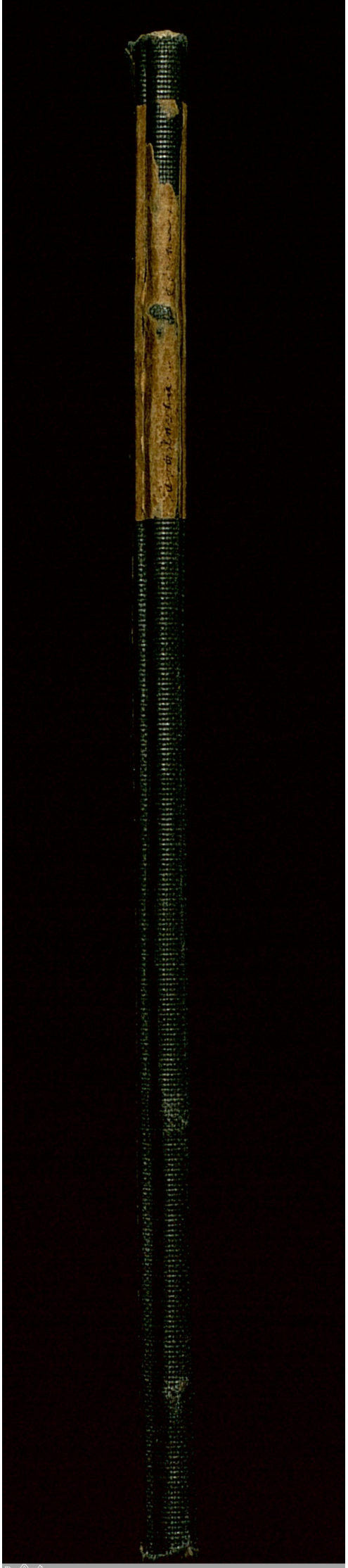
Geschichtliche Notizen über die Verkehrswege im nördlichen Theil des Herzogthums Oldenburg

Strackerjan

Oldenburg, [ca. 1880]



281

es 1 2 3 4 5 6 7 8

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19

imetres

Farbkarte #13

B.I.G.

Blue	Cyan	Green	Yellow	Red	Magenta	White	3/Color	Black

Geschichtliche Notizen über die Verkehrswege im nördlichen Theil des Herzogthums Oldenburg

von Justizrath a. D. Strackerjan.

1. Die Landstraßen.

Aus uralter Zeit sind uns Nachrichten erhalten über eine Straße, welche von Jever nach Oldenburg und weiter über Wildeshausen etwa nach Drakenburg an der Weser führte.

Die Strecke von Jever nach Oldenburg wird erwähnt in friesischen Gesetzen, die um das Jahr 1200 niedergeschrieben, ihrem wesentlichen Inhalte nach aber sehr viel älter sind. Sie war eine der drei großen Landstraßen, welche die friesischen Marschen zwischen Elbe und Rhein mit Deutschland verbanden, unter besonderen Schutz und Frieden gestellt und zu deren Unterhaltung besondere Einkünfte aus Strafgeldern angewiesen waren. Von Jever aus läßt sich die Straße anfangs nicht mit voller Sicherheit verfolgen. Vermuthlich ging sie über Repsholt, Friedeburg, Marks nach Bockhorn, denn dies ist ein sehr alter und viel befahrener Weg, der sich immer auf sicherem Geestboden hält. Möglich indes, daß sie Bockhorn in mehr ostwärts gebogener Richtung, etwa über Oestringfelde, erreichte. Von Jever aus nach Oestringfelde führt ein Weg, der noch heute Lüeweg heißt und bereits in einer Urkunde vom 28. September 1495 unter diesem Namen (der lude weg) vorkommt, und dieser Name entspricht in auffallender Weise dem Namen Volkweg, den wir für eine südliche Strecke der großen Heerstraße kennen lernen werden. Aber der Lüeweg ist ein künstlich durch Moor gelegter Damm, und es fragt sich, ob man einen solchen in jener ältesten Heerstraße annehmen darf. Ueberdies stoßen wir bei einer Fortsetzung des Lüewegs alsbald auf Wasserläufe und niedrige Marschen, die man sicherlich lieber umgangen hat. Von Bockhorn aus ging die Straße weiter über Konneforde (auch Konen Forde, des Königs

Furt, genannt), Dringenburg, Wiefelstede, Borbeck nach Oldenburg.

Die Strecke von Wildeshausen oder genauer von Büren an der Hunte bis zur Weser bei Drakenburg wird in einer Urkunde, die früher fälschlich Karl dem Großen zugeschrieben wurde, übrigens um die Mitte des elften Jahrhunderts für ächt galt und jedenfalls auf alten Thatsachen fußt, der Volkweg genannt, eine Name, der nur einer völkerverbindenden Straße mit Fug beigelegt werden konnte.

Von der mittleren Strecke Oldenburg-Wildeshausen liegen gleich alte Zeugnisse nicht vor, aber sie ist das nothwendige Mittelglied der beiden anderen und hat sich als vielbenutzte Straße sehr lange erhalten. Sie lief am rechten Ufer der Hunte über Bümmerstede, Sandhatten, Dötlingen und Altona nach Wildeshausen und weiter bis Büren an der Hunte.

Diese Heerstraße war im Mittelalter durch die Natur des Landes vorgeschrieben. Von Oldenburg längs der unteren Hunte ostwärts bis zur Weser und wieder längs der Weser bis oberhalb Bremen waren breite Niederungen und Moore, die keinen Durchgang verstatteten. Das Stedingerland scheint zwar an einzelnen höher belegenen Stellen schon früh bevölkert gewesen zu sein, aber der größte Theil war bis gegen Ende des elften Jahrhunderts wildes unbebautes Bruchland, reich an Wassern, aber der durchgehenden Wege ganz und gar entbehrend. Ebenso war westlich von Oldenburg bis in Ostfriesland hinein das Ammerland von der südlichen Geest durch unwegsame Moore getrennt, und selbst weiter im Westen schob sich zwischen das Ammerland und die friesische Wede auf der einen und die ostfriesischen Landschaften auf der anderen Seite ein Moor hinein, das allen nachbarlichen Verkehr abschnitt. Nur eine einzige Straße oder richtiger Möglichkeit einer Ueberwegung führte von dem ammerschen Westerscheps südwestlich über einen Haiderücken nach dem münsterschen Harkebrügge, aber sie endete dort auch, denn Harkebrügge war gleichsam eine Insel im Moore.

Ganz allein in Oldenburg war der Uebergang von Festland zu Festland möglich. Zwar floß auch hier die Hunte und bereitete dem Verkehr Hindernisse, allein die Sandzunge, die von der Geest her bis zur Lambertikirche sich erstreckt, kam der anderen Sandzunge, die von den Osenbergen her bis zur Osternburg lief, soweit entgegen, daß man das Hinderniß mit Dämmen und Brücken oder Fähren zu überwinden vermochte. Hier war ein Uebergang herzustellen und kein anderer war möglich, es gab kein Ausweichen nach Osten und nach Westen, bis hin zur Weser und zur Ems.

Für diese ganze Breite also vermittelte die eine große Heerstraße allen durchgehenden Verkehr, und in sie mußten alle Wege einmünden, wenn sie an diesem Verkehr theilnehmen wollten.

Zahlreich waren diese einmündenden Wege nicht.

Stedingen, Moorriem und Oldenbrok, Schwei, Schweiburg und Seefeld waren dem Anbau noch nicht gewonnen. Die Marschen bestanden aus Inseln, zwischen denen ein lebhafter Schiffsverkehr stattgefunden haben mag, die aber ihren Anschluß an die Landstraßen auch zu Schiffe an irgend einem Punkte der festen Geest, etwa in Jever, Bockhorn, Varel, Oldenburg, soweit sie aber an oder in der Weser lagen, hauptsächlich in Bremen suchen mußten. Es blieben also für die nördliche Strecke wesentlich nur die Wege vom Ammerlande und von der friesischen Wede einschließlich Varel. Diese Geestwege mußten so, wie sie das Bedürfniß, der Bodenbeschaffenheit sich anschmiegend und fügend, einmal herausgefunden hatte, dauernd festgehalten werden, denn es fehlte an einer starken regierenden Gewalt, welche etwaige Kürzungen und Begradigungen durchzuführen zugleich das Interesse und die Kraft gehabt hätte. Wo wir in früheren Jahrhunderten die Grafen oder die Gemeinden in Anlegung von Wegen thätig finden galt diese Thätigkeit nicht neuen Geestwegen, sondern der Durchdämmung von Niederungen und Mooren. Die bedeutenderen Geestwege werden in denselben Linien, welche sie im An-

fange dieses Jahrhunderts innehalten, auch schon zu Karls des Großen Zeit und noch früher den Friesen und Sachsen gedient haben.

Die Wege, welche südöstlich von Oldenburg in die Strecke Oldenburg-Wildeshausen einmünden, also die Hauptwege der Delmenhorster Geest, nach Hatten, Dingstede, Ganderkesee und nach den Dörfern der Gemeinde Dötlingen sind vermuthlich eben so alt, denn alle Bedingungen sind hier so ziemlich dieselben wie im Ammerlande.

Anders aber verhält es sich, wie bereits angedeutet, mit den Wegen der Moormarsch und der reinen Marsch, da es hier vor tausend Jahren an jeder Verbindung zu Lande noch gänzlich fehlte. Hier können wir die Entstehung der bedeutenderen Straßen in historischer Zeit, wenn auch nicht nach Jahren und selbst nicht immer nach Jahrhunderten, so doch nach großen Perioden mit einiger Sicherheit verfolgen, und für diesen oder jenen Weg läßt sogar eine bestimmte Jahreszahl sich feststellen.

Das jetzige Stedingerland und die halb moorigen, halb kleiigen Niederungen zwischen Hunte, Weser und Jade wurden seit der Mitte des elften, namentlich aber im zwölften Jahrhundert in planmäßiger Weise zur Cultur ausgegeben. Es entstanden zwischen den Mooren und den Marschsümpfen jene langgestreckten Dörfer, wie wir sie noch jetzt im Amt Berne, in Moorriem, Oldenbrok u. s. w., ein Haus neben dem andern, auf eine alle verbindende „Straße" gleichsam wie Perlen auf eine Schnur aufgereiht sehen. Aber nicht nur unter sich suchten die Ansiedler, so weit es die Beschaffenheit der Gegend irgend gestattete, sich zu verbinden, sondern sie empfanden natürlich auch das Bedürfniß des Anschlusses an einen größeren Verkehrsweg. Diesem Bedürfniß verdankten die „Helmer", welche von der Dorfstraße zu den Wasserstraßen Weser und Hunte führten, ihre Entstehung, aber auch die Deiche und Dämme, theilweise gleichfalls Helmer genannt, welche zur Geest hinüberleiteten.

Die einzelnen Marschinseln wurden im Laufe der Zeit

durch Bedeichungen unter einander verbunden, und Landwege traten für den Binnenverkehr an die Stelle der kleinen Wasserläufe. Mit Durchdämmung der letzten offenen Weserarme wurden zugleich diese Marschinseln landfest und zu einem Theil des Continents, ihre Wege traten in das Wegesystem des Landes ein.

Als Folge der Cultur des Stedingerlandes und der Sümpfe an der Ochtum entstand namentlich auch ein Landweg nach Bremen. Bremen, das den Handel der Umgegend weit und breit beherrschte und naturgemäß auf die östlichen Landestheile der Grafschaften, am meisten aber auf die Wesermarschen eine starke Anziehungskraft übte, lenkte einen Theil des neu sich entwickelnden und selbst des alt vorhandenen Verkehrs von jener großen Heerstraße ab und über sein eigenes Gebiet und hat sich in diesem Besitz dauernd erhalten.

Indessen blieb Oldenburg nicht nur der Punkt, an welchem allein der größte Theil des von Norden kommenden Verkehrs nach dem Süden gelangen konnte, sondern es gewann auch als selbständiges Reiseziel eine wachsende Bedeutung. Aus dem Sitze eines Edelmannes, der außer seinem Hofgesinde und wenigen Kriegsknechten etwa einige Handwerker um sich gesammelt hatte, war die Residenz eines Grafengeschlechts geworden, das außer dem Ammerlande auch einige südlich belegene Gemeinden sein eigen nannte und meistens direct, sonst aber in seinen Nebenlinien auch die Grafschaft Delmenhorst inne hatte. Nach den Stedinger Kriegen bemächtigten sich diese Grafen nach und nach der neu angebauten Gegenden zu beiden Seiten der Hunte und streckten dann ihre Hände auch nach den friesischen Landen an Weser und Jade aus und zwar endlich nach manchem wechselvollen Kampfe mit dem Erfolge, daß Graf Anton Günther schließlich mit Ausnahme des Münsterlandes alles Gebiet unter seiner Hand vereinigte, das jetzt das Herzogthum Oldenburg ausmacht. Die Stadt Oldenburg wurde der politische Mittelpunkt dieser Herrschaften, die sich allmählich zu einem wirklichen Staate zusammenfügten, und

entwickelten sich überdies in Folge der politischen Verhältnisse und ihrer günstigen Lage zu einem Handelsorte, der zu Kauf und Verkauf die Landleute heranzog.

Aus allen diesen Interessen und Verhältnissen heraus hatte sich bis zum Anfange dieses Jahrhunderts ein Wegenetz gestaltet, das wir nachstehend zu zeichnen versuchen.

Die Poststraße von Jever nach Oldenburg führte am Nobiskrug vorbei über Repsholt, Friedeburg, Marks, Neuenburg, Bockhorn, Klus, Konneforde, Dringenburg, Wiefelstede, Borbek, Heidkamp, Metjendorf. Doch war dies nicht der einzige Weg, da man im Sommer den später zu besprechenden Weg über Varel und Rastede wählte. In den jetzt gedachten Winterweg mündeten:

1. zwischen Klus und Konneforde der Weg von Varel, der zum durchgehenden Verkehr freilich nicht viel mehr benutzt wurde;

2. zwischen Heidkamp und Metjendorf der Weg vom Ammerlande. Dieser kam aus Ostfriesland auf dem 1744 hergestellten Moorburger Damm nach Moorburg, ging weiter nach Westerstede, Langenbrügge, Blexhaus*), Elmendorf, Gristede, Neuenkruge oder Timper bis zum Hauptwege.

Bei Langebrügge nahm dieser Weg einen Weg auf, der über einen schon im Mittelalter vorhandenen Damm zwischen Detern und Holgast gleichfalls aus Ostfriesland kam und über Apen, Mansingen und Gießelhorst nach Langenbrügge führte.

Ferner nahm er beim Neuenkruge (Timper) den Weg von Edewecht und Zwischenahn auf.

3. bei Alexandershaus der Weg von Ofen und Wehnen. Für diese Dörfer gab es zwar auch einen Weg über Wechloy und durch das Harenthor, aber derselbe war nur Sommerweg und stand häufig unter Wasser.

4. beim Gertrudenkirchhof der Weg von Rastede und

*) Blexhusium, ubi peregrinantes egregie excipiuntur, Blexhaus ist ein ausgezeichneter Gasthof, sagt Winkelmann. Not. hist. polit Saxo-Westphal. Oldenbg. 1667, p. 340.

Varel. Letzterer Ort wegte früher wie bemerkt bei Klus-Konneforde in den Hauptweg, wandte sich aber über Rastede, seit die Anlegung eines Dammes zwischen dem Rapelsberg und Heubült im Jahre 1677 den Durchgang durch die Wapelniederung ermöglichte. In Sommertagen benutzten diesen Weg auch die von Jever Kommenden, indem sie über Sande, Ellenserdamm und Jeringhave fuhren. Der Ellenserdamm ist 1615 fertig geworden und stellte die lange unterbrochene Verbindung zwischen Jever und Varel wieder her.

Der Rasteder Weg nahm bei Nadorst einen Weg auf, der aus Butjadingerland kommend durch das Stadland, Strückhausen-Ovelgönne, Oldenbrok und Großenmeer bei Loyerberg die Geest erreichte und weiter über Wahnbek und Etzhorn führte. Der Loyermoorweg zwischen Meerkirchen und Loyerberg wird gelegt sein, nachdem in der zweiten Hälfte des fünfzehnten Jahrhunderts Graf Gerhard und seine Söhne das Große Meer eingedeicht und die Liene durchgeschlagen hatten. Er ward die Hauptstraße der Gegend zwischen Weser und Jade.

5. unmittelbar vor den Thoren der Stadt ein Weg, der über Donnerschwee, Ohmstede, Bornhorst vermittelst des Ohmsteder Moorweges an die hölzerne Straße, den Anfang der Moorriemer Straße, gelangte. Von letzterer konnte man auf einer der zahlreichen Helmer nach Elsfleth und der Weser und namentlich auch auf der Altenhuntorfer Helmer nach Huntebrück und von da weiter nach dem Stedingerlande kommen. Der Ohmsteder Moorweg mag der älteste Damm sein, der zwischen Moormarsch und Geest in unserem Lande angelegt ist. — —

Von Oldenburg aus südöstlich ging noch immer der alte Weg über Bümmerstede, die Osenberge, Sandhatten, Rittrum, Dötlingen, Altona nach Wildeshausen, aber er besaß nicht mehr die frühere Bedeutung, hatte diese vielmehr zum größeren Theile an die östliche Route — nach Bremen — und in etwas auch an die südliche — nach dem Münsterlande — abgegeben. Doch war er immer noch mehr als eine bloße Straße nach

den genannten Orten, da namentlich Vieh und Pferde, die nach „Deutschland" oder „ins Reich" sollten, auf diesem Wege getrieben wurden und zum Theil noch getrieben werden. Der Geschichtschreiber J. J. Winkelmann meint sogar, daß die Osenberge wohl eigentlich Ochsenberge hießen von der ungeheuren Anzahl von Ochsen, die über sie hin aus Ostfriesland und den oldenburgischen Landen nach Deutschland getrieben wurden*).

In diesen Weg mündeten:

1. auf der Osternburg gleich nach dem Hunteübergang ein Weg nach Blankenburg und Iprump, der sich weiter über den Brokdeich, Wüsting, Lintel, Sandersfeld, Kimmen bis Falkenburg fortsetzt, wo er mit dem Winterweg nach Bremen zusammentraf. In der ersten Strecke diente er als Verbindung des Wüstenlandes mit Oldenburg, in der ganzen als Sommerweg nach Bremen.

2. nahe vor Kreyenbrück beim Courier von Bümmerstede der Weg nach Tungeln und Wardenburg. Die Ueberschreitung der Hunte und ihrer Niederungen geschah mittelst der Kreyenbrücke, früher Klusbrücke genannt, und des Tungeler Dammes, der 1393 erwähnt wird, aber viel älter sein mag. In Wardenburg spaltete sich der Weg. Ein Arm ging links nach Westerburg (früher Kirchdorf), Huntlosen u. s. w., ein anderer nach Littel, Sage u. s. w. Beide Wege hatten wenig Bedeutung, da der erste kein Hinterland hatte und der zweite zu einem fremden Territorium führte, mit welchem nur geringer Handelsverkehr stattfand.

3. jenseits Bümmerstede und des Sandkrugs beim „steinernen Handweiser" (der aber nicht mehr existirt) der Winter-, d. i. Hauptweg nach Bremen. Derselbe führte über Kirchhatten

*) Sed mea mihi magis arridet conjectura, ac si Osi mons nomen acceperit ab ingenti boum numero, qui per eum ex Frisia orientali et Oldenburgicis territoriis in Germaniam propelluntur, quasi dicas der Ochsen- oder Ossenberg juxta Westphalorum idioma l. c p. 325.

und Dingstede nach Falkenburg, wo er mit dem Sommerweg zusammentraf, und weiter über Delmenhorst nach Bremen. Die directe Verbindung zwischen Delmenhorst und Bremen ist zwar alt, aber bei weitem nicht so alt wie jene Straße Jever-Oldenburg-Wildeshausen. Im Jahre 1311 verpflichteten sich die Grafen Johann und Christian von Delmenhorst, von Delmenhorst aus einen öffentlichen, zu jeder Zeit für Wagen, Reiter und Fußgänger brauchbaren Weg nach Huchtingen anzulegen und dauernd zu unterhalten, wogegen die Stadt Bremen sich verpflichtete, den Weg von Bremen nach Huchtingen in gleichen Stand zu setzen und darin zu unterhalten. Bis dahin war der Weg durch das Stedingerland gegangen, sollte nun aber aufgegeben werden. Es läßt sich nicht bezweifeln, daß diese Verabredung damals zur Ausführung gekommen ist.

Die nächsten in diese südöstliche Heerstraße einlaufenden Wege sind nur Dorfwege, aber kurz vor Wildeshausen, in Altona, traten noch ein paar wichtige Straßen hinzu. Altona, der Kreuzpunkt für mehrere große Verkehrswege und zugleich die äußerste oldenburgische Ansiedlung war daher von alters eine Zollstätte und mag seinen Namen auch daher empfangen haben, daß es der Stadt Wildeshausen in empfindlicher Nähe lag. Die hier mündenden Straßen waren

4. der „Stedinger Weg", der noch jetzt diesen Namen trägt. Er kam von Berne über Hude, Sandersfeld, Dingstede und lief östlich von Nuttel und Barel und westlich von Klattenhof und Brettorf hin über Osterloh und Aschenbeck bei Altona ein. Er war namentlich der Weg für das Vieh, das von Berne und der Huntemündung zu den ehemals vielbesuchten Wildeshauser Märkten oder auch weiter getrieben wurde.

5. der Weg von Delmenhorst, im wesentlichen in derselben Linie, wie jetzt die Chaussee läuft. Von Bremen aus ging früher durch den Süden unseres Herzogthums eine bedeutende Straße nach dem Südwesten. Als um das Jahr 1250 ein Stader Abt eine Reiseroute von Stade nach Rom

entwarf, nannte er als die ersten zu berührenden Ortschaften Bremen, Wildeshausen, Vechta, Bramsche, Teklenburg, Münster u. s. w. Etwa um dieselbe Zeit ließen sich die Lübecker von den Oldenburgischen Grafen Heinrich dem Bogener, welcher in Wildeshausen seinen Sitz hatte, für ihre Reisenden und deren Waaren freies Geleit durch des Grafen Gebiet zusichern. Wie man damals von Bremen nach Wildeshausen gelangte, wissen wir nicht. Als dann aber etwa 1311, wie wir gesehen haben, der directe Weg von Bremen nach Delmenhorst angelegt war, wurde dieser neue Weg mit benutzt, und es ging nun namentlich die Straße nach Holland und Belgien von Bremen über Delmenhorst, Wildeshausen, Ahlhorn, Lethe, Kloppenburg, Lastrup, Löningen nach Haselünne, Lingen und weiter. Selbst im späteren Mittelalter ließen auch die Hamburger und Lübecker die Tuche und sonstigen Waaren, die sie aus den Niederlanden bezogen, auf dieser Straße heranbringen. Die Beraubungen des reisenden Kaufmanns, welche die Hansestädte dem unruhigen Grafen Gerhard von Oldenburg in der zweiten Hälfte des fünfzehnten Jahrhunderts nur zur Last legten, und die schließlich den Verlust der Grafschaft Delmenhorst zur Folge hatten, fanden hauptsächlich auf dieser Straße statt. Suchte der Waarentransport nach dem fernen Osten in der Folgezeit auch andere Wege auf, so blieb zwischen Bremen und Holland der Verkehr, insbesondere der Post- und Personenverkehr doch immer ein sehr bedeutender. —

Unabhängig von dem beschriebenen Haupt-Wegesystem existirte noch ein bedeutenderer Weg, der Heerweg, welcher von Kirchhatten durch die Heerberge zwischen Nuttel und Barel zur Feldhake, einem Wegeknotenpunkt südwestlich der Stühe, dann nördlich an Klattenhof vorbei über Hengsterholz und Harpstede nach Bassum führt. Von dort setzte sich die Straße nach Hoya, Celle u. s. w. fort. Der Name Heerweg reizt zu Conjecturen, auf die wir uns aber hier nicht einlassen dürfen.

Bereits an früherer Stelle haben wir angedeutet, daß Bremen für unser Wegenetz von Wichtigkeit geworden war, in-

dem es nicht nur aus den östlichen Landestheilen den unmittelbaren Verkehr an sich zog, sondern auch von der alten Heerstraße Jever-Oldenburg einen Theil auf sich überlenkte. Und zwar geschah dies durch einen aus Stedingerland kommenden Weg. Derselbe durchschnitt das Ländchen seiner ganzen Länge nach von Huntebrück bis Deichhausen im Kirchspiel Hasbergen. Von hier fuhr man entweder durch die Ochtum (ein Wegweiser pflegte vorauszuwaten) und dann durch das bremische Viehland oder, wenn die Ochtum zu hoch und im Viehland die Wege zu schlecht waren, über Hasbergen und den Delmenhorst-Bremer Weg. Durch die Fähre bei Huntebrück — eine Brücke hatte seit Jahrhunderten nicht mehr existirt — stand die Stedinger Straße in Verbindung mit Elsfleth, Brake u. s. w. und mit Moorriem und diente auch diesen Gegenden als nächster Weg nach Bremen. Die Wesermarschen waren von je ein Theil der bremischen Handelsdomäne, und insofern brachten die Landwege nach Elsfleth und dem Norden nicht neues hinzu. Waren im Sommer die Kleiwege hart und gut, so suchte aber auch Varel — über Jade, Salzendeich, Meerkirchen und Moorriem — und sogar Oldenburg — über den Ohmsteder Moorweg und die hölzerne Straße — auf der Huntorfer Helmer den Anschluß. Diese Passage von Varel und Oldenburg durch das Stedingerland nach Bremen war der Regierung aus zollpolitischen Gründen lange unerwünscht, ließ sich aber nicht ganz unterdrücken.

Oldenburg hatte also nach Bremen drei Wege zur Verfügung, unter denen es je nach der Witterung seine Auswahl treffen konnte: einen Winterweg über Bümmerstede, Dingstede, Falkenburg, einen Sommerweg über Iprump, Sanderfeld, Falkenburg und einen in allerbester Jahreszeit brauchbaren über Altenhuntorf, Huntebrück und das Stedingerland. Ebenso hatte es nach Jever einen Winterweg über Konneforde und Bockhorn und einen Sommerweg über Varel. Die Benutzung von mehreren Straßen je nach der Witterung ist ein Beweis, daß alle nur mangelhaft waren.

Ueberhaupt kann man sich die Wege nicht leicht zu schlecht denken. Die Marschwege schmal und niedrig, in manchen Gegenden den Ueberschwemmungen ausgesetzt und zur Winterszeit vollständig unfahrbar, wenn nicht etwa unter günstigen Umständen von der Schuske, einem von Pferden über den Schlamm gezogenen Schiffchen, Gebrauch gemacht werden konnte. Die Moorwege gleichfalls oft unter Wasser, die einen durch hölzerne Knittel und Buschwerk halbwegs fest gemacht, aber schlecht unterhalten und im besten Falle höchst unbequem, die andern mit einer dünnen Kleischicht bedeckt, die bei nassem Wetter und einigem Gebrauch nicht trug und Pferde und Wagen durchbrechen ließ. Nicht selten war der Verkehr mit den Wesermarschen nur zu Schiff möglich, wenn man nicht etwa über den Deich gehen oder reiten wollte.

Nicht minder gaben die Geestwege zu klagen. Wo dieselben über Ackerfelder gingen, lagen sie tiefer als diese und waren durch stetes Abpflügen so geschmälert, daß man ohne über den Acker zu fahren nicht ausweichen konnte. Durch Gemeinheiten und Haide statt gerader aufgeschossener Erdkörper eine Menge Spuren neben einander. Hier der Weg hoch, dort niedrig und voller Löcher. Im Sommer an vielen Stellen ein kaum durchdringbarer Mahlsand, im Winter und Frühling ganze Strecken überschwemmt und, wenn gefroren eine Gefahr für die Pferde, die das Eis durchtreten mußten. Bäche, die den Weg durchschnitten, waren selten überbrückt, sondern mußten durchfahren werden, und wo einmal eine Brücke lag, mußte man befürchten, daß das Holz vermorscht und unhaltbar sei. Man darf kühnlich behaupten, daß jetzt kaum noch Nebenwege in so schlechtem Zustande vorkommen, wie ihn noch in unserem Jahrhundert die befahrensten Straßen aufwiesen.

Namentlich der Winterweg nach Bremen war trostlos und in der Strecke jenseits Bümmerstede kaum noch ein Weg zu nennen. In den Sandwehen der Osenberge liefen eine Menge Spuren, unter denen man sich auf gut Glück eine aussuchte, ohne sicher zu sein, daß dieselbe nicht plötzlich vor einer Düne

aufhörte oder auch durch einen Wassertümpel führte. Der Kimmer Bach östlich von Dingstede trug wie üblich keine Brücke, und ein Reisender Zacharias Konrad von Offenbach, der ums Jahr 1710 Oldenburg besuchte, klagt, daß er dort beinahe einen Büchsenschuß weit durch tiefes Wasser habe fahren müssen: „die Pferde schwammen und das Wasser lief durch den hohen Wagen weg." Eine Reise nach Bremen war also unter allen Umständen beschwerlich und manchmal mit wirklicher Gefahr verknüpft. Wer sie in zehn Stunden zurücklegte, hatte eine gute rasche Reise gemacht, als Durchschnitt galten eigentlich zwölf Stunden. Noch jetzt ist die Redensart im Schwange, daß wer früher eine Fahrt nach Bremen unternommen, zuvor sein Testament gemacht habe.

Nicht viel besser war der Weg nach Wiefelstede und weiter. In der Strecke etwa vom Gertrudenkirchhof bis Diedrichsfeld hieß er de striken Weg, weil er Winters unter Wasser zu stehen pflegte, und jenseits Metjendorf und an vielen anderen Stellen war er Sommers so sandig, daß selbst die sandgewohnten Pferde von damals den Wagen kaum ziehen konnten. Der Weg nach Rastede löste sich in der Gegend des Patentkrugs, ehemals „bei den sieben Bergen" genannt, in viele einzelne Spuren auf, die häufig von Sandwehen verschüttet wurden. Auch hier konnten Reisende sich sehr wohl — eine Quelle sagt: wohl zehnmal — verirren.

Im vorigen Jahrhundert begann man zu empfinden, daß die Wege doch eigentlich schlechter seien, als wünschenswerth, und darüber nachzudenken, ob sich am Ende zur Verbesserung nicht einiges thun lasse. Der Generalfeldmarschall von Münnich, seinem Geburtslande bis an seinen Tod mit großer Liebe zugethan, richtete im Jahre 1763 an den König von Dänemark eine Reihe von Vorschlägen zur Verbesserung oldenburgischer Zustände, wobei er auch auf dieses Uebel hinwies und verschiedene gute Rathschläge gab, aber seine Anregungen schienen keine weitere Folge gehabt zu haben. Ferner brachte ein Aufsatz in einer oldenburgischen Zeitschrift von 1791 außer

lebhaften Klagen über den dermaligen Zustand auch Wünsche wegen einer Abhülfe. Bescheiden genug blieb der Verfasser. „Zwar können wir," schreibt er, „solche herrliche Heerstraßen, als in England und Frankreich sind, nicht verlangen, auch machen wir in Ermangelung des Materials, das nur an wenigen Orten, z. B. bei Sandhatten, gefunden wird, keinen Anspruch auf Chausseen (Straßendämme), wie in vielen deutschen Provinzen, und seit 1766 auch in dem benachbarten Hannoverschen angelegt sind, aber auf solche Wege, auf denen man sicher und hurtig reisen kann." Zu dem Ende verlangt der Verfasser, daß die Geestwege möglichst grade durchgeführt, mit Sand aufgefahren, geebnet, mit Gräben an den Seiten eingefaßt und in niederen Gegenden mit steinernen Brücken versehen werden. Es ist in diesen Richtungen um die Wende des Jahrhunderts manches einzelne geschehen, aber zu durchgreifenden Maßregeln vermochte man sich nicht aufzuschwingen, da die Regierungsgewalt noch zu zaghaft war und zur Leistungsfähigkeit des Landes noch kein genügendes Vertrauen besaß. Was die Anlegung von Chausseen betraf, so war die Anschauung, daß es an Steinen gebreche, keine vereinzelte, sondern in den maßgebenden Kreisen vorherrschend.

Als der Präfect von Keverberg am 28. Februar 1811 das Herzogthum Oldenburg namens des Kaisers der Franzosen in Besitz nahm, rief er in seiner Proclamation den Oldenburgern die zugleich hohn- und verheißungsvollen Worte zu: Vos prétendues routes, aujourdhui l'effroi du voyageur, sans cesse retardé dans sa course et partout entouré de dangers, feront place à des communications faciles et commodes! „An der (so steht da) Stelle Ihrer sogenannten Landstraßen, jetzt der Schrecken der bei jedem Schritte aufgehaltenen und mit Gefahren bedrohten Wanderer werden bequeme und leicht zu passirende Verbindungen treten." Wohl glaublich, daß bei längerer Dauer die französische Regierung diese Versprechungen in Erfüllung gebracht hätte. So aber blieb es bei den Vorbereitungen, die freilich auf großartige

Pläne deuten. Nicht selten erblickt man in der Haide langhin durch den Boden gezogenene Furchen, die nach der Ueberlieferung der Einwohner von französischen Ingenieuren eingeritzt sind, um die Grenzen der projectirten großen Heerstraßen zu bezeichnen.

Die Oldenburgische Regierung, welche nach Befreiung unserer Heimat von der französischen Herrschaft ihren alten Platz wieder einnahm, hat das, was die Franzosen planten, ausgeführt, vielleicht nicht so rasch und nicht nach so weiten Gesichtspunkten, wie jene es gethan haben würden, aber doch mit mehr und mehr gesteigerter Energie und ohne Zweifel mit besserer Berücksichtigung aller localen Interessen. Wir können hier nicht alle Wegebauten, die seit der französischen Zeit fertig gestellt sind, aufzählen, sondern müssen uns auf die wichtigeren beschränken, d. i. auf diejenigen, welche entweder neue Verbindungen eröffneten oder Theile des alten Hauptwegenetzes in eine höhere Stufe der Straßengattungen versetzten.

Zunächst wurde eine kürzere Verbindung der Stadt Oldenburg mit Ofen, Wehnen und dem ganzen Ammerlande hergestellt durch Anlage eines Weges der aus dem Harenthore in annähernd gerader Richtung nach Ofen, Zwischenahn und Westerstede lief. Man begann damit im Jahre 1816.

Der Weg nach Bremen wurde im Anfange der zwanziger Jahre erheblich gekürzt, indem man von der Osternburg aus einen Damm durch das Tweelbeker Moor nach Sandersfeld legte und auch auf den weiteren Strecken den vorhandenen Weg an vielen Stellen gerade zog und verbesserte. Die neue Strecke Oldenburg-Sandersfeld wurde am 15. Mai 1821 dem Verkehr übergeben, in demselben Jahre auch das Wirthshaus zu Sandersfeld gebaut, das heute, nachdem es zahllosen Post-Reisenden Erquickung gewährt hat, in Dunkel und Vergessenheit gesunken ist. Die alten Wege über Bümmerstede und Dingstede oder Sommers über Jprump und Lintel oder auch durch das Stedingerland wurden damit außer Gebrauch gesetzt. Der Sandkrug in den Osenbergen, bis dahin ein zwar schlech-

tes, aber aus Noth viel besuchtes Wirthshaus, erlitt jener Zeit das Schicksal, das jetzt dem Hause in Sandersfeld geworden ist. Jetzt ist er Station der Osnabrücker Eisenbahn und kann, wenn die Launen der Oldenburger unter Mithülfe der Eisenbahn einmal darauf verfallen, mehr Gäste bei sich sehen, als dem Sandersfelder Hause zubeschieden gewesen sind. Sic eunt fata.

Im Jahre 1820 wurde mit der Herstellung der Landstraße von Kirchhatten über Neerstedt, Langewand, Busch und Altonaer Mühle nach Wildeshausen begonnen; beendigt wurde die Arbeit, wie es scheint 1829. Der breite stattliche Weg sollte für den Verkehr nach Südosten eine bedeutende Rolle spielen — ihm ward nur eine Nebenrolle. Doch trägt man sich jetzt mit dem Gedanken der Chaussirung.

Jener neue, an Bedeutung alle anderen weit überragende Weg nach Bremen brachte auch den Entschluß zur Reife, mit der Anlegung von Chausseen einen Versuch zu machen. Auf der Bremer Seite bis zum Wahrthurm lag ein Pflaster schon seit dreihundert Jahren. Als das Kloster St. Paul vor Bremen im Jahre 1523 von den bremischen Bürgern zerstört war, wurden die Feldsteine, die in dem Bau gesteckt hatten, zur Pflasterung jener Wegestrecke benutzt. Auf der oldenburgischen Strecke Wahrthurm-Delmenhorst wurde das Pflaster 1824 fertig gestellt. Gleichzeitig wurde auch der Weg von Oldenburg nach Kreyenbrück gepflastert. Da man sich überzeugte, daß viel mehr Steine zu haben seien, als man geglaubt hatte, so folgte dann in den Jahren 1826 bis 1830 auch die Chaussirung der Strecke Oldenburg-Delmenhorst, wobei man auch mit Steinschlag, Macadamisirung, gelingende Versuche anstellte.

Weit kräftiger wurde die Sache angegriffen unter der Regierung des Großherzogs Paul Friedrich August; fast alle Hauptlinien wurden hergestellt. Ziemlich gleichzeitig wurden die Routen nach dem Norden und nach dem Süden begonnen, doch nahm die erstere einen erheblich größeren Zeitraum in

Anspruch, da man den Weg über Varel wählte und somit die besonderen Schwierigkeiten des Chausseebaus in der Marsch zu überwinden hatte. Die Anwendung der Klinker geschah einigermaßen zögernd, weil man über die Haltbarkeit der einheimischen Fabrikate noch keine zweifellosen Erfahrungen besaß. Weitere Gründe für die Langsamkeit des Baues lagen in dem Mangel an Klinkern, deren Production im Vergleiche mit heute sehr gering war und weit hinter dem Bedarf zurückblieb, sowie in in der schwierigeren Herstellung des Erdkörpers, welcher mit Sand aus Weser oder Jade oder von der Geest her aufgefüllt werden mußte, und endlich in dem Mangel eines Expropriationsgesetzes. Ein Theil dieser Gründe gilt noch jetzt, doch hat man die Hindernisse mehr und mehr zu besiegen gelernt, und viele Kilometer Chausseen durchziehen jetzt auch die Marschen, von Jahr zu Jahr noch stets sich mehrend. Der Bau der Marschchausseen fällt wesentlich in die Regierungszeit unseres jetzigen Großherzogs, ohne daß darum der Straßenbau auf der Geest irgend an Energie eingebüßt hätte.

Die Strecke Oldenburg-Jever erreichte Nadorst 1831, Rastede 1835, Varel 1839; Varel-Jever wurde erst 1846 ganz fertig. Wiefelstede und Konneforde lagen hinfort an einem Nebenwege. Von Jever aus wurde demnächst weiter gebaut nach Wittmund bis 1854, nach Hooksiel bis 1862, nach Horumersiel bis 1868, ferner im Jeverlande Sande-Neustadtgödens bis 1866, Neuende-Hooksiel 1869—73; Hooksiel-Horumersiel ist seit 1876 in Bau. Weitere Strecken zur Ausfüllung des jeverschen Netzes hat der Amtsrath zu Jever beschlossen und seit 1877 in Angriff genommen.

Die ziegelreichen Gemeinden des ehemaligen Amtes Bockhorn sind mit der jeverschen Chaussee und mit der Jade in Verbindung gesetzt durch die Chaussee Bockhorn-Steinhausen 1848—49, Zetel-Blauhand 1854—55, Zetel-Neuenburg 1861, ferner mit dem Ammerlande durch die Chaussee von Westerstede nach Neuenburg und Grabstede 1865—71.

In Varel selbst zweigte ab die Chaussee nach dem Vareler

Hafen seit 1844, südlich von Varel eine Linie Heubült-Süderschweiburg 1870.

Die südliche Hauptlinie Oldenburg-Damme, bereits 1824 bis Kreyenbrück fertig, wurde 1835 bis Sage, 1836 bis Ahlhorn, 1837 bis Damme fortgesetzt. Von Damme zur Landesgrenze wurde sie weitergeführt, einerseits in der Richtung auf Hunteburg-Bohmte, anderseits 1844 in der Richtung Vörden-Engter. Von ihr gehen aus Lohne-Dinklage bis zur Landesgrenze gegen Badbergen, 1862 fertig, Damme-Holdorf bis zur Landesgrenze gegen Badbergen 1866, von Südlohne nach Diepholz, 1872 vollendet.

Hiernächst wurden die bereits früher angelegten Wege von Oldenburg über Zwischenahn, Westerstede und Moorburg bis zur Landesgrenze chaussirt, und zwar in den Jahren 1837 bis 1843. Nebenstrecken zu denselben sind die Chausseen Westerstede-Apen seit 1864, Zwischenahn-Edewecht seit 1875 und die bereits erwähnte Chaussee von Westerstede nach Neuenburg und Grabstede.

Die große Handelsstraße von Delmenhorst nach dem Südwesten wurde etwa gleichzeitig mit der ammerschen Hauptchaussee gepflastert bezw. neu gebaut und erreichte von Delmenhorst aus Wildeshausen 1838, Ahlhorn und Kloppenburg 1841, Löningen und die Landesgrenze bei Lewinghausen 1843. Die hannoverschen Eisenbahnen zogen indeß in nicht langer Zeit den durchgehenden Verkehr von der Chaussee ab, so daß diese dem Binnenverkehr des Landes überlassen blieb, die Strecke Ahlhorn-Kloppenburg-Löningen namentlich auch dem Verkehr mit der Stadt Oldenburg und dem ganzen Norden des Landes. Es haben sich von dieser Chaussee abgezweigt die Strecken Kloppenburg-Essen-Quakenbrück 1840—46, Löningen-Essen bis 1858, Kloppenburg-Friesoythe bis 1863, Lastrup-Lindern-Landesgrenze in der Richtung auf Werlte bis 1863. Weitere Verzweigungen auf Kosten des Amtes Kloppenburg sind in der Ausführung begriffen.

Eine Linie Delmenhorst-Syke, 1839 gebaut, sollte mit

Umgehung Bremens, das außerhalb des Steuervereins lag, einen von Zollplackereien freien Weg nach dem Südosten schaffen. Wie es heißt, war der Bau dieser Chaussee wie nicht minder der Chausseen von Delmenhorst über Löningen und von Oldenburg über Damme als Nebenbestimmung zu dem Steuervereins-Vertrage vom 7. Mai 1836 direct vereinbart.

Die Durchdämmung der Moore zwischen dem Wildenloh und Jeddeloh und zwischen Edewecht und Altenoythe brachte dem Amt Friesoythe die bis dahin entbehrte directe Verbindung mit der Hauptstadt. Der Damm zwischen Edewecht und Altenoythe, 1815 begonnen, wurde 1830 fertig gestellt, die Besandung aber erst 1838 beendigt. Die Strecke Wildenloh-Jeddeloh wurde 1824 begonnen, 1831 beendigt, die Uebersandung aber erst 1838—40 ausgeführt. Chaussirt sind diese Wege bis jetzt nicht.

Moorriem erhielt einen festeren Anschluß an die Geest 1847 flg. durch die Aufhöhung des Ohmsteder Moorwegs, der alsdann 1853—54 mit Klinkern belegt wurde. Diesem Anfange folgte der Ausbau einer Reihe von Chausseen, durch welche das Ländchen wohl das günstigste Wegesystem im ganzen Herzogthum erlangt hat. Es wurden gebaut die Moorriemer Chaussee von Altenhuntorf bis zur Braker Chaussee nördlich von Meerkirchen bis 1862, die Helmer von Altenhuntorf bis Huntebrück 1861—63, von Huntebrück bis Elsfleth 1862--63, von Oldenburg nach Altenhuntorf bis 1865, die Nordermoorer-Helmer von Nordermoor und Bardenfleth nach Elsfleth 1865—66.

Das Stedingerland wurde bereits 1844 durch eine Chaussee von Delmenhorst nach Ochtum mit der Geest in Verbindung gebracht, hatte aber nicht gar viel Nutzen davon, so lange es innerhalb der eigenen Grenzen keine Chaussee besaß. Die eigentliche stedinger Chaussee wurde gebaut in der Strecke von Ochtum bis Berne 1857—59, von Berne bis Huntebrück 1862 bis 1863. Auf der anderen Seite der Hunte wurde, wie wir

soeben gesehen, gleichzeitig die Linie Altenhuntorf-Elsfleth fertig gestellt. Der Zusammenhang zwischen beiden Systemen wurde durch die Fähre zu Huntebrück vermittelt, aber er blieb naturgemäß ein lockerer, bis die Erbauung einer Brücke im Jahre 1869 den unmittelbaren Uebergang von einer Straße auf die andere ermöglichte.

Die Wesermarschen fanden ihre Verbindung mit Oldenburg durch die Chaussee Oldenburg-Brake 1846—52. Hiervon zweigt bei Logemanns Deich die Butjadinger Chaussee ab, in Angriff genommen zuerst 1853 bei Großensiel und Fedderwardersiel, dann fertig gestellt von Logemanns Deich bis Moorsee 1858, bis Stollhamm 1861, bis Fedderwardersiel 1862. Die erste Strecke kam bis 1850 kaum ernstlich in Angriff, da die Regierung anscheinend über die Richtung nicht zum Entschluß kommen konnte. — Abgezweigt sind von der Gesammtstrecke Oldenburg-Fedderwardersiel ferner die Chausseen Petershörne-Frieschenmoor, sodann Rodenkirchen-Varel bis 1865, Ellwürden-Nordenhamm bis 1868, Ovelgönne-Schwei-Seefeld 1873—76, Oldenbrok-Hammelwardermoor 1875—76. Seefeld-Stollhamm ist im Bau begriffen. Mit weiterer Verzweigung der Butjadinger Chausseen in ziemlich umfassender Weise ist der Amtsverband Stollhamm gegenwärtig beschäftigt. Ein eigenthümliches Geschick hat es gewollt, daß auf der dicht bevölkerten und verkehrreichen Strecke Elsfleth-Brake eine Chaussee erst in den Jahren 1876—77 zu Stande kam. Der Zusammenhang der Unterweser-Marschen mit Bremen ist dadurch hergestellt.

Wesentlich für den Verkehr der Stadt Oldenburg mit den nächstbelegenen Gemeinden bestimmt, aber für diese Gemeinden wie für die Stadt selbst von nicht geringem Werthe sind die von den Gemeinden unter Beihülfe des Staates gebauten Chausseen nach Petersvehn, 1872 vollendet, von Nadorst über Etzhorn und Wahnbeck nach Loy, von Tweelbäke nach Hatten und von Oldenburg in das Dorf Eversten, alle drei 1875 begonnen.

Im Jahre 1876 sind dann auch die ersten Strecken des Weges von Oldenburg nach Wiefelstede chaussirt, also die uralte Heerstraße fast zuletzt von allen Wegen, die von der Stadt Oldenburg auslaufen.

---

2. Die Wasserstraßen.

Auf die Grenzgewässer Weser und Ochtum und die Jade hier einzugehen, unterlassen wir, sondern beschränken uns auf die Binnengewässer.

Die wichtigste Wasserstraße innerhalb des nördlichen Herzogthums ist die Hunte. Es fehlt uns an genaueren Nachrichten, welchen Umfang der Verkehr auf der Hunte im Mittelalter besessen haben mag; wir finden nur dann und wann angedeutet, daß Kaufleute den Fluß befuhren, daß Zölle auf der Schifffahrt ruhten, daß in Kriegszeiten die Bremer ihren ins Land brechenden Streithaufen die Lebensmittel auf der Hunte zu Schiffe zuführten.

Als im Jahre 1233 Erzbischof Gerhard von Bremen sammt den Grafen von Oldenburg und Stotel sich zu den letzten Feldzügen gegen die Stedinger rüsteten, hielten sie es für nothwendig, auch die Stadt Bremen mit in ihr Bündniß zu ziehen. Bei dieser Gelegenheit setzte die Stadt durch, daß ihr neben anderen Vortheilen namentlich auch Zollfreiheit innerhalb des ganzen Erzbisthums eingeräumt wurde, und zwar wird hier die Hunte ausdrücklich als künftig zollfrei mit genannt. Diese ihnen natürlich höchst werthvolle Zollfreiheit ließen sich die Bremer von den Grafen von Oldenburg für deren ganzes Gebiet noch wiederholt zusichern, so 1243, 1254, 1261, bis endlich ein freundschaftlicher Vertrag vom Jahre 1278 alle früheren Verträge aufhob und jedem Theile seine Freiheit wiedergab. Die Hunte ist in diesen späteren Verträgen von 1243 an nicht besonders erwähnt, aber es leidet keinen Zweifel, daß die Bremer sie vorzugsweise im Auge gehabt haben. Ob nach 1278 sofort auf der Hunte wieder Zölle eingeführt wurden, erhellt nicht, indessen wenn nicht

gleich, ist es jedenfalls später geschehen, denn wir finden Zölle auf der Hunte erwähnt u. a. 1345, 1370—80, um 1450. In letzterem Falle lernen wir sogar den Tarif kennen. Jedes Schiff zahlte 8 Grote. Brachte das Schiff Salz, so gab es statt des Geldes eine Tonne Salz. Bei der Ausfuhr von Rocken oder Malz kostete jedes Malter 2 Schwaren; die Ausfuhr von Getreide war nur mit gräflicher Erlaubniß gestattet.

Bedeutsamer scheint uns die Art, wie die Hunte in dem Freibrief der Stadt Oldenburg vom 6. Januar 1345 vorkommt. Die Grafen versprachen in demselben, daß sie den Bürgern helfen wollten, die Hunte frei zu halten und zu schützen von der Stadt an bis zu dem Wigenorde, d. i. bis zur Mündung, und alle Straßen und Wege, die der Kaufmann wandern mag nach der Stadt Oldenburg zu Wasser und zu Lande. Oder wie es im Urtext heißt: Ok scole wi vm helpen vrygen vnde veleghen de Hunte van der Stath bente tho den Wighennorde vnde alle straten vnde alle weghe de de kopman wanderen magh to der Stath to oldenborch, de vm nutte vnde regth syn to watere vnde to lande. Wie die Hunte hier vorweg vor allen übrigen Handelswegen genannt ist, so mag sie auch ihrer Wichtigkeit nach vorangestanden haben. Wir können uns ja einigermaßen einen Begriff von dem Zustande der Straßen bilden und wissen, daß derselbe den Transport größerer Waarenmengen ungemein schwierig machen mußte. Die Hunte mag sogar im Mittelalter eine bessere Wasserstraße gewesen sein, als später. Zwar hemmten noch alle neuerdings durchstochenen Krümmungen das Auflaufen der Fluth und verlangsamten die Schifffahrt, allein die Wassermenge war vielleicht eine größere und jedenfalls eine gleichmäßigere. Man ist versucht anzunehmen, daß das Bett der Weser sowohl als der Hunte niedriger lag als jetzt, da jedes Flußbett in der Ebene durch die herabgeschwemmten Sand- und Erdmengen sich im Laufe der Jahrhunderte erhöhen muß. War dies der Fall, so mußte auch die Fluth mit größeren Wassermassen die

Flüsse heraufkommen. Gleichmäßiger war der Wasserstand eben der vielen Krümmungen wegen und weil der Zufluß aus den zahlreichen Mooren und Niederungen sich mehr auf das ganze Jahr vertheilte.

Eigenthümlich ist es, daß die Grafen den Bürgern versprachen, ihnen bei Aufrechthaltung der Sicherheit und des Friedens auf dem Strom zu helfen. In erster Reihe hatten also die Bürger selbst diese Aufgabe zu lösen, obwohl im übrigen die Grafen den Strom selbst als ihr Eigenthum in Anspruch nahmen: Vortmer, sagen sie in dem gedachten Freibrief, scole wi vnde vnse eruen beholden de Molen, den Strom, den Tolnen, de Thegheden vnde de Munte, also alse vnse vader vns dat eruet heft. (Ferner sollen wir und unsere Erben behalten die Mühlen, den Strom, den Zoll, die Zehnten und die Münze, so wie unser Vater es uns vererbt hat.) Die nutzbaren Kronrechte lagen freilich dazumal überall den Landesherren mehr am Herzen als die Schutzpflichten, die jenen Rechten gegenüber standen. Andererseits deutet der obige Satz darauf hin, daß das kleine Städtchen Oldenburg schon einer gewissen Kraftentwickelung fähig gewesen sein muß.

Zwischen den Jahren 1370 und 1380 stellte die Stadt Oldenburg gegen die Grafen, insbesondere gegen Konrad II., eine Reihe von Beschwerdepunkten auf, die sie, wir wissen nicht wo — vielleicht bei dem Rath zu Bremen — eingegeben hat oder eingeben wollte. Die meisten Punkte betreffen Zollplackereien und Gewaltthätigkeiten gräflicher Diener, einige sind aber allgemeiner Art und gegen die Grafen selbst gerichtet. Unter anderm klagt die Stadt, daß der Zoll erhöht sei und gefordert werde von den Bremern, den Wildeshausischen und den Oytern, d. i. Friesoytern, die den früheren Grafen nie Zoll gegeben hätten; Folge sei, daß nun die Oldenburger wieder geengt und gehindert würden. Und kurz darauf: Vortmer de straten tho watere vnde tho lande, de vnse Heren vns vrygen vnde velighen scholden helpen, de zind gheenghet daran, dat vnze Heren twen kopmannen ofte dren dat Land vorkoften, vnde an-

dere koplude dar en buten bliuen mosten, dar man nynen tolnen van nemen en wolde. Ok ne moghen nyne vromede koplude myd schepen vppe de Hunte komen, zee ne werden gheenghet van vnzen Heren. (Ferner die Straßen zu Wasser und zu Lande, die unsere Herren uns helfen sollten frei zu halten und zu schützen, die sind dadurch geengt, daß unsere Herren zwei Kaufleuten oder dreien das Land verkauften und andere Kaufleute draußen bleiben mußten, indem man keinen Zoll von ihnen nehmen wollte. Auch können keine fremden Kaufleute mit Schiffen auf die Hunte kommen, ohne von unseren Herren gedrängt zu werden.) In den Klagen scheint ein Widerspruch zu liegen. Einmal heißt es, die Zölle seien erhöht und auch den Bewohnern solcher Städte aufgelegt, die früher frei gewesen. Sodann heißt es, die Grafen hätten zwei oder drei Kaufleuten das Land, d. h. das Recht zum Handel im Lande, verkauft, und andern Kaufleuten verboten, selbst gegen Erlegung von Zoll Handel zu treiben, sie hätten also ein Monopol geschaffen und verkauft oder wahrscheinlicher verpachtet. Vermuthlich handelt es sich um verschiedene Zweige des Handels und das Monopol wird nur die Einführung bestimmter Waaren befaßt haben. Wie dem auch sei, aus der Art, wie der Hunte gedacht wird, geht klar hervor, daß sie für den damaligen Handelsverkehr der Grafschaft von nicht geringer Bedeutung gewesen ist.

Der Zoll von etwa 1450 ist bereits erwähnt worden. Die nächsten Nachrichten über die Schifffahrt gehören den letzten Jahrzehnten des sechszehnten Jahrhunderts an, und zwar muß dieselbe damals in einiger Blüthe gestanden haben, denn am 2. Febr. 1574 stifteten reichlich zwanzig Schiffer der Stadt Oldenburg eine besondere Schiffergesellschaft, die sich bis auf den heutigen Tag erhalten hat. Die Schifffahrt ging, wie es scheint, hauptsächlich nach Holland, nach dem Lande Wursten und nach der Elbe, und zwar vorzugsweise nach Ditmarschen, wo die Schiffer Getreide einkauften. Die oldenburgischen Schiffer hatten im sechszehnten und bis in das achtzehnte Jahr-

hundert hinein die Verpflichtung, auf dem Wurster Watt die Seebaken auszustecken, wogegen sie von den nach Oldenburg hereinkommenden Schiffen, Hamburger und Bremer ausgenommen, eine kleine Abgabe erhoben. Es mag dies eine uralte Einrichtung gewesen sein und mit den häufigen Fahrten nach den Ländern Wursten und Ditmarschen zusammengehangen haben.

Hamelmann legt in seiner Chronik großes Gewicht darauf, daß Graf Johann XVI. bei seinem königlichen Vetter in Dänemark 1580 und 1583 die Eröffnung mehrerer isländischer Häfen für seine Unterthanen durchgesetzt habe, und eben so hebt der Graf selbst bei einer späteren Streitigkeit mit der Stadt Oldenburg dies als einen großen der Stadt erwiesenen Dienst hervor. Man möchte daraus schließen, daß Schiffe, die man nach Island zu schicken wagte, für die Hunte nicht zu groß gewesen sind.

Nicht ohne Interesse ist die Nachricht, daß um das Jahr 1560 Graf Anton mehrere Male, und zwei mal, in den Jahren 1563 und 1564, auch die Stadt Oldenburg bewaffnete Schiffe gegen die Piraten auf der Weser ausrüsteten. Thomas Lüchtenmaker und Hänschen Nobel hießen die Freibeuter, welche denn auch glücklich verjagt und bis in die Elbe verfolgt wurden. Führer des städtischen Schiffes war der Bürgermeister Hans Goldschmidt, Fähnrich Helmerich Stoer. Andrerseits kam im Jahr 1657 ein englischer Kaper mit zwei Schiffen, einem von 8 Kanonen und 50 Mann Besatzung und einem von 4 Kanonen und 15 Mann, die Hunte herauf bis nach Blankenburg. Derselbe besaß einen Kaperbrief für die spanische See, hatte sich aber mehrere Wochen auf der Weser herumgetrieben und den Verdacht erregt, daß er in dem soeben ausgebrochenen schwedisch-dänischen Kriege im Interesse der Schweden gegen die Dänen Böses im Schilde führe. Da die Dänen an und auf der Weser die stärkeren waren, scheint er sich nicht mehr sicher gefühlt und beabsichtigt zu haben, in Oldenburg sich Schutz gewissermaßen zu erzwingen. Als ihn nun der Zustand des Fahrwassers nicht weiter als bis Blankenburg gelangen ließ,

versenkte er die Geschütze in den Fluß und sprengte seine Schiffe in die Luft, wie die Chronik sagt, um die Einfahrt nach Oldenburg zu verderben. Er erreichte wenigstens, daß man einige Arbeit aufwenden mußte, um den Fluß wieder frei zu bekommen. Er selbst mit seiner Mannschaft wurde nach England gebracht, wo er den Protector Cromwell mit Beschwerden über Graf Anton Günther bestürmte. Indeß der Graf hatte zeitig vorgearbeitet und wußte sich zu rechtfertigen.

Gegen Ende des siebenzehnten Jahrhunderts gab die Beschaffenheit des Flußbettes zu vielen Klagen Anlaß, und einer der Wünsche, welche nach dem Brande von 1676 die Stadt Oldenburg an den damals über unser Ländchen gebietenden König Christian V. von Dänemark brachte, ging auf die Durchstechung von Huntekrümmungen, da bei dem dermaligen Stande der Fluß kaum noch fahrbar sei. Dieser Wunsch traf mit den Interessen der Deichbände an beiden Seiten der Hunte zusammen und fand wenigstens zum Theil seine Erfüllung. Schon vor alten Zeiten war eine Krümmung dem Wolfssiel gegenüber durchgegraben worden; nunmehr, und zwar in den Jahren 1683 und 1685, durchstach man die Krümmung bei der Hayen- oder Schweinehörne und eine zweite beim Judasgraben oder bei der Gellner Hörne. Es gab dies eine Kürzung um reichlich eine halbe Meile (?) und war ohne Zweifel sehr nützlich, aber die Klagen blieben doch fast dieselben. Haupthinderniß war die Drögte, die Strecke zwischen Blankenburg und Drielake, welche die Schiffe zwang, ihre Ladung ganz oder größtentheils durch Lichterfahrzeuge zu entlöschen. Die Regierung war wohl geneigt, die Stadt bei weiteren Durchstechungen zu unterstützen, hatte indessen bei den früheren Unternehmungen zu viel Verdruß gehabt, um die Sache selbst in die Hand zu nehmen, und noch weniger wollte sie die Kosten selbst tragen. Die Stadt aber hatte zu solchen Anstrengungen weder die Kraft noch den Muth, und die Sache blieb wie sie war.

Der schlechte Zustand des Fahrwassers erhielt sich bis in das zweite Drittel unseres Jahrhunderts. Bis Jprump oder

auch wohl bis Blankenburg konnten kleinere Seeschiffe gelangen; von da bis zur Stadt war aber der Fluß so seicht, daß selbst ein Kahn von 20 Last nur unter besonders günstigen Umständen mit der Fluth hinüber kommen konnte. Der Regel nach mußte der größte Theil der Ladung von Blankenburg her auf platten Lichterfahrzeugen an die Stadt gebracht werden. Die Lichterfahrzeuge hießen Bullen und ähnelten den Prahmen, die als Fährschiffe dienen, hatten aber einen Mast, um eine Leine zum ziehen anbringen zu können, und manchmal ein Verdeck. (In einer Aufzeichnung von 1687 werden die damaligen Lichterfahrzeuge Eken und Kähne genannt, erstere ohne Zweifel ebenfalls Prahme oder Bullen). Wochen lang mußten oftmals im Sommer selbst die halbentlöschten Kähne vor und auf jener Drögte abwarten, daß eine ungewöhnliche Fluth sie herübertrage, und man sah mitunter mehr Schiffe dort beisammen liegen als im Hafen auf dem Stau.

Die Stadt hatte zwar schon seit längeren Jahren kleine Summen zur Vertiefung der Drögte namentlich durch Anlegung von Schlengen verwandt, allein diese Bemühungen waren weder sehr energisch noch erfolgreich. Seit dem Jahre 1836 aber begann man wiederum den Durchstich der Huntekrümmungen ins Auge zu fassen. Die in einer Richtung laufenden Interessen der Abwässerung, des Deichschutzes und der Schifffahrt vermochten endlich die Mittel aufzubringen, um eine Reihe von Durchstichen ins Werk zu setzen, deren Kosten je nach der Stärke des Interesses von den verschiedenen Communen und vom Staate getragen worden sind. An solchen Durchstichen sind zu nennen:

1836 bei Grambergs Land unterhalb Drielake,
1839—40 die Kälber- und die Gosehörne bei Blankenburg,
1845 die Fährbucht und vom Stau zu Oldenburg bis zum Oeljestrich,
1846 die Bäker Hörne und der große Pottum,
1847 die Huntorfer Hörne.

Einige kleinere Begradigungen übergehen wir.

Neben der Abkürzung nahm man auch die directe Vertiefung des Flusses in Angriff, indem man in den Jahren 1855 bis 1861 dem Strome durch geeignete Uferbauten an passenden Stellen ein engeres Bett vorschrieb und durch angestrengte Baggerarbeiten die Untiefen aushob. Wir nennen diese bestimmten sieben Jahre, weil in ihnen ein die ganze Flußregulirung umfassender Plan zur Ausführung gebracht wurde. Aber auch nachher noch haben jahraus jahrein die Baggerungen fortgesetzt werden müssen, da die Hunte von ihrem oberen Laufe her sehr viel Sand mit sich führt und manchmal in einem Winter die Arbeit mehrerer Sommer gleichsam ungeschehen macht.

Die Resultate dieser Anstrengungen liegen aber auch klar zu Tage. Die Länge der Wasserstraße ist um wenigstens 3,70 Kilometer verringert. Die Fluth läuft jetzt in gewöhnlichen Zeiten bei der Stadt etwa 0,8 m auf, und das Flußbett ist so vertieft, daß nicht nur Kähne von 20—30 Last, sondern auch kleinere Seeschiffe zur Stadt heraufkommen können.

Diese Verbesserung der Wasserstraße und zugleich die wirthschaftliche Entwicklung nicht nur der Stadt, sondern auch des Hinterlandes steigerte den Schiffsverkehr erheblich. Von 1846 bis nach Eröffnung der Braker Eisenbahn im Jahre 1873 fuhr ein Dampfschiff täglich zwischen Oldenburg und Elsfleth mit Anschluß an die Weserdampfschiffe. Lange oberländische Flöße und nicht minder lange Oberweser-Böcke, früher nicht gekannte Erscheinungen, kamen zur Stadt. Die Zahl der ansässigen Schiffer vermehrte sich, während gleichzeitig auch fremde Schiffe den Strom und den städtischen Hafen beleben halfen. Im Jahre 1861 wurden beispielsweise zu Schiffe an die Stadt gebracht 733,685 Centner Güter, ausgeführt 174,207 Centner. Die Eisenbahnen haben natürlich den Schiffsverkehr sehr geschmälert, indeß die Hunte wird immer eine wichtige Lebensader für Stadt und Land bleiben, zumal wenn Oldenburg nicht mehr Endpunkt für die Wasserstraße bleibt. Daß alle die Hunte passierenden Güter in der Stadt

umgeladen werden müssen, bringt für die Spediteure, Fuhrleute, Arbeiter u. s. w. mancherlei Erwerb mit sich, aber der Schiffsverkehr selbst wird dadurch beeinträchtigt.

Der einzige einem regelmäßigen Waarenverkehr dienende schiffbare Nebenfluß der Hunte ist die Ollen, welche das Stedinger Land der Länge nach durchzieht und durch die drei Siele in die Hunte mündet. Ursprünglich ohne Zweifel ein Hauptarm der Weser, hat sie jetzt wesentlich die Natur eines Kanals angenommen. Noch im Jahre 1049 bezeichnet eine Urkunde die Ollen als in die Weser, die Hunte als in die Ollen einfließend. Kaiser Heinrich III. schenkte damals dem Erzbischof Adelbert von Bremen einen Wald (einen Wildbann) incipiens a ponte, qui vulgari lingua Buribruc dicitur (Büren bei Wildeshausen), et sic descendens juxta Huntam fluvium usque in alveum fluvii Aldena dicti et inde per decursum, ubi Aldena Wiseram influit, et inde a concursu istorum fluviorum sursum per crepidinem Wiserae etc. Aber als das Stedingerland sich mit Deichen umgab, wurde die Ollen an beiden Seiten mit abgedämmt und behielt nur unten noch Siele als Oeffnungen, während ihr unterster Theil nun der freiströmenden Hunte zugerechnet wurde. Von großer Bedeutung ist die Schifffahrt auf der Ollen nicht, da sie doch wesentlich nur dem Kleinverkehr von Berne abwärts dient, und hat durch die Eisenbahn noch mehr gelitten als die Fahrt auf der Hunte.

Im Mittelalter soll ein Nebenflüßchen der Ollen, die Berne, bis Hude schiffbar gewesen sein. Gewisse Stedinger Bauern mußten, wie es heißt, den Diepholzern Kornrente liefern und brachten sie zu Schiffe nach Hude, von wo die Diepholzer sie abholten. Jetzt trägt die Berne noch Dielenschiffe mit Landesproducten von der Ollen nach Neumühlen. Neumühlen liegt an der Grenze des Kirchspiels Hude, und man möchte glauben, daß jene alte Nachricht wohl auch nichts anderes gemeint habe.

Einige Aussicht auf Vermehrung der schiffbaren Nebenge-

wässer der Hunte ist vorhanden. Der Hunte-Ems-Canal, seit 1843 projectirt, seit Anfang der fünfziger Jahre in Angriff genommen, soll bekanntlich die Sater-Ems mit der Lethe und so die Ems mit der Hunte verbinden. Allein es wird noch einer Reihe von Jahren bedürfen, ehe er als Verkehrsstraße dienen kann. Zur Zeit reicht er auf der Hunteseite 4800 Meter ins Moor hinein. Etwas Torf aus der Kanallinie und Steine von der Ziegelei auf Mosle's Höh sind die einzigen Waaren, die auf ihm transportirt werden.

Aehnlichen Zwecken dient eine kurze Strecke der oberen Hunte und der Lethe schon seit Anlegung der Vehnanstalt zu Hundsmühlen im Jahre 1787, aber mit durchaus localer Bedeutung. — Die Haren schiffbar zu machen, ist ernstlich noch nicht ins Auge gefaßt.

Die Hunte von der Einmündung des Hunte-Ems-Kanals, unterhalb Oldenburg stromabwärts ist durch die Wasserordnung vom 20. November 1868 für ein öffentliches Gewässer erklärt.

Nächst der Hunte sind die wichtigsten Wasserstraßen im Herzogthum Oldenburg die verschiedenen Gewässer, aus deren Zusammenfluß die Leda entsteht. Jedes einzelne derselben ist freilich nicht von großer Bedeutung, aber in ihrer Gesammtheit leisten sie doch dem Verkehr gute Dienste, und Schiffbau und Schifffahrt sind hinreichend entwickelt, um hie und da den anliegenden Ortschaften einen besonderen Charakter aufzuprägen. Das Netz der natürlichen Wasserläufe ist vielfach durch künstliche Kanäle erweitert und in sich näher verbunden, und jedes neue Jahr vervollständigt die Arbeiten, die seine Vorgänger geleistet haben. Die Schiffe, die sich auf diesen Gewässern bewegen, sind fast alle klein, und die meisten wagen sich aus dem Emsgebiet nicht hinaus. Es sind meist Mutten, platte, aber spitz gebaute Fahrzeuge, zur Wattenfahrt noch wohl geeignet, zum kleineren Theile Punten, platt und an beiden Enden abgestumpfte Schiffe, sehr flach gehend und daher für die Fahrt auf seichten Gewässern passend, aber ohne Widerstand gegen Wind und Wellen. Die Fabrikate der Ziegeleien, Torf,

Holz und Holzwaaren, Getreide und andere Landesprodukte, pflegen die Fracht zu sein, die sie ausführen, während sie allerlei Kaufmannsgüter stromaufwärts bringen. Seit der Erbauung der Eisenbahn nach Leer hat der Waarenverkehr stark abgenommen, aber auf der anderen Seite ist Augustfehn ein bedeutender Stapelplatz für Torf geworden, was auf die Gewinnung und Verschiffung von Torf in diesem ganzen Revier einen sehr belebenden Einfluß geübt hat. Auch die Ziegeleien des Saterlands haben durch das Aufblühen von Augustfehn sehr gewonnen.

Mehrere jener Flüsse gehören nach Ursprung und Lauf dem Münsterlande an und fallen daher nicht in die Grenzen, die dieser Arbeit gesteckt sind, nämlich die Soeste, später Barßeler Tief genannt, und die Marka, später Sater Ems. Für das nördliche Herzogthum kommen nur das Aper und das Godensholter Tief in Betracht.

Das Aper Tief bildet sich aus mehreren vom Ammerlande herabfließenden Bächen, wird bei Apen schiffbar, nimmt bei Augustfehn zwei schiffbare Moorkanäle auf und vereinigt sich jenseits der Landesgrenze bei Detern mit dem Barßeler Tief. Die Fluth reicht in einer Höhe von zwei bis drei Fuß nach Apen hinauf. Dies Auflaufen der Fluth soll sich erst in den letzten anderthalb Jahrhunderten allmählich eingestellt haben; vor dieser Zeit hat man selbst in Holtgast, das hart an der Landesgrenze liegt, keine Fluth bemerkt. Das Aper Tief ist nach der Wasserordnung ein öffentliches Gewässer des Staates und verdankt dem Staate manche Verbesserungen im einzelnen; eine durchgreifende Correction hat aber noch nicht stattgefunden, obwohl seine Beschaffenheit zu einer solchen sehr einladet.

Das Tief war bereits im Mittelalter eine Wasserstraße und hat sich als solche ununterbrochen bis in die Gegenwart erhalten. Beweis sind zwei Zollrollen über den Zoll zu Apen, die eine aus der Mitte des fünfzehnten Jahrhundert, die andere aus dem siebenzehnten Jahrhundert. Nach der ersteren, die sich im Salbuche des Drosten Jacob von der Specken ver-

zeichnet findet, mußte jedes Schiff, wenn es zum ersten Male ankam, 1 arnheimschen Gulden, später für jede Reise 8 Grote zahlen. Es scheint also, daß die Schifffahrt wesentlich in den Händen Fremder, also der unterwärts wohnenden Friesen, gewesen sei. Hiermit stimmt ein Ansatz, wo nach „de ammerman" — wohl der ammersche Händler, der regelmäßig nach Apen kam, des Jahres einmal zollen soll, „das nennt man den Wagenzoll, für jeden Wagen einen Pfenning." Alles zu Schiffe ankommende Gut mußte für ein Pfundschwer, d. i. drei Centner, 3 Schwaren zahlen. Für einzelne Waaren gab es besondere Ansätze, so für Salz bei der Einfuhr, für Bier, Getreide und Holz bei der Ausfuhr. Butter und Käse waren frei, aber wenn ein Schiff zwei Tonnen Butter oder mehr anbrachte, so mußte es eine aufschlagen, d. h. zum Verkaufe ausbieten. Bezeichnender Weise gehörten zu den Ausfuhrartikeln auch alte Häuser, welch die Friesen sich in ihr holzarmes Land holten. Auch Holzflöße wurden von den Friesen ausgeführt und je nach der Länge, ob einen oder mehrere Bäume lang, verzollt.

Die zweite Rolle unterscheidet eine ganze Reihe von Artikeln aller Art, wobei sie die „Landleute" vor den „Friesen" bevorzugt. Letztere müssen in der Regel mehr bezahlen, häufig bis zu fünfzig Procent. Butter und Käse sind nicht mehr frei, aber mäßig bleibt der Zoll auch jetzt noch: die Landleute zahlen für eine Tonne Butter 3 Grote, die Friesen 4 Grote, für ein Schiffspfund — nicht ganz dem Pfundschwer gleich — Käse die Landleute 1 Grt. 3 Schwaren, die Friesen 2 Grt. 2 Schwaren. Holz und Holzwaaren spielen noch eine große Rolle, aber Holzflöße werden nicht mehr erwähnt.

Eine kurze Blüthezeit erlebte die Schifffahrt auf dem Aper Tief in den Jahren 1805 ffg., als die Schifffahrt auf der Nordsee von den Engländern gesperrt war, und ein großer Theil des auswärtigen Handels mit Bremen, Hamburg u. s. w. seinen Weg von der Ems aus durch das Oldenburgische nahm. Das Aper Tief war der äußerste schiffbare Arm der

Ems, und große Waarenmengen kamen auf ihm bis Hengstforde, wo die Umladung auf Frachtwagen geschah. Hengstforde wurde ein wichtiger Speditionsplatz, wo Kaufleute sich niederließen oder Filialen errichteten, und die ganze Umgegend zog von diesen Verhältnissen ihren Nutzen. Hunderte von Frachtwagen fuhren manchmal an einem Tage von Hengstforde ab, um die dort gelandeten Waaren nach Oldenburg zu bringen. Wie jede Blüthezeit ging auch diese rasch vorüber.

Von den erwähnten, bei Augustfehn einmündenden Moorkanälen wurde der nördliche, der Augustfehner Kanal, in einer Länge von 5800 Fuß, aber in ungenügender Breite und Tiefe schon im Jahre 1841 angelegt und im Jahre 1847, wesentlich mit, um dem Nothstande der Arbeiter in jenem Hungerjahr abzuhelfen, verbessert und weitergeführt. Die Hauptarbeiten haben indeß erst seit den fünfziger Jahren stattgefunden und werden noch immer fortgesetzt. Der Kanal hat Antheil an der Entstehung des großen Eisenwerks in Augustfehn und des Gußstahlwerks und mittelbar an der Einrichtung der Eisenbahn-Haltestelle. Er mag auf eine Länge von etwa 4000 Meter schiffbar sein, soll aber noch viel weiter fortgesetzt werden. Ein Nebenarm in Augustfehn dient als Entlöschungshafen für die Torfschiffe.

Der südliche Nordloher Kanal geht bei Augustfehn aus dem Aper Tief, durchläuft die Nordloher Gemeinheit und mündet bei Nordloh in das Godensholter Tief. Er ist 4336 Meter lang und der Hauptsache nach in den Jahren 1871—75 hergestellt.

Das Godensholter Tief ist eins mit der Aue, die westlich von Zwischenahn aus dem Zwischenahner Meer tritt und bei Osterscheps die Vehne aufnimmt. Von Godensholt an heißt es Godensholter Tief und vereinigt sich unter diesem Namen, nachdem zuvor bei Nordloh ein Kanal nach Augustfehn abgezweigt ist, nordwestlich von Barßel mit dem Barßeler Tief. Die Fluth steigt in 1 Fuß Höhe etwa bis Godensholt hinauf. Die eigentliche regelmäßige Schifffahrt reicht bis Nordloh, im

Herbste bei günstigem Wasserstande bis Westerscheps, kleinste Fahrzeuge gelangten wenigstens früher wohl auch einmal bis Zwischenahn. Doch ist selbst bis Westerscheps die Fahrt ohne Belang; kaum daß einige Ladungen Buchweizen noch geholt werden. Der Bau von Schiffen, und zwar von Seeschiffen, kommt merkwürdiger Weise sogar noch an dem Nebenflüßchen Vehne in Süd-Edewecht vor, doch bedarf es des allergünstigsten, durch künstliche Veranstaltungen thunlichst erhöhten Wasserstandes, um die Schiffsrümpfe bis Barßel, wo sie aufgetakelt werden, hinabzubringen.

Im Mittelalter gehörte das Tief den Grafen von Oldenburg. Item de strom, sagt das bereits erwähnte Salbuch des Drosten Jacob von der Specken bei bem Dorfe Godensholt, hort der Herscup wente an de snappen, d. i. bis zur Vereinigung mit dem Barßeler Tief bei der Schnappburg; die jetzt geltende Wasserordnung hat indeß das Tief unter die öffentlichen Gewässer des Staates nicht aufgenommen. Da der Strom der Herrschaft gehörte und überdies fast die Grenze bildete, auch in fremdes Gebiet abfloß, so fehlte natürlich auch ein Zoll nicht, aber die Bestimmungen sind weit einfacher als die über den Aper Zoll. Jedes Schiff zahlt bei der Ausfahrt 8 Grote, für die erste Reise aber 1 arnheim. Gulden, ein ausgeführtes Floß Holz zahlt 5 Pfennige. Es ist nicht ganz deutlich, wo dieser Zoll erhoben wurde, ob zu Schnappe, zu Nordloh oder zu Godensholt, wahrscheinlich aber am ersteren Orte. Bei der Einmündung dieses Tiefes in das Barßeler Tief steht oder stand ein Haus namens Altona, das auch schon auf Karten des siebenzehnten und achtzehnten Jahrhunderts verzeichnet ist, was schwerlich geschehen wäre, wenn es nicht ein öffentliches Interesse gehabt hätte. Ueberdies ist der Name selbst bezeichnend und erinnert an das früher erwähnte Altona bei Wildeshausen, wo ganz sicher eine Zollstätte gewesen ist. Die Schnappburg selbst lag auf einer Insel, die von den zusammenfließenden Barßeler und Godensholter Tiefen gebildet wird, und gehörte bereits zum Münsterlande.

Aus dem siebenzehnten Jahrhundert existirt eine Rolle über den Zoll zu Scheps — ohne Zweifel Westerscheps — die ziemlich ins Detail geht. Man möchte daraus schließen, daß damals Westerscheps der regelmäßige Endpunkt der Schifffahrt gewesen wäre, allein es fällt auf, daß von Schiffen und Schiffs-Artikeln gar nicht die Rede ist. Vielleicht war hier die Zollstätte, weil zugleich der bereits im siebenzehnten Jahrhundert benutzte Weg nach Harkebrügge von hier abging.

In den Marschen finden wir als einziges schiffbares Gewässer das Hookstief, das von Jever aus bis nach Hooksiel befahren wird und selbst kleineren Seeschiffen zu günstiger Zeit zugänglich ist. Die anderen Tiefe der Marschen werden wohl einzeln zum Transport von Steinen, Getreide, Heu benutzt, aber doch eben nur einzeln und aus besonderen Veranlassungen, so daß sie auf den Namen von Wasserstraßen nicht wohl Anspruch erheben dürfen. Greifen wir zurück in eine ferne Vergangenheit, so finden wir allerdings auch die Marschen von offenen schiffbaren Gewässern durchzogen, aber da diese nur ein historisches Interesse erregen, so scheint hier nicht der Ort weiter darauf einzugehen.

(Zeitschrift für Verwaltung und Rechtspflege
im Großherzogthum Oldenburg.)

v. 1878.

Druck von Gerhard Stalling in Oldenburg.