post auch zum Postmeister der Extrapost ernannt.

Am 22. März 1831 wurde eine neue Posttaxe eingeführt. Nach den dazu ergangenen Bestimmungen mußten die Portos handschriftlich auf den einzelnen Couverts notiert und in eine Portoliste eingetragen werden. Ein Brief aus einem gewöhnlichen Aktenbogen wurde als 1 Loth schwer taxiert und dafür einfaches Porto berechnet. $1\frac{1}{2}$ Bogen = $1\frac{1}{2}$ faches Porto usw. Weitere Aktenstücke berichten noch über verschiedene technische Verbesserungen, Verlegung

der Postkurse auf andere Wochentage usw. So blieben nun die Verhältnisse, bis das Herzogtum Oldenburg am 1. Juli 1852 als eigenes Postgebiet dem deutsch-österreichischen Postverein beitrug und gleichzeitig auch die Einführung der ersten oldenburgischen Freimarken erfolgte.

Nach weiteren 15 Jahren, am 1. Januar 1868, vereinigte sich nun auch Oldenburg mit dem Postwesen des Norddeutschen Bundes und fügte sich so in die große vaterländische Gemeinschaft.

Engelbert Hasenkamp

Die Post im Kreise Cloppenburg in fortschrittlicher Entwicklung

Cloppenburg, dessen Ursprung die 1284—1303 vom Grafen Otto III. von Tecklenburg erbaute „Burg der Klubgenossen“ ist, liegt an einem der ältesten Kulturwege Nordwestdeutschlands, der flämischen Heerstraße. Deshalb kam es auch schon recht früh mit der Post in Berührung. Bereits 1578 bestand eine Botenpost zwischen Hamburg und Amsterdam, die über Cloppenburg führte. Die Boten legten ursprünglich den ganzen Weg zu Fuß zurück und gebrauchten dazu im Winter 7, im Sommer 6 Tage. Aus dieser Botenpost wurde 1650 eine Reitpost, die zweimal in der Woche von Hamburg über Bremen—Delmenhorst—Wildeshausen—Cloppenburg—Lönigen—Haselünne nach Amsterdam verkehrte. Der Betrieb auf der Strecke Bremen—Lingen oblag dem Postmeister Magnus von Höfften aus Wildeshausen. Diese Fernverbindung erhielt 1656 Anschluß von der zwischen Oldenburg und Cloppenburg eingerichteten reitenden Briefpost die der Graf Anton Günther von Oldenburg als erste oldenburgische Postverbindung ins Leben rief. Der Graf beauftragte zunächst Johann von Höfften, einen Bruder des Wildeshauser Postmeisters, den Betrieb auf dieser Strecke gebührend zu beaufsichtigen. Die Post fuhr einmal wöchentlich und brachte die Briefe der gräflichen Verwaltung von Oldenburg nach Cloppenburg. Private Briefe beförderte von Höfften auf eigene Rechnung. Die Post passierte bei Sage den hannoverschen Zoll. Um die Zollgebühren zu sparen, nahm sie ab 1777 ihren Weg über Beverbruch und umging somit hannoversches

Gebiet. Der Zoll fiel erst fort, als Wildeshausen 1803 an Oldenburg kam. Seit dieser Zeit fuhr auch die Post wieder über Sage.

Im Laufe der Zeit wurde der Ruf auch nach einer Personenbeförderung durch die Post lauter. So hören wir im Jahre 1676 erstmals von einer Planung, auf der Strecke von Bremen über Cloppenburg—Lingen nach Zwolle Personen zu befördern. Durch Einwendungen verschiedener einflußreicher Persönlichkeiten damaliger Zeit scheint aber diese „Postfuhr“ nicht in Gang gekommen zu sein. Erst 16 Jahre später erhielt Heinrich Bremer aus Bremen die Konzession auf 10 Jahre, Reisende und Güter auf der Strecke Bremen bis Amsterdam zu befördern. Die Briefbeförderung war ihm bei einer Geldstrafe von 1000 Thalern untersagt. Nach Ablauf der Genehmigung ging der Betrieb an das holländische Postkontor über.

1803 wurden die münsterschen Ämter oldenburgisch. Dadurch erfuhr auch der Postverkehr neuen Auftrieb. Noch im gleichen Jahre wurden Botenposten zwischen Cloppenburg und Vechta, Steinfeld, Lohne, Damme, Dinklage und Osnabrück eingerichtet. Die Vechtaer Post wurde 1821 durch eine neue ersetzt, die die Amtsstädte Cloppenburg und Vechta über Emstek mit einander verband. Sie bestand bis 1860, als die Landbestellung begann.

Eine zweite Botenpost zwischen Cloppenburg und Quakenbrück über Essen erwies sich ab 1820 als erfolgreich, sie wurde erst ab 15. November 1875 durch die Eisenbahn

