

# **Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

## **Jahrbuch für das Oldenburger Münsterland**

**Vechta, Oldb, 1969-**

Stefan Hartmann: Die Beziehungen Wildeshausens zu Südoldenburg in der früheren Neuzeit im Spiegel des Wildenshauser Stadtarchiv

**urn:nbn:de:gbv:45:1-5285**

# Die Beziehungen Wildeshausens zu Südoldenburg in der frühen Neuzeit im Spiegel des Wildeshauser Stadtarchivs

VON STEFAN HARTMANN

Die Amtsbücher und Akten des Wildeshauser Stadtarchivs, das als Depositum im Staatsarchiv Oldenburg verwahrt wird, wurden im Jahre 1974 neu geordnet und verzeichnet. In dem umfangreichen, bisher von der Forschung kaum ausgewerteten Bestand findet sich eine Fülle von Belegen über die in der frühen Neuzeit engen Beziehungen Wildeshausens zum Oldenburger Münsterland, die hier im folgenden vorgestellt werden sollen<sup>1)</sup>. Bei den Amtsbüchern sind es vor allem die Wildeshauser Stadt- und Protokollbücher, Lager- und Landbücher, Bürgerverzeichnisse und Geburtslisten, Kämmeri- und Akziserechnungen, die für das 17. und 18. Jh. Aufschluß über die Verbindungen und mannigfaltigen Berührungen der Stadt und ihrer Einwohner zu den Ämtern Vechta und Cloppenburg geben. Auch in den Akten hat diese enge Verflechtung, die trotz der zeitweiligen schwedischen und hannoverschen Oberherrschaft über Wildeshausen nur in geringem Maße beeinträchtigt werden konnte, ihren Niederschlag gefunden. Einen Hinweis über den Zuzug Wildeshauser Einwohner aus dem Oldenburger Münsterland bietet der Familienname Visbek (Visbeck), der in den Bürgerlisten der Stadt häufiger erscheint. So wurde im Jahre 1616 der Bürger Conrad Visbeck neben Bernhard Vierdenhalben und Deithard Schweders zur Wahl in den Wildeshauser Sechzehner Ausschuß vorgeschlagen<sup>2)</sup>. Im Jahre 1673 lagen Bürgermeister und Rat der Stadt Vechta mit Wildeshausen im gerichtlichen Streit, da sich die Wildeshauser beharrlich weigerten, ihren Schuldverpflichtungen nachzukommen<sup>3)</sup>. Fast zur selben Zeit klagte der Cloppenburger Einwohner Wilhelm Gottfried Steding gegen den Magistrat von Wildeshausen, da er gleichfalls sein dem Stadtsäckel geliehenes Kapital nicht zurückbekommen hatte<sup>4)</sup>. Die Häufung von Klagen dieser Art in der zweiten Hälfte des 17. Jhs. verdeutlicht, wie verschuldet Wildeshausen nach dem Ende des 30 jährigen Krieges war. Die vergeblichen Versuche von Magistrat und Bürgerschaft, bei ihren schwedischen, münsterischen und hannoverschen Oberherren die Befreiung von der ständig wachsenden Kontributionslast zu erwirken, sind ein deutliches Beispiel hierfür<sup>5)</sup>. Wenn auch Wildeshausen nach der Reformation überwiegend evangelisch wurde, so hielt dennoch die katholische Gemeinde der Stadt, die erst in der Zeit von 1822 bis 1848 ein eigenes Gotteshaus erhielt, enge Verbindungen zum angrenzenden Münsterland aufrecht. Auch die Ergänzung der Wildeshauser katholischen Kirchengemeinde durch Zuwanderung aus den Ämtern Vechta und Cloppenburg war beträchtlich, wie ein Verzeichnis der Gemeindemitglieder aus dem Jahre 1848 ausweist<sup>6)</sup>. Die Beziehungen der katholischen Kirchengemeinde zum Oldenburger Münsterland spiegelt auch ein Aktenstück von 1822 bis 1830 wider, das über die Aufnahme von 120 Reichstalern durch den Wildeshauser Schneidermeister Christian Hermann Schulte von dem Prälaten Vagedes in Visbek Aufschluß gibt<sup>7)</sup>. Als nach dem Reichsdeputationshauptschluß 1803 sowohl Wildeshausen als auch die Ämter Vechta und Cloppenburg in dem Oldenburger Herzog Peter Friedrich Ludwig einen gemeinsamen Oberherrn erhielten, wurden die Ver-



kehrverbindungen Wildeshausens mit dem ehemaligen Niederstift Münster zunehmend stärker ausgebaut. Hierfür bietet die im Stadtarchiv Wildeshausen vorliegende Kostenberechnung der neuen Weganlage von Wildeshausen nach Cloppenburg aus dem Jahre 1822 ein anschauliches Beispiel<sup>8)</sup>. Auch ein Verzeichnis der von dieser Weganlage nach Cloppenburg durchquerten Wildeshäuser Ländereien findet sich hier (1822)<sup>9)</sup>. Ein weiteres Aktenstück enthält Angaben über die Bewilligung der Anlage einer Chaussee von Wildeshausen nach Goldenstedt von 1858<sup>10)</sup>. Es ist jedoch keineswegs so, daß erst das 19. Jh. Verkehrs- und Postverbindungen zwischen Wildeshausen und dem Südoldenburger Raum gebracht hätte. In den Unterlagen des neu verzeichneten Wildeshäuser Stadtarchivs finden sich zahlreiche Belege, aus denen schon für das 17. und 18. Jh. ein reger Fuhr- und Postverkehr, vor allem zwischen Wildeshausen und Vechta, ersichtlich ist. Ein farbiges Bild der damaligen Verkehrssituation vermitteln die Ordonnanzfuhrtaxen der Stadt Wildeshausen sowie die Taxa der extraordinären reitenden und fahrenden Posten, die aus dem 17. und 18. Jh. überliefert sind<sup>11)</sup>.

Der älteste erhaltene Beleg über die Fuhr- und Frachtkosten im Oldenburger Münsterland, der im Wildeshäuser Aktenbestand vorliegt, findet sich in einer Aufstellung von Bürgermeister und Rat zu Cloppenburg vom 3. Dezember 1669<sup>12)</sup>. Danach hatte in der Sommersaison von Mai bis Michaelis (29. September) eine von Lönningen über Cloppenburg nach Wildeshausen reisende Person 1 Rt. Fracht- und Fuhrgeld zu bezahlen; bei zwei Personen erhöhte sich das Fahrgeld auf 1 Rt., 18 Groten, während drei Fahrgäste insgesamt 1 1/2 Rt. zu entrichten hatten. Hieraus geht hervor, daß sich bei einer größeren Zahl von Passagieren die Fahrkosten für den einzelnen verringerten. Sollten die Fahrgäste jedoch ein Extra Vorspann verlangen, so waren für die Strecke Wildeshausen/Cloppenburg hin- und zurück 1 Rt., 30 Gr. zusätzlich zu bezahlen. Über die Höhe dieser Gebühren kam es indes zwischen Fahrgästen und Fuhrleuten zum Streit, da sie der einen Seite zu hoch und der anderen zu niedrig erschienen. 1684 hatten sich die Transportkosten für eine Person von Wildeshausen nach Cloppenburg auf 1 Rt. erhöht, während man 1669 für diesen Preis noch weiter nach Lönningen fahren konnte<sup>13)</sup>, für dieselbe Strecke zahlten zwei Personen 1 Rt., 18 und drei Fahrgäste 1 Rt., 36 Gr. Wie die Gebührenordnung vom 18. März 1700 verdeutlicht, waren die Fahrpreise dieselben wie 16 Jahre zuvor,<sup>14)</sup> und auch noch im Jahre 1766 lagen sie auf der gleichen Höhe. Allerdings galten die bisher angegebenen Gebühren nur für die Sommerzeit von Mai bis Michaelis; in der übrigen Zeit des Jahres galt der Wintertarif, der erheblich über den Sommerpreisen lag, da die Fuhrleute gerade in den Wintermonaten mit beträchtlichen Verkehrsbehinderungen wie Dunkelheit, Nebel, Glätte rechnen mußten, was oft zu großen Verzögerungen in der Fahrzeit führte. Der Wintertarif betrug für eine Person auf der Strecke Wildeshausen-Vechta bzw. Cloppenburg 1 Rt., 18 Gr., zwei Fahrgäste zahlten 1 Rt., 54 und drei zusammen 2 Rt.<sup>15)</sup>. Wenn die Reisenden ihre eigenen Wagen, z. B. Kutschen und Jagdwagen bei sich führten, so hatten sie für das einzelne Gespann im Sommer 1 Rt., 36 Gr. und im Winter 2 Rt. zu entrichten. Selbstverständlich kostete mitgeführtes Gepäck besondere Transportgebühr, deren Höhe vom Gewicht der Bagage abhing. Hinzu kam eine Extragebühr,

die der Waage-Meister vor dem Verladen der Koffer empfing<sup>16)</sup>. Bis zu drei Fahrgäste waren verpflichtet, sich der „ordinairen Ordonnance“ zu bedienen; erst wenn sich mehr als vier Passagiere versammelt hatten, konnte eine Extrapost eingelegt werden. Auch im Jahre 1766 wurden häufig Klagen der Fahrgäste laut, „daß die Fuhrleute, die ihnen vorgeschriebenen Taxen überschritten“<sup>17)</sup>. Der hannoversche Oberamtmann v. Hinüber zu Wildeshausen sah sich daher veranlaßt, jedem Fuhrmann bei 5 Rt. Strafe zu verbieten, „sich gelüsten zu lassen, von einem Passagier das Allergeringste über vorstehende Taxe zu fordern“<sup>18)</sup>. Außerdem forderte er sie auf, zur „schleunigen Fortbringung der Passagiere jederzeit tüchtige Pferde zu halten“<sup>19)</sup>. Nach der gültigen Taxa der extraordinären fahrenden und reitenden Posten mußte jeder Reisende, der eine Kutsche mietete, für jedes Pferd pro Meile 6 Gr. bezahlen, war darüber hinaus aber nicht verpflichtet, für Futter aufzukommen. Wenn die befahrene Strecke länger als 3 Meilen war, verringerte sich dieser Betrag je Pferd und Meile auf 5 Gr.<sup>20)</sup>. Trotz dieser genauen Bestimmung war den Wildeshauser Fuhrleuten ein gewisser Ermessensspielraum zugebilligt. So konnten sie die Ordonnance-Taxe bis zu einem Drittel überschreiten, allerdings nur, wenn ihre Fahrgäste damit einverstanden waren. So durften statt der festgesetzten 4 Rt. Fuhrlohn für 4 Pferde von Wildeshausen nach Cloppenburg bis zu 5 Rt., 24 Gr. in kassenmäßigem Gelde im Winter genommen werden. Beharrten die Passagiere auf der von Amts wegen verordneten Gebühr, so mußten sie die Fuhrleute hierfür befördern. Erhöhten sie ohne Wissen der Fahrgäste ihren Preis, drohte ihnen strenge Bestrafung<sup>21)</sup>. In der Posttaxe des Jahres 1780 ist gegenüber den früheren Verordnungen insofern eine Veränderung zu bemerken, daß nun der Transport von einer Person soviel wie der von zweien, nämlich 1 Rt., 36 Gr. kostete, während für die Beförderung von drei Fahrgästen — wie schon früher — 2 Rt. zu bezahlen waren<sup>22)</sup>. Diesen Post- und Transportgebühren war die Benutzung einer Kutsche mit 2 Postpferden zugrunde gelegt worden. Legte jedoch ein Reisender — weil er vielleicht in großer Eile war, Wert auf 4 Pferde, so verdoppelten sich sämtliche Beförderungskosten. Am Ende des 18 Jhs. ist dagegen ein rapides Ansteigen der Frachtgebühren zu beobachten, da infolge der „anhaltenden Kriegsunruhen“, wie es im Schreiben des Wildeshauser Magistrats vom 1. April 1795 heißt, die Lebensmittel- und Fruchtpreise immer höher stiegen und eine Erhöhung der Fuhrtarife zur Sicherung der Lebenshaltung für die Fuhrleute dringend erforderlich war. Im gleichen Jahr wurde daher die Fuhrtaxe von Wildeshausen nach Vechta auf 3 Rt. festgesetzt, wobei diese Kosten sich nicht nach der Zahl der beförderten Fahrgäste richtete, sondern nur die einzelne Fuhre in Rechnung gestellt wurde, gleichgültig ob der Wagen nur einen Passagier oder mehrere beförderte. Für einen Einzelreisenden konnten daher die Gebühren recht hoch werden<sup>23)</sup>.

Hierdurch sollte wohl eine bessere Auslastung der Postkutschen erreicht werden. Mit dieser Anhebung des Tarifs waren jedoch die Fuhrleute nicht zufrieden. Sie forderten eine weitere Erhöhung ihrer Gebühren, was jedoch abschlägig beschieden wurde. Lediglich 8 Gr. je Pferd und Meile wurden ihnen schließlich zugestanden, ein Tarif der immerhin ein Drittel über der bislang gültigen Taxe lag. Fuhrleute, die sich durch ihre eigene Unterschrift zur Einhaltung dieser neuen Gebührenfestsetzung nicht bequemen wollten,



Samstag d. 17. Sept. 1766. Hannover den 16. Sept. 1766. Obgleich ich nicht  
 das Recht habe die Wildschäfer zu verkaufen, da Königin kein altes Recht hat, sondern  
 Ordnung aus dem Jahr 1710. hat, kann ich nicht anders sein, als sie zu verkaufen  
 zu lassen, und ich die Stelle zu verkaufen.

Obgleich ich nicht  
 die Stelle zu verkaufen

von Wildschäfer

Dolmetscher, Pasum, Appenburg und Vechte.

In Winter  
 1. 1. 1766  
 2. 1. 1766  
 3. 1. 1766  
 4. 1. 1766  
 5. 1. 1766  
 6. 1. 1766  
 7. 1. 1766  
 8. 1. 1766  
 9. 1. 1766  
 10. 1. 1766  
 11. 1. 1766  
 12. 1. 1766  
 13. 1. 1766  
 14. 1. 1766  
 15. 1. 1766  
 16. 1. 1766  
 17. 1. 1766  
 18. 1. 1766  
 19. 1. 1766  
 20. 1. 1766  
 21. 1. 1766  
 22. 1. 1766  
 23. 1. 1766  
 24. 1. 1766  
 25. 1. 1766  
 26. 1. 1766  
 27. 1. 1766  
 28. 1. 1766  
 29. 1. 1766  
 30. 1. 1766  
 31. 1. 1766  
 32. 1. 1766  
 33. 1. 1766  
 34. 1. 1766  
 35. 1. 1766  
 36. 1. 1766  
 37. 1. 1766  
 38. 1. 1766  
 39. 1. 1766  
 40. 1. 1766  
 41. 1. 1766  
 42. 1. 1766  
 43. 1. 1766  
 44. 1. 1766  
 45. 1. 1766  
 46. 1. 1766  
 47. 1. 1766  
 48. 1. 1766  
 49. 1. 1766  
 50. 1. 1766  
 51. 1. 1766  
 52. 1. 1766  
 53. 1. 1766  
 54. 1. 1766  
 55. 1. 1766  
 56. 1. 1766  
 57. 1. 1766  
 58. 1. 1766  
 59. 1. 1766  
 60. 1. 1766  
 61. 1. 1766  
 62. 1. 1766  
 63. 1. 1766  
 64. 1. 1766  
 65. 1. 1766  
 66. 1. 1766  
 67. 1. 1766  
 68. 1. 1766  
 69. 1. 1766  
 70. 1. 1766  
 71. 1. 1766  
 72. 1. 1766  
 73. 1. 1766  
 74. 1. 1766  
 75. 1. 1766  
 76. 1. 1766  
 77. 1. 1766  
 78. 1. 1766  
 79. 1. 1766  
 80. 1. 1766  
 81. 1. 1766  
 82. 1. 1766  
 83. 1. 1766  
 84. 1. 1766  
 85. 1. 1766  
 86. 1. 1766  
 87. 1. 1766  
 88. 1. 1766  
 89. 1. 1766  
 90. 1. 1766  
 91. 1. 1766  
 92. 1. 1766  
 93. 1. 1766  
 94. 1. 1766  
 95. 1. 1766  
 96. 1. 1766  
 97. 1. 1766  
 98. 1. 1766  
 99. 1. 1766  
 100. 1. 1766

von Wildschäfer

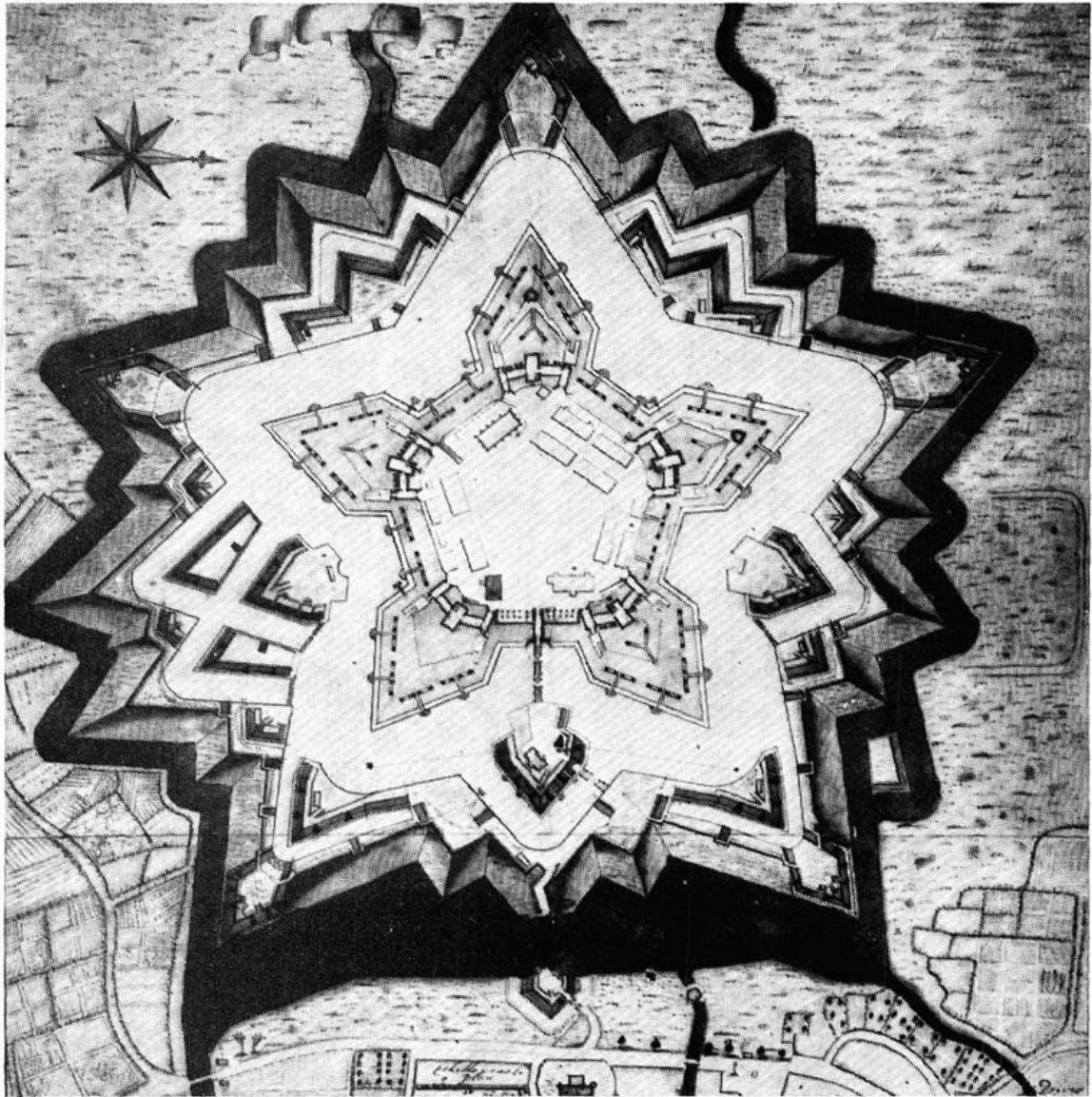
Oldenburg und Diaphalt

1. 1. 1766  
 2. 1. 1766  
 3. 1. 1766  
 4. 1. 1766  
 5. 1. 1766  
 6. 1. 1766  
 7. 1. 1766  
 8. 1. 1766  
 9. 1. 1766  
 10. 1. 1766  
 11. 1. 1766  
 12. 1. 1766  
 13. 1. 1766  
 14. 1. 1766  
 15. 1. 1766  
 16. 1. 1766  
 17. 1. 1766  
 18. 1. 1766  
 19. 1. 1766  
 20. 1. 1766  
 21. 1. 1766  
 22. 1. 1766  
 23. 1. 1766  
 24. 1. 1766  
 25. 1. 1766  
 26. 1. 1766  
 27. 1. 1766  
 28. 1. 1766  
 29. 1. 1766  
 30. 1. 1766  
 31. 1. 1766  
 32. 1. 1766  
 33. 1. 1766  
 34. 1. 1766  
 35. 1. 1766  
 36. 1. 1766  
 37. 1. 1766  
 38. 1. 1766  
 39. 1. 1766  
 40. 1. 1766  
 41. 1. 1766  
 42. 1. 1766  
 43. 1. 1766  
 44. 1. 1766  
 45. 1. 1766  
 46. 1. 1766  
 47. 1. 1766  
 48. 1. 1766  
 49. 1. 1766  
 50. 1. 1766  
 51. 1. 1766  
 52. 1. 1766  
 53. 1. 1766  
 54. 1. 1766  
 55. 1. 1766  
 56. 1. 1766  
 57. 1. 1766  
 58. 1. 1766  
 59. 1. 1766  
 60. 1. 1766  
 61. 1. 1766  
 62. 1. 1766  
 63. 1. 1766  
 64. 1. 1766  
 65. 1. 1766  
 66. 1. 1766  
 67. 1. 1766  
 68. 1. 1766  
 69. 1. 1766  
 70. 1. 1766  
 71. 1. 1766  
 72. 1. 1766  
 73. 1. 1766  
 74. 1. 1766  
 75. 1. 1766  
 76. 1. 1766  
 77. 1. 1766  
 78. 1. 1766  
 79. 1. 1766  
 80. 1. 1766  
 81. 1. 1766  
 82. 1. 1766  
 83. 1. 1766  
 84. 1. 1766  
 85. 1. 1766  
 86. 1. 1766  
 87. 1. 1766  
 88. 1. 1766  
 89. 1. 1766  
 90. 1. 1766  
 91. 1. 1766  
 92. 1. 1766  
 93. 1. 1766  
 94. 1. 1766  
 95. 1. 1766  
 96. 1. 1766  
 97. 1. 1766  
 98. 1. 1766  
 99. 1. 1766  
 100. 1. 1766

Ich habe aber die Wildschäfer zu verkaufen oder andern Personen zu verkaufen, wie ich schon  
 im Jahr 1710. an der Königin hat, und ich nicht anders sein, als sie zu verkaufen  
 zu lassen, und ich die Stelle zu verkaufen.

1. 1. 1766  
 2. 1. 1766  
 3. 1. 1766  
 4. 1. 1766  
 5. 1. 1766  
 6. 1. 1766  
 7. 1. 1766  
 8. 1. 1766  
 9. 1. 1766  
 10. 1. 1766  
 11. 1. 1766  
 12. 1. 1766  
 13. 1. 1766  
 14. 1. 1766  
 15. 1. 1766  
 16. 1. 1766  
 17. 1. 1766  
 18. 1. 1766  
 19. 1. 1766  
 20. 1. 1766  
 21. 1. 1766  
 22. 1. 1766  
 23. 1. 1766  
 24. 1. 1766  
 25. 1. 1766  
 26. 1. 1766  
 27. 1. 1766  
 28. 1. 1766  
 29. 1. 1766  
 30. 1. 1766  
 31. 1. 1766  
 32. 1. 1766  
 33. 1. 1766  
 34. 1. 1766  
 35. 1. 1766  
 36. 1. 1766  
 37. 1. 1766  
 38. 1. 1766  
 39. 1. 1766  
 40. 1. 1766  
 41. 1. 1766  
 42. 1. 1766  
 43. 1. 1766  
 44. 1. 1766  
 45. 1. 1766  
 46. 1. 1766  
 47. 1. 1766  
 48. 1. 1766  
 49. 1. 1766  
 50. 1. 1766  
 51. 1. 1766  
 52. 1. 1766  
 53. 1. 1766  
 54. 1. 1766  
 55. 1. 1766  
 56. 1. 1766  
 57. 1. 1766  
 58. 1. 1766  
 59. 1. 1766  
 60. 1. 1766  
 61. 1. 1766  
 62. 1. 1766  
 63. 1. 1766  
 64. 1. 1766  
 65. 1. 1766  
 66. 1. 1766  
 67. 1. 1766  
 68. 1. 1766  
 69. 1. 1766  
 70. 1. 1766  
 71. 1. 1766  
 72. 1. 1766  
 73. 1. 1766  
 74. 1. 1766  
 75. 1. 1766  
 76. 1. 1766  
 77. 1. 1766  
 78. 1. 1766  
 79. 1. 1766  
 80. 1. 1766  
 81. 1. 1766  
 82. 1. 1766  
 83. 1. 1766  
 84. 1. 1766  
 85. 1. 1766  
 86. 1. 1766  
 87. 1. 1766  
 88. 1. 1766  
 89. 1. 1766  
 90. 1. 1766  
 91. 1. 1766  
 92. 1. 1766  
 93. 1. 1766  
 94. 1. 1766  
 95. 1. 1766  
 96. 1. 1766  
 97. 1. 1766  
 98. 1. 1766  
 99. 1. 1766  
 100. 1. 1766

Wildeshäuser Ordennanzfuhrtaxe vom 17. September 1766 (StA Oldenburg, Best. 262-9, Nr. 1850)



Plan der Festung Vechta, gez. von Driver 18. Jh. (StA Oldenburg,  
Best. 298 Z, Nr. 819 d)

blieben vom Ordonnance-Fuhrgeschäft ausgeschlossen<sup>24</sup>). Diese Beispiele zeigen, daß zwischen Wildeshausen und Vechta bzw. Cloppenburg in der frühen Neuzeit eine Postlinie bestand, die als Vorläufer der späteren Eisenbahnverbindung anzusehen ist und deren Benutzung zu genau festgelegten Bestimmungen erfolgte.

Einen weiteren Schwerpunkt in den Beziehungen Wildeshausens zum Oldenburger Münsterland stellt die Inanspruchnahme von Amt und Stadt durch den münsterischen Festungsbau in Vechta in der zweiten Hälfte des 17. Jhs. dar. Im Jahre 1675 geriet Wildeshausen unter münsterische Herrschaft, die bis zur Ablösung der schwedischen Pfandsomme im Jahre 1699 währte. Damit wurden Amt und Stadt durch die Politik Bischof Christoph Bernhards, die durch die Vermehrung des Truppenkontingents und den Ausbau des Festungswesen an den Grenzen des münsterischen Territoriums be-

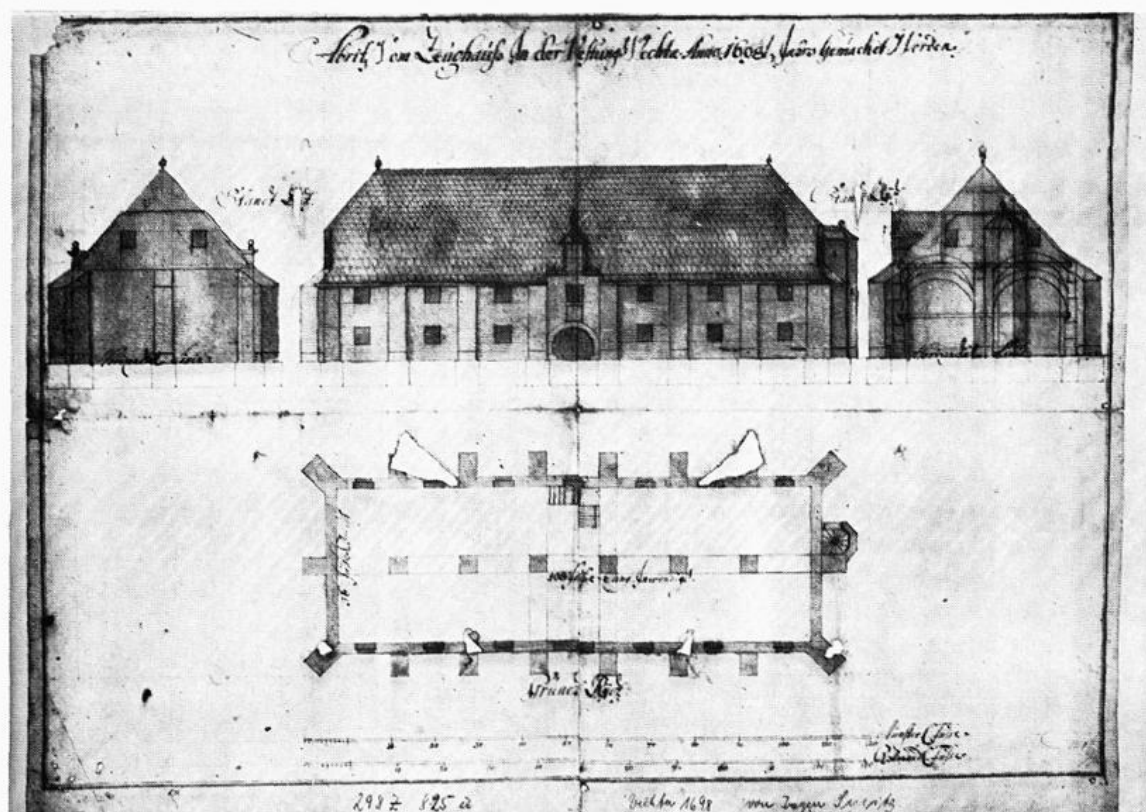
stimmt war, in Mitleidenschaft gezogen. Die Belastungen der Wildeshäuser Bürger und Amtsbewohner spiegeln sich vor allem in den zahlreichen im Stadtarchiv Wildeshausen verwahrten Belegen über Einquartierungen u. Durchmärsche münsterischer Truppen, ständig wachsende Kontributionen und Schatzungen und Bereitstellung von Fuhrleuten und Gespannen für den Vechtaer Festungsbau wider. So verordnete Christoph Bernhard am 10. September 1675 in Cloppenburg, daß die Wildeshäuser 20 Wagen zur Fortschaffung des Proviantes nach Vechta zur Verfügung stellen sollten; allerdings stellte er ihnen für jedes Fuhrwerk die Kürzung der Kriegskontribution um täglich 1 Rt. in Aussicht <sup>25</sup>). Der Unterhalt der Wildeshäuser Fuhrleute sollte nicht zu Lasten der Stadt gehen, sondern von hierzu verordneten münsterischen Commissarien besorgt werden. Zu dieser erheblichen Belastung kam noch im November des gleichen Jahres eine Verfügung der Geheimen Kanzlei zu Münster, wonach die Stadt verpflichtet war, 4 Ordonnanz-Reiter aus Vechta in der Stadt aufzunehmen und zu verköstigen <sup>26</sup>). Die der Bürgerschaft hierdurch entstehenden Kosten waren beachtlich, wie die münsterische Einquartierungs- und Serviceordnung vom 9. November 1689 beweist <sup>27</sup>). Danach erhielt ein Obrist an monatlichem Geld-Tractament 100 Rt.; ein Obrist-Lieutenant bekam dagegen 60, ein Obrist-Wachtmeister 53 1/3, ein Rittmeister 46 2/3, ein Leutnant 26 2/3 und ein einfacher Trompeter oder Pauker 10 Rt. monatlich. Für einen Priester waren dagegen 12, einen Wachtmeister 8, einen Korporal 4 und Dragoner 3 Rt. vorgesehen. Im allgemeinen wurden nur die Offiziere in den Bürgerhäusern untergebracht; Unteroffiziere und Gemeine mußten auf dem Lande logieren. Gelage und Schmausereien in den Häusern der Quartierwirte waren streng verboten; Ausschreitungen konnten mit der Todesstrafe geahndet werden, dennoch sind die Akten voll von Klagen der Zivilbevölkerung über Übergriffe der Soldateska, die besonders in Kriegszeiten an der Tagesordnung waren. Immer wieder wurden der Wildeshäuser Rat und die Bürgerschaft in Münster vorstellig, um die durch den Vechtaer Festungsbau und die ständigen Truppendurchmärsche verursachte drückende Beschwer abzuwenden. Sie erreichten beim münsterischen Bischof Ferdinand jedoch nur die Zusicherung, daß sie „Völcker, so mit ihrer Logirungs-Ordre nicht versehen“, nicht aufzunehmen und ihnen weiter nichts als Kommißbrot und eine Kanne Bier bei Ankunft und Abmarsch zu geben brauchten <sup>28</sup>). Auch von der großen Kontributionslast suchte man sich in Wildeshausen vergeblich zu befreien und wies darauf hin, daß „diese Bürgerschaft in so großen Abgang durch die langwehrtige ausgestandene Kriegsbeschwer gerathen, daß ahn statt 450 Bürger und Wohnhäuser nuhn bloß iegenwehrtig 170 Häuser-worunter viehl Wittiben, die keine onera leisten können, begriffen sind-klein und groß mehr vorhanden,“ <sup>29</sup>). Diese Klagen stießen jedoch in Münster auf taube Ohren. Ein dortiger Erlaß vom 8. April 1687 verfügte vielmehr die „Fortsetzung der hochnöthigen Fortification“, d. h. „die Perfectirung der Vestung Vechta undt Abführung dasigen hohen Horizonts, auch Planirung des Grundts“ <sup>30</sup>). Die hierzu erforderliche Arbeit sollte von den Untertanen aus den Ämtern Emsland, Vechta, Cloppenburg und Wildeshausen mit Pferd- und Handdiensten verrichtet werden. Insgesamt wurden 200 bespannte Wagen angefordert, die sich folgendermaßen auf die verschiedenen Ämter verteilten:



Amt Vechta	94	Amt Meppen	20
Amt Cloppenburg	79	Amt Wildeshausen	7

Bei Säumigkeit in den zu leistenden Hand- und Spanndiensten drohte militärische Exekution. Die Bereitstellung der Gespanne sollte vor allem den Transport der für den Vechtischen Festungsbau benötigten Materialien wie Soden, Holz und Steine gewährleisten. Die von den Ämtern abzuordnenden Gespannführer waren den Weisungen des Obristen v. Elverfeld, des Kriegskommissarius Röring und des Ingenieurs Schmitz unterworfen, dem man die technische Durchführung des Festungsbaus anvertraut hatte<sup>31</sup>). Ein weiteres Projekt, wozu auch Fuhrwerke aus Wildeshausen benötigt wurden, war die Abtragung zweier Ravelins<sup>32</sup>), die den Anforderungen der Zeit nicht mehr entsprachen.

Auch nach dem Regierungsantritt des Bischofs Friedrich Christian wurden die Auflagen für Stadt und Amt Wildeshausen nicht verringert. In seiner Verordnung vom 1. Februar 1689 heißt es, „daß nunmehr auch unser Amtshaus zu Vechta biß auff den Grundt abgebrochen undt removirt, verfolglichs auch der Horizont undt das einwendige Terrain, wie bey der Stadt geschehen, abgeführt undt planirt werde“<sup>33</sup>). Insgesamt wurden 200 Mann mit Schubkarren und Schippen aus den Ämtern Vechta, Cloppenburg und Wildeshausen angefordert, die umgehend mit der Arbeit beginnen sollten. Zum Blockbarackenbau in der Festung Vechta, der zur gleichen Zeit in Angriff genommen wurde, hatten die Wildeshauser außerdem täglich 4 bespannte



Abriß des Zeughauses in der Festung Vechta aus dem Jahre 1698  
(Sta Oldenburg, Best. 298 Z, Nr. 825 a)



Wagen zum Transport von Kieselsteinen, Lehm, Sand und anderen Materialien zur Verfügung zu stellen. Im Jahre 1690 erhielten sie aus Münster die Anweisung, zu diesem Zweck von Barbel oder Ellerbrok 4000 Ziegelsteine abzuholen und nach Vechta zu schaffen<sup>34</sup>). Die genaueste Aufstellung über das zum Vechtaer Festungsbau erforderliche Material enthält eine Verfügung Friedrich Christians vom 23. Juni 1691. Danach sollten von den Ämtern Vechta, Cloppenburg und Wildeshausen herangeschafft werden: 1000 Faschinen, 12 Fuß lang, 1 Fuß dick, mit 12 Weiden gebunden und mit 6 Pfählen, 5 bis 6 Fuß lang, versehen, 200 Stück Stellungs-Hölzer, je 50, 30, 25, 20 und 15 Fuß lang, 60 Gespanne beladen mit Baumaterialien, jeweils mit 4 Pferden bespannt und 2 Knechten versehen, 70 000 Backsteine, die in Ostfriesland angekauft waren und deren Transport die Ämter Vechta, Cloppenburg und Wildeshausen zu besorgen hatten, größere Mengen Torf zur Selbstverfertigung der Ziegelsteine in Vechta.

Daß die angeforderten Gespanne jedoch nicht nur Baumaterial, sondern auch andere Dinge nach Vechta transportierten, zeigen verschiedene im Stadtarchiv Wildeshausen enthaltene Aufstellungen. So liegt hier eine Liste vom 16. Juni 1692 vor, die im folgenden wiedergegeben werden soll<sup>35</sup>):

1. Wagen: Kommißbrot von der Vechte geholt und nach Wildeshausen gebracht.
2. Wagen: Vor dem Herrn Obercommissarii Röring einige Sachen von Wildeshausen nach Cloppenburg gebracht.
3. Wagen: Vor dem Herrn Drost zur Vechte einige Sachen von Oldenburg geholt.
4. Wagen: Dem Herrn Obercommissarii Röring sein Sachen von Bremen geholt und nach Wildeshausen gebracht.
5. Wagen: Die Sachen vor dem Herrn Drost zur Vechte nach Dinklage gebracht.
6. Wagen: Kommißbrot von der Vechte geholt und nach Wilshausen (= Wildeshausen) gebracht.
7. Wagen: Dem Herrn Hauptmann Fricke seine Soldaten von Wildeshausen nach der Vechte gebracht.
8. Wagen: Vor dem Herrn Hauptmann Fricke Krug und Lot von der Vechte geholt und nach Wildeshausen gebracht.
9. Wagen: Reservewagen
10. Wagen: Kommißbrot von der Vechte geholt und nach Wildeshausen gebracht.
11. Wagen: Kommißbrot von der Vechte geholt und nach Wildeshausen gebracht.
12. Wagen: Kommißbrot von der Vechte geholt und nach Wildeshausen gebracht.
13. Wagen: Kommißbrot von der Vechte geholt und nach Wildeshausen gebracht.
14. Wagen: In Herren Sachen nach Bremen gewesen.

Hieraus geht hervor, daß die bereitgestellten Fuhrwerke häufig auch zum persönlichen Bedarf der landesherrlichen Beamten verwendet wurden. Auch den Franziskanern in Vechta wurde ein Wagen zur Verfügung gestellt, um für sie bestimmte Viktualien (Lebensmittel) aus Bremen abzuholen <sup>36</sup>).

Auch im Siebenjährigen Krieg war die Wildeshauser Bürgerschaft durch die in der Festung Vechta stationierten Besatzungen in Mitleidenschaft gezogen. Wildeshausen gehörte damals zum Kurfürstentum Hannover, Vechta dagegen zu dem mit Frankreich verbündeten Fürstbistum Münster. Durchmärsche und Einquartierungen von Truppen beider Seiten lösten einander ab und waren häufig von Brandschatzungen und Ausschreitungen aller Art begleitet. Nach dem Vormarsch der französischen Armee wurde die Stadt Wildeshausen verpflichtet, verschiedene Fuhren aus dem Magazin in Osnabrück nach Vechta und Münster durchzuführen <sup>37</sup>). Hierzu mußten am 15. September 1758 die Wildeshauser Bürger Johann Henrich Windeler, Johann Muhle, Berend Flege und Johann Müller je ein Pferd und die Witwe Wübbenhorst und Johann Schnitker den Wagen zur Verfügung stellen. Nach Beendigung des 12 tägigen Warentransports bekamen sie 26 Rt., 56 Gr. vom Rat der Stadt vergütet. Trotz dieses Entgelts fanden sich immer weniger Fuhrleute bereit, Kriegsfuhren durchzuführen und entfernten sich häufiger aus Wildeshausen, um der drohenden Requirierung zu entgehen. Bürgermeister und Rat wurden daher im September 1759 aufgefordert, die Fuhrleute auf das Rathaus zu zitieren „und ihnen nachdrücklich zu bedeuten, daß sich keiner unterstehen solle, sich anderergestalt, als wenn er Reisen zu verrichten hat, als welches dem Bürgermeister anzumelden ist, mit seinen Pferden zu entfernen, noch weniger solche aus dem Lande zu bringen“ <sup>38</sup>).

Ungehorsame oder gar widerspenstige Bürger sollten mit der Erlegung einer gewissen Anzahl Ziegelsteine oder Feuer-Eimer bestraft werden. Für den Transport der Furage nach Vechta hatte die Stadt Wildeshausen im Jahre 1759 40 Pferde mit 10 Wagen zur Verfügung zu stellen, um den Unterhalt der dort einquartierten hannoverschen Truppen zu sichern. Der Hauptteil der Fracht bestand aus Mehl, das die Wildeshauser Fuhrleute von Bremen nach Vechta schafften <sup>39</sup>). Die Zahl der von den einzelnen Bürgern zu stellenden Pferde und Wagen richtete sich nach ihrer Vermögenslage. Im allgemeinen mußten sie die Hälfte ihrer Pferde für die Vechtische Furage abgeben <sup>40</sup>). Jeweils 4 Pferde besaßen die Bürger Eilardi, Köhne, Rademacher und Ahlers, über 3 verfügten Harm Poppe, Johann Kayser und Johann Stegemann, während die Zahl derer mit 2 Pferden erheblich darüber lag. Folgende Liste gibt Aufschluß über die Namen der Bürger, die für einen Sondertransport von Furage nach Vechta am 28. Juli 1759 Pferde und Wagen stellten <sup>41</sup>):

Schnitker, Windeler, Johann Meyer, Gerd Helmers	4 Pferde — 1 Wagen
Schlüter, Harm Poppe, Kohlhoff	4 Pferde — 1 Wagen
Rademacher, Harms	4 Pferde — 1 Wagen
Witwen Stegemann und Muhle, Kayser	4 Pferde — 1 Wagen
Ahlert Poppe, Köhne	4 Pferde — 1 Wagen

Im Jahre 1760 wurden die Kriegsaufgaben weiter erhöht und insgesamt 152 Pferde aus den Ställen in der Stadt für Kriegsfuhren, insbesondere nach Vechta, verlangt. In Wildeshausen erhob man Einspruch gegen diese Forderung und verwies dabei auf die Not und Armut, das Leiden der Durchmärsche und die außer der Kontribution zu bezahlenden Kriegsgelder der unermöglichten Stadt<sup>42)</sup>, was jedoch wie schon oft zuvor vergeblich war. Am 14. April 1760 erhielt der Wildeshauser Rat eine Verfügung der kurfürstlichen Regierung zu Hannover, worin er aufgefordert wurde, die Gesamtzahl der in der Stadt vorhandenen Pferde und Füllen festzustellen<sup>43)</sup>. Darüber hinaus sollte er sich über die Stückzahl bei jedem einzelnen Bürger einen Eindruck verschaffen, wobei falsche Angaben mit schwerer Leibesstrafe belegt werden konnten. Nach der Spezifikation vom 31. Juli 1760 waren in Wildeshausen 19 brauchbare beschlagene Wagen vorhanden, die für Kriegsfuhren vor allem nach Vechta bereitgestellt werden mußten<sup>44)</sup>. Der Wert der transportierten Furage war bisweilen beträchtlich. Dies verdeutlicht ein Beschwerdebrief des Wildeshauser Magistrats an die dortige Amtsverwaltung, in dem darauf hingewiesen wurde, daß die Bezahlung, der im Juli des Vorjahres nach Vechta gelieferten Lebensmittel in Höhe von 1441 Rt. noch immer ausstand<sup>45)</sup>.

Alle diese Belege verdeutlichen, wie eng die Beziehungen Wildeshausens zum Oldenburger Münsterland in der frühen Neuzeit waren. Am Beispiel des Postwesens und des Vechtaer Festungsbaus wird klar, daß die Geschichte der Stadt sowohl in Friedens- als in unruhigen Kriegszeiten trotz zeitweiliger verschiedener politischer Zugehörigkeit untrennbar mit den benachbarten münsterischen Gebieten verbunden waren. Es ist zu hoffen, daß durch die Neuverzeichnung des Stadtarchivs Wildeshausen Historiker und Heimatforscher neue Anregungen erhalten, sich eingehender mit der Geschichte der Stadt und ihren Beziehungen zu Süddoldenburg zu befassen.

#### Anmerkungen

- 1) Vgl. StA Oldenburg, Best. 262—9 II (Amtsbücher), III (Akten).
- 2) Best. 262—9, Nr. 1276.
- 3) Best. 262—9, Nr. 1876 a.
- 4) Best. 262—9, Nr. 1876 c.
- 5) Vgl. Best. 262—9, Nr. 1485—1517.
- 6) Best. 262—9, Nr. 1958.
- 7) Ebd., Nr. 1443.
- 8) Ebd., Nr. 1709.
- 9) Ebd., Nr. 1710.
- 10) Ebd., Nr. 1718.
- 11) Ebd., Nr. 1400, 1850.
- 12) Vgl. Best. 262—9, Nr. 1850 (Schreiben v. 3. Dez. 1669).
- 13) Vgl. Best. 262—9, Nr. 1850 (Fuhrtaxen für 1669 und 1684).
- 14) Ebd., Nr. 1850.
- 15) Ebd., Nr. 1850 (Fuhrtaxe für 1766).
- 16) Ebd., Nr. 1850 (Fuhrtaxe für 1766).
- 17) Ebd., Nr. 1850 (Schreiben v. 17. Sept. 1766).
- 18) Ebd., Nr. 1850 (Schreiben v. 17. Sept. 1766).
- 19) Ebd., Nr. 1850.



- <sup>20)</sup> Ebd., Nr. 1850
- <sup>21)</sup> Ebd., Nr. 1850.
- <sup>22)</sup> Ebd., Nr. 1850 (Posttaxe für 1780).
- <sup>23)</sup> Ebd., Nr. 1850 (Posttaxe für 1795).
- <sup>24)</sup> Ebd., Nr. 1850.
- <sup>25)</sup> Ebd., Nr. 1851; vgl. zur Festung Vechta: W. Kohl, Vechta unter münsterischer Herrschaft, in: Beitr. zur Geschichte der Stadt Vechta, Vechta 1974, S. 82—84; C. H. Nieberding, Geschichte des ehemaligen Niederstifts Münster, Bd. 3, Vechta 1852, S. 171 ff.
- <sup>26)</sup> Best. 262—9, Nr. 1734 a (Schreiben v. 20. Nov. 1675).
- <sup>27)</sup> Ebd., Nr. 1765.
- <sup>28)</sup> Ebd., Nr. 1734.
- <sup>29)</sup> Ebd., Nr. 1734 (Schreiben v. 16. Juni 1675).
- <sup>30)</sup> Ebd., Nr. 1734.
- <sup>31)</sup> Ebd., Nr. 1734, 1852; zur Fam. v. Elverfeld vgl. Kneschke, Deutsches Adelslexikon, Bd. 3, Leipzig 1929, S. 100—102.
- <sup>32)</sup> Ravelin = Außenwerk vor den Kurtinen älterer Festungen, Kurtine = Teil des Festungshauptwalles.
- <sup>33)</sup> Best. 262—9, Nr. 1734.
- <sup>34)</sup> Ebd., Nr. 1852.
- <sup>35)</sup> Best. 262—9, Nr. 1734.
- <sup>36)</sup> Ebd., Nr. 1734.
- <sup>37)</sup> Ebd., Nr. 1862.
- <sup>38)</sup> Ebd., Nr. 1859.
- <sup>39)</sup> Ebd., Nr. 1859.
- <sup>40)</sup> Ebd., Nr. 1859.
- <sup>41)</sup> Ebd., Nr. 1859.
- <sup>42)</sup> Ebd., Nr. 1859.
- <sup>43)</sup> Ebd., Nr. 1859 (gedruckte Verordnung v. 19. März 1760).
- <sup>44)</sup> Ebd., Nr. 1859.
- <sup>45)</sup> Ebd., Nr. 1859.





# Zur Geschichte Gehlenbergs

VON ALFRED GRUSE

## 1. Gründung

Der Geburtstag Gehlenbergs ist im Gegensatz zu manch anderen Gemeinden genau bekannt: es ist der 30. August 1788. An diesem Tage wurden in der neu gegründeten Kolonie 30 Plaatzen verlost, jede genau 31 Vierup groß. Im Jahre 1788 wurden im damaligen Amte Meppen durch den Landsherrn, den Fürstbischof von Münster, 14 Kolonien angelegt und verlost, beginnend am 3. Juni 1788 mit Neurhede und endend am 13. September 1788 mit Breddenberg. Am 1. September desselben Jahres wurden auch 6 Plaatzen in Neuvrees verlost. Der Fürstbischof von Münster hatte seiner Zeit eine Kommission gebildet, die sich mit der Anlage neuer Kolonien befassen sollte.

„Der Fürst beschloß darauf die Kolonisation dieser Wüsten im Amte Meppen, und setzte aus dem Hofkammerrath Borggreve, dem Amtsrentemeister Lippers, den Lieutenants Bartels und Flensberg eine neue Kommission nieder, um die Lage und Beschaffenheit des Bodens für die beabsichtigten Kolonien genauer zu erforschen, Zahl und Größe der einzelnen Plätze zu bestimmen, Ansiedler von nah und fern in die neue Pflanzung zu rufen, zwischen den Ankömmlingen und den Eigenthümern der betreffenden Mark über Erbpacht, Wege, Weide, Trift, Torfstich und dgl. den nothwendigen Kontrakt zu errichten, und dann zum Schlusse die einzelnen Plätze durch das Loos zu vertheilen. Es geschah; aus sieben Herren Ländern sammelten sich die neuen Pflanzler: aus Münsterland, Paderborn, Hannover, Preußen, Hildesheim, Brabant und Holland; alle waren arm, und brachten außer zahlreicher Kinderschar, selten etwas mit, dabei zeigten die meisten in ihren Sitten noch eine Unkultur, die von der Wildheit des neuen Grundgebietes nicht viel abzuweichen schien.

Den sämtlichen Kolonien wurde in Gemäßheit ihres Kontraktes eine 10jährige Freiheit von allen Abgaben zugestanden; der fürstlichen Hofkammer sollten erst von Michaelis 1800 anfangend für jeden Platz ein Rauchhuhn, und für den gewöhnlichen Landfolgedienst einen halben Thaler zu geben verpflichtet sein. Nach Beschaffenheit des angewiesenen Grundstückes war mit den Kolonisten der jährliche Erbzins verabredet, wovon die Hofkammer ein Drittheil beziehen, die betreffenden Gemeinden aber zwei Drittheil beziehen sollten. Nebst dem eigentlichen Acker bekam der Neubauer gewöhnlich eine große Fläche Grünland, dann Buchweizenmoor, Torfstich, Trift, und dgl. Nach geworfenem Loose bezogen die Ansiedler die zugefallenen Plätze, trugen sich aus Plaggen, Stangen und Reiseren eine ärmliche Hütte zusammen, jenen der germanischen Urväter nicht unähnlich, hackten den wilden Boden auf, zündeten ihn mit dem Feuer ihrer Tabackspfeife an, und erregten so viel Rauch und Dampf, daß es dem Auslande nicht unbekannt bleiben konnte, daß im Amte Meppen vierzehn neue Moorcolonien angelegt, und zu den vielen schon vorhandenen Dampfmachern noch die Pflanzler von 341 Plätzen hinzugekommene seien“ (s. Diepenbrock S. 601).

