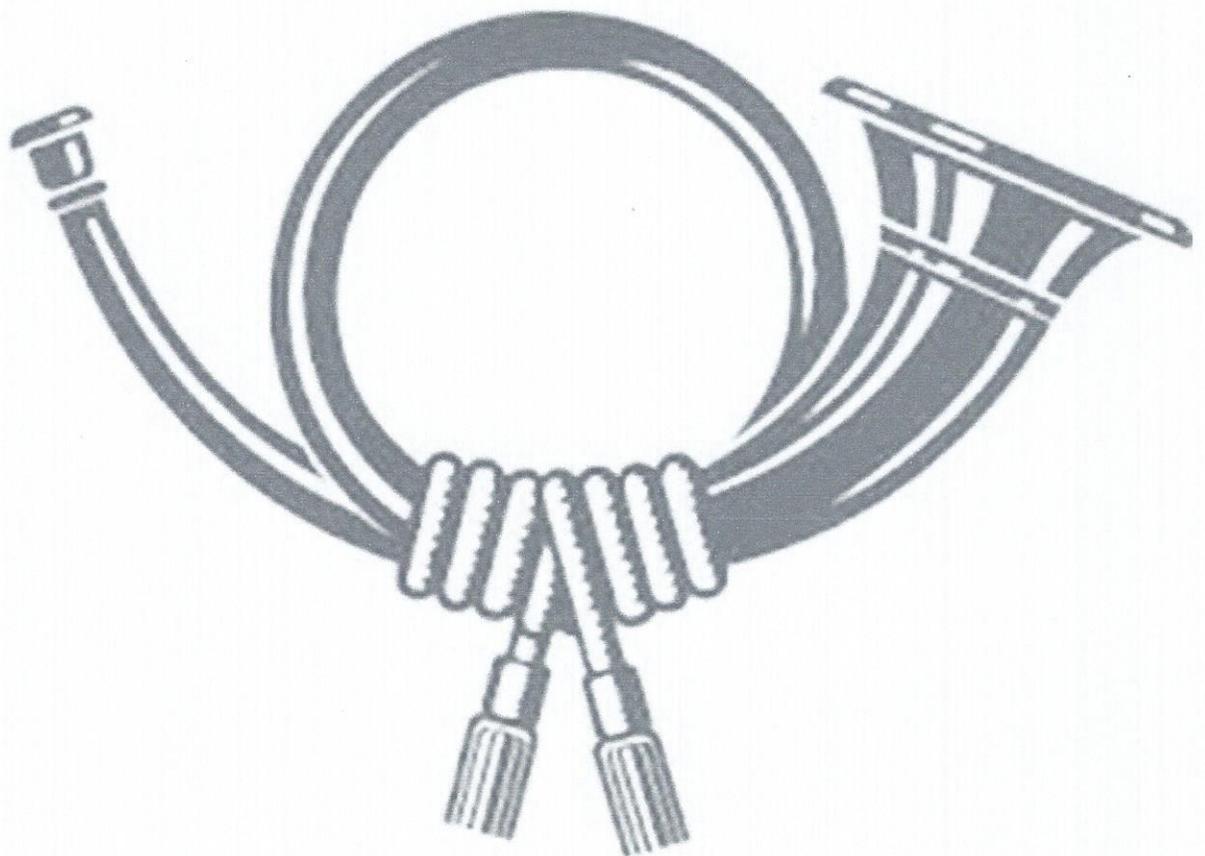


Die Entwicklung des Boten- und Postwesens in Niedersachsen und insbesondere in Celle



Autor: Axel Kleinfeld

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
2	Hauptteil	3
2.1	Zur Entwicklung des Botenwesens.....	3
2.2	Die Entwicklung vom Boten- zum Postwesen.....	4
2.3	Die Anfänge des Postwesen auf dem Gebiet des heutigen Landes Niedersachsen	5
2.4	Die Entstehung eines staatlichen Postwesens im Celler Raum	7
2.5	Innovationen im Celler Postwesen durch selbstfahrende Fahrzeuge	8
2.6	Die Gebäude des Postbetriebs in Celle	8
2.7	Der Einzug wichtiger postalischer Neuerungen in Celle	10
3	Fazit	11
4	Anhang	I
4.1	Zur Herkunft und Bedeutung einiger postalischer Begriffe	I
4.2	Posthoheiten, denen Celle zugeordnet war.....	II
4.3	Abbildungen	III
5	Quellenverzeichnis	IX
6	Nachweis der Abbildungen	X

„Hauptaufgabe der Post ist es, auf ihrem Gebiet die Grundversorgung mit dem öffentlichem Gut ‚Nachrichtenübermittlung‘ für Staat und Private sicherzustellen.“ (Staab, 1984:212)

1. Einleitung

Die Geschichte des Postwesens in Celle ist besonders durch die beiden Persönlichkeiten Rütger Hinüber und Francesco Maria Capellini, genannt Stechinelli geprägt. Beide trugen wesentlich zur Entwicklung des Postwesens auf dem Gebiet des heutigen Landes Niedersachsen bei. Dass die Post auch in Celle einmal besondere Bedeutung besaß, kann man beim Anblick des alten Postgebäudes auf dem Schloßplatz erahnen. Als Mitglieder meiner Familie waren beide Großväter, mein Vater sowie mein Onkel Bedienstete der Post auch jeweils zeitweise in Celle. Ich selbst konnte während meiner Studentenzeit als Postbote in den Sommerferien auch in Celle meine finanziellen Möglichkeiten erweitern. Über das Postwesen in Celle habe ich bei meiner Literaturrecherche keine umfangliche Darstellung finden können. Mit meiner Hausarbeit möchte ich mit dem Zusammentragen von Informationen zum Celler Postwesen beginnen. Im Mittelpunkt soll die Frage stehen: Wie hat sich das Boten- und Postwesen auf dem Gebiet des heutigen Landes Niedersachsen und insbesondere im Bereich der Stadt Celle entwickelt? Bei meiner Untersuchung beschränke ich mich im Wesentlichen auf die „gelbe“ Post.

2 Hauptteil

2.1 Zur Entwicklung des Botenwesens

Geeignete Bodenformationen sowie Furten als Flussübergänge wiesen schon in der Frühzeit Heeren und Händlern den Weg. So bildeten sich Heer- und Handelsstraßen aus, die auch von wandernden Gesellen, Reisenden, Pilgern, Wandermönchen und fahrendem Volk genutzt wurden. „Da waren es zunächst im 8. Jahrhundert vor Christi die ‚Mönchsboten‘, die mündliche und schriftliche Nachrichten von anderen Klöstern oder Pfarreien nach Celle brachten.“ (Punt, 1950) [Siehe Abb. 1] Aber auch sie waren unter Umständen wochenlang unterwegs. So warteten sie u.U. am Ort des Empfängers auf dessen Antwort um diese auf dem Rückweg mit sich zu führen. Kirchliche Würdenträger, weltliche Herrscher, Städte und Händler tauschten untereinander Informationen aus. Mit zunehmendem Handel konnten die Kaufleute ihre Waren z.T. nicht persönlich begleiten und übergaben sie daher Fuhrleuten. Menschen, die damals unterwegs waren, wurden mit der Übermittlung von Nachrichten betraut. Die anvertrauten Nachrichten waren jedoch teils Monate unterwegs. Viele erreichten den vorgesehenen Empfänger nicht.

Um eine größerer Zuverlässigkeit zu erreichen wurden speziell dafür vorgesehene Boten mit der Nachrichtenübermittlung beauftragt. So gab es z.B. in der Zeit der Hanse einen ausgedehnten Nachrichtenapparat zwischen den Hansestädten. Es gab u.a. Klosterboten, Stadtboten sowie

Boten der Könige und Fürsten. Sie waren in der Regel zu Fuß unterwegs und brachten die jeweilige Nachricht vom Sender zum Empfänger. [Siehe Abb. 2] Noch heute ist in Celle die Straße gekennzeichnet, die VIA REGIA, die von Rom über Innsbruck, Augsburg, Frankfurt und Braunschweig nach Stade und in die nordischen Länder führte. „Ein von Hamburg über Braunschweig nach Nürnberg führender Botenkurs berührte schon in der Mitte des 14. Jahrhunderts die Stadt Celle.“ (Drangmeister, 1967:14) Dazu findet man bei Cassel: „Von den unsere Stadt berührenden Botengängen ist der älteste der, den bereits im 14. Jahrhundert Angehörige einer kaufmännischen Vereinigung in Nürnberg auf der Kaiserstraße einrichtete. Er führte über Braunschweig und Celle nach Hamburg.“ (Cassel, 1930, S. 384) Aus dem Jahr 1379 existiert ein Nachweis über den Lohn in Höhe von 10 Schilling Zehrgeld an zwei Celler Boten nach Köln. Für das Jahr 1438 werden im Celler Schatzregister „Briefboten genannt, die ständig bereit sein müssen [...] (Dittrich, 1965:8) Nach der Vereinigung der beiden Herzogtümer Sachsen und Bayern unter Heinrich des Löwen wurden auf dem Gebiet des heutigen Niedersachsen landesherrliche Botenkurse eingerichtet. „Unter den Botenkursen, die vom Anfang des 14. Bis zur Mitte des 17. Jahrhunderts den niedersächsischen Kreis durchzogen, war der von Nürnberg über Braunschweig, Celle nach Hamburg der bedeutendste.“ (Bernhards, Dr. 1912:6). Nachdem Celle mit dem Jahr 1378 Residenzstadt war, wurden herzogliche Boten beschäftigt. Bei Cassel heißt es dazu: „Im letzten Viertel des 14. Jahrhunderts wurden für Botengänge bei Entfernungen von 2 ½ - 3 ½ Meilen gewöhnlich 16 bis 20 Pfennige bezahlt, [...] Ein Gang nach Schwerin [...] wurde 1384 mit 8 Schilling gelohnt. Dem herzoglichen Boten, der am 8. Dezember 1378 nach Rendsburg abgefertigt wurde, gab der Vogt 12 Schilling Zehrung [...]“ (Cassel, 1930, S. 383) „In Celleschen Registern kommen als weitere Boten noch vor der Uelzener Bote (1572), der Wolfenbüttelsche (1608), Harburger (1616), Göttinger Bote.“ (Cassel, 1930, S. 384) Es ist davon aus zu gehen, dass diese Boten „auch gegen ein Trinkgeld Briefe für die Bürger besorgt haben.“ (Cassel, 1930: 383) Um 1600 waren es ein reitender und 4 Fußboten. (vgl. Drangmeister 1977: 6) „In der Stadtrechnung [von Braunschweig, Anm. d. Verf.] von 1610 werden unter dem Rechnungstitel ‚Bottenlohn [Botenlohn, Anm. d. Vf.] und Kundtschafft‘ [...] ein ‚Zellischer Potte‘ [Bote, Anm. d. Vf.], ein ‚Zellischer Canzleypotte‘, [...] aufgeführt.“ (Weinhold, 1986:103)

„Die Boten gingen freitags von Bremen ab [...] Die Route verlief [...] über Achim, [...], Kirchboitzen, Celle, Brökel, [...] nach Braunschweig [...]. Die Boten beförderten Briefe und Geld.“ (Weinhold, 1985: 83)

2.2 Die Entwicklung vom Boten- zum Postwesen

Im 15. Jahrhundert führte man, erstmals in Italien, ein Staffettensystem ein. Zunächst wurde für die Gesamtstrecke eine feste Route bestimmt und diese in mehrere kürzere Abschnitte aufgeteilt. Für jeden der Abschnitte setzte man jeweils einen Boten ein. Dadurch, dass die

Nachricht nun von Bote zu Bote weitergereicht wurde, verkürzte sich die Zeit der Nachrichtenübermittlung und konnte selbst für größere Entfernung genau bestimmt werden. (vgl. Beyer, Klaus 1987: 31) „Dieser Staffettentransport wurde in Italien mit dem Begriff >>posta<< bzw. >>poste<< bezeichnet. >>Posta<< leitet sich von dem lateinischen >>posita mansio<< (= festgelegter Aufenthaltsort) ab ...“ (Löhr 1990:6). Davon abgeleitet wurde im deutschen Sprachraum die Bezeichnung Post übernommen. Die erste Poststrecke in diesem Gebiet wurde 1490 vom römischen König Maximilian I. zwischen seinen Besitzungen von Österreich und den Niederlanden eingerichtet. Der Abstand zwischen den Übergabestationen, Relaisstationen, betrug damals etwa 5 Meilen. Mit dem Vertrag zwischen Franzesco Taxis und Philipp von Österreich vom 18. Januar 1504 wurde ein allgemein zugänglicher Briefdienst eingerichtet mit Relaisstationen, an denen Reisende Pferde, sogenannte Relaispferde, leihen konnten. (vgl. Priendl 1967: 15) Kaiser Rudolf II. übergab die Landesherren und erklärte 1595 das Postwesen eigenmächtig zum kaiserlichen Regal. Der gleichzeitig zum Generalpostmeister im Deutschen Reich ernannte Leonard von Taxis erhielt damit das Monopol über das Postwesen. (vgl. Piendl, 1967: 15) Im Verlauf des 30-jährigen Krieg hatten die schwedischen Truppen weite Gebiete und zahlreiche Städte besetzt. Der Zusammenhalt zwischen dem Hauptquartier und den übrigen Truppenlagern konnte nur durch ein geordnetes Nachrichtenwesen erreicht werden. Im Auftrag Schwedens richtete Johann von den Birghden 1634 ein reitendes Postregal zwischen Frankfurt und Hamburg ein, das zweimal pro Woche von reitenden [Post-, Anm. d. Vf.] Boten über 20 Wechselstationen [Relais, Anm. d. Vf.] stafettenartig bedient wurde. Während davor ein einzelner Bote für die gesamte Strecke drei Wochen unterwegs war, erreichten die Nachrichten auf der neuen sogenannten „Hauptpost“ bereits nach 5 ½ Tagen ihr Ziel. Das alte Botenwesen blieb auf bestimmten Strecken erhalten. (vgl. Weinhold, 1984: 12)

2.3 Die Anfänge des Postwesens auf dem Gebiet des heutigen Landes Niedersachsen

Zu den von den Schweden neu eingerichteten Relaisstationen gehörten auf dem Herrschaftsgebiet des Celler Herzogs August Gifhorn und Suderburg. Die Relaisstation Gifhorn bediente der Gifhorer Schlosshauptmann Friedrich Schenk von Winterstädt. Am 8. Februar 1634 erhielt er vom Celler Herzog dazu die amtliche Zustimmung. (vgl. Weinhold 1984: 25) „Wegen der Postkosten vertrat Herzog August in dem Schreiben an Winterstädt die gleiche Ansicht seines Veters aus Wolfenbüttel. Auch er beauftragte seinen Gifhorer Schloßhauptmann, die Unkosten aus den monatlichen Steuereinnahmen zu decken.“ (Weinhold, 1984:25) „Auf Veranlassung des Herzogs Georg wurde 1636 eine Verbindung von seiner Residenz Hildesheim nach der seines Bruders [Herzog August] in Celle angelegt. In Burgdorf wurden zu dem Zwecke zwei Soldaten beordert, welche die von Hildesheim kommenden

Sachen nach Celle und die von Celle kommenden nach Hildesheim brachten.“ (Bernhards, Dr. 1912:8). Dem Zitat ist zu entnehmen, dass die Nachrichtenstrecke bereits in Abschnitte unterteilt war. Gegen Ende des 30jährigen Krieges waren die Landesherren bestrebt ihre Landeshoheit gegenüber dem Reich zu stärken. Sie lehnten daher die Ausdehnung des Taxischen Postwesens auf ihr Territorium weitestgehend ab. Deshalb gestattete Herzog Christian von Braunschweig-Lüneburg am 2. August 1616 lediglich den Durchzug der Taxischen berittenen Post durch sein Territorium auf der Route über Minden, Petershagen und Nienburg. Um die Dienste der Taxischen Post dennoch nutzen zu können wurde ab dem 17. Mai 1622 auf fürstliche Veranlassung eine Postverbindung zwischen Celle und Petershagen mit Stöcken als Relaisstation eingerichtet. Die Postlinien sollten in erster Linie bedeutende Wirtschaftszentren sowie die fürstlichen Residenzen miteinander verbinden. „Auf Veranlassung Kaiser Ferdinand III. richtete Thurn und Taxis [1645] eine wöchentlich zweimal verkehrende Fahrpost auf der Strecke Frankfurt, [...] - Celle - [...] – Hamburg ein. Damit erhielt Celle Anschluß an die bereits im Reich bestehenden Postlinien.“ (Dittrich, 1965) Auch bei Clemens heißt es: „Dadurch erst erhielt Celle unmittelbaren Anschluß an die bereits im Reich bestehenden Postlinien.“ (Clemens, 1930, S. 385)

„Celle erhielt 1640 durch den Fuhrunternehmer Rötger Hinüber aus Hildesheim eine fahrende Post, die nach Bremen, Hannover und Kassel führte.“ (Meyer-Rasch 1974:122) 1646 ließ der Kurfürst von Brandenburg einen Botendienst einrichten, der Celle mit Berlin verband. Herzog Georg von Braunschweig-Lüneburg beauftragte den Hildesheimer Fuhrunternehmer Rötger Hinüber mit der Einrichtung einer reitenden Post von Bremen über Kassel nach Frankfurt. (vgl. Weinhold, Günter 1985: 85) Bereits 1644 hatte Rötger Hinüber von Herzog Friedrich von Celle-Lüneburg die Konzession für dessen Fürstentum erbeten, wollte aber die herzoglichen Bedingungen zunächst nicht akzeptieren und ging erst 1648 auf diese ein. (vgl. Hinüber v., Hartmut 1990: 5) Johann Kluge aus Braunschweig hatte gleichzeitig die Konzession erbeten, die er am 9. Juli 1647 für das Fürstentum Celle bewilligt bekam. Kluge legte eine fahrende Post von Braunschweig über Celle nach Lüneburg bzw. Bremen an. Hinüber verlegte die Post von Rotenburg über Celle. „Am 4. August 1652 machte er durch ein Flugblatt bekannt, dass zwischen Hamburg – Harburg – Celle – Hannover – Hildesheim, zwischen Bremen – Celle – Braunschweig und Bremen – Hannover – Hildesheim zwei ‚bequeme Postkaleschen‘ angeordnet seien.“ (Bernhards, Dr. 1912:18).

Am 31. Juli 1654 beauftragte Rötgen Hermann Henken mit der Aufgabe der lokalen Postverwaltung in Celle, von Kluge wurde Reinhard Lose als Verwalter für Celle bestellt. (vgl. Cassel Clemens 1930: 386) Am 13. April 1659 teilten die drei welfischen Herzöge von Calenberg, Celle und Wolfenbüttel ihre Fürstentümer in zwei Postbezirke und übertrugen die Leitung des Postwesens an den Postmeister Rötger Hinüber in Hildesheim und Hilmar Deichmann in Braunschweig. Ab 1652 entwickelte sich Celle zu einem Hauptknotenpunkt für

den Postverkehr. Am 9. September 1659 beschlossen die drei Herzöge der taxischen Post lediglich den Transit zu erlauben.

Um das Taxische Postwesen sowie die noch zahlreich wirkenden Botensysteme zurück zu drängen, wurde mit der 1661 veröffentlichten Postordnung auf welfischem Gebiet eine Verstaatlichung des Postwesens eingeleitet. Während die Postillione ab sofort landesherrliche Uniformen trugen und die Posthäuser fürstliche Wappen bekamen, lag die Verwaltung noch in den Händen von Postmeister Rötger Hinüber auf den Routen Kassel – Hannover – Celle – Harburg – Hamburg; Celle – Hannover – Bremen; Hannover – Braunschweig und Postmeister Deichmann auf den Routen Braunschweig – Celle – Lüneburg - Hamburg und Celle – Nienburg – Verden – Bremen. (vgl. Weinhold (1985: 85) „1676 entstand eine Reitpostverbindung zwischen Celle und Stade.“ (Drangmeister, 1967:23) und „Als neue Linie trat [...] am 1. September 1676 eine zweimalige reitende Post nach und von Stade hinzu; zu ihrer Unterhaltung gab der Staat dem Postmeister Henken einen jährlichen Zuschuß.“ (Cassel, 1930, S. 386)

2.4 Die Entstehung eines staatlichen Postwesens im Celler Raum

Das Nebeneinander der verschiedenen Systeme brachte naturgemäß Unstimmigkeiten hervor. Um diese zu beseitigen fasste Herzog Georg Wilhelm den Entschluss ein einheitliches Verkehrssystem unter einer Leitung zu etablieren. Am 17. Juli 1678 ernannte Georg Wilhelm seinen ehemaligen Kammerdiener, Francesco Maria Capellini, genannt Stechinelli, zum Erbgeneralpostmeister. Gemäß der neuen Postordnung vom 14. August 1678 blieben die bisherigen Postmeistern Deichmann und Hinüber nun unter Stechinellis Führung in ihren Funktionen. (Drangmeister 1967: 24) Stechinelli ließ teilweise neue Postkurse [Routen, Anm. d. Vf.] anlegen um alte Botenfahren zu ersetzen und neue Relaisstationen bauen. Er verkürzte so die Abstände zwischen ihnen auf zwei bis drei Meilen statt der bisherigen fünf Meilen. Unter seiner Führung entstanden u.a. die Stationen Engensen im Süden Celles, Wiekenberg im Westen, Schafstall im Celler Norden sowie Zahrendorf. (vgl.Drangmeister 1967: 24) [Siehe Abb. 4] Nur wenige Städteboten blieben weiter tätig, wurden aber unter die Aufsicht des Erbgeneralpostmeisters gestellt. Die über Celle laufenden Pakete mit Ziel Berlin, Braunschweig, Bremen, Hamburg und Magdeburg wurden in der Station von Postmeister Lose abgefertigt. Postmeister Henken besorgte die Pakete nach Frankfurt, Hannover, Hildesheim und Kassel. Knapp vier Jahre später, am 24. April 1682, verkaufte Stechinelli „das Postwesen samt allen Gerechtsamen für 26000 Reichstaler. Der Käufer Oberhofmarschall Freiherr von Platen trat in dessen sämtliche Rechte ein ...“ (Bernhards, Dr. 1912:45). [siehe auch Abb. 3]

Bis zum 17. Oktober 1735 blieb das Postwesen privat organisierte, wobei es der staatlicher Aufsicht unterstand. „ Das Postwesen ging in seinen ganzen Teilen, wie es im Besitze des Grafen [Freiherr von Platen] gewesen war, [...] über. [...] Als Kaufpreis wurde die Summe von 450000 Reichstaler festgesetzt.“ (Bernhards, Dr. 1912:70) Zwei Jahre später bestanden

zweimal wöchentlich fahrende Postverbindungen von Celle nach Braunschweig, Bremen, Hannover und Uelzen. Viermal pro Woche fuhr die Postkutsche zwischen Celle und Lüneburg. Zusätzlich verkehrte berittene Post 2-mal wöchentlich von und nach Hamburg, Hannover, Nienburg und Walsrode und 4-mal in der Woche zwischen Celle und Braunschweig sowie Celle und Lüneburg. (vgl. Stoffert 2016: 18f) [siehe auch Abb. 6] Als 1738 der Pachtvertrag mit dem Postmeister Anton Lorenz Hansemann auslief, wurde er in den Staatsdienst übernommen. Das Postamt zu Celle wurde als erstes Postamt unter Eigenverwaltung gestellt. Sämtliche Überschüsse mussten ab sofort an die Kammer abgeführt werden. Postmeister Hansemann erhielt eine jährliche Besoldung von 300 Reichstalern. (Köster, 1985: 15) [siehe auch Abb. 4 und Abb. 5]

2.5 Innovationen im Celle Postwesen durch selbstfahrende Fahrzeuge

Kurz nach Eröffnung der Strecke Lehrte – Celle der Hannoverschen Staatseisenbahn am 15. Oktober 1845 wurde die Eisenbahn für den Posttransport genutzt. (Dittrich 1965:8) Mit der Freigabe der Eisenbahntrecke von Celle nach Wilhelmsburg über Harburg am 1. Mai 1847 konnte die Eisenbahn mehrmals täglich für den Transport von Postsendungen zwischen Hannover und Harburg genutzt werden. 1866 fuhr der Zug ab Celle viermal nach Hannover und fünfmal nach Harburg. Die Postkutsch- und Postomnibusverbindungen auf diesen Strecken wurden unmittelbar eingestellt. Dafür verkehrte die Fahrpost [Postkutsche, Anm. d. Vf.] täglich von Celle nach Bergen, Eystrup, Gifhorn, Meinersen, Soltau und Winsen. Per Pferdeomnibus ging es täglich nach Bergen und zweimal pro Woche nach Brökel und Walsrode bzw. Verden. (vgl. Cassel 1934: 278) Weitere Eisenbahn- und Kraftpostverbindungen von Celle aus gingen nacheinander in Betrieb, so dass 1913 die Postkutschenzeit in Celle mit der letzten Fahrt von Wienhausen nach Celle endete. (Dittrich 1965: 8) Kurz nach dem Zweiten Weltkrieg fuhr die allerletzte Postkutsche. „Der Not gehorchend ging 1945-46 sogar wieder eine frühere Postkutsche in den Flotwedel hier [Wirtshaus ‚Goldener Engel‘ in der Mauernstraße 22/23] ab.“ (Alex 1989: 49)

In der Ausgabe der Celleschen Zeitung vom 22. Dezember 1982 liest man: „25 Züge werden allein im Bahnhof Celle für den Weitertransport der Briefpost in Anspruch genommen, ein weiterer Teil per LKW [...] von Celle nach Hannover gebracht, wo die Briefe entweder über Post-Intercity-Züge auf dem Schienenweg oder über das innerdeutsche Nachtluftpostnetz weiterreisen.“ (O.V., 1982)

2.6 Die Gebäude des Postbetriebes in Celle

„Das erste Posthaus in Celle befand sich im Jahr 1540 am Marktplatz [heute Poststraße] im Haus des Bürgermeisters Lüdecke von Sehnden. 1677 wurde es nach der Schuhmachergasse verlegt, [...]“ (Punt, 1950) Es ist davon aus zu gehen, dass das Wohnhaus von Postmeister

Reinhard Lose im Kreise 1 ab 1652 Posthof war wie ebenso das Haus von Postmeister Hermann Henke. [siehe auch Abb. 8] Ferner findet man bei Cassel: „[...] doch wird 1677 ein Haus an der Schuhstraße als ‚Hildebrandsche Post‘ bezeichnet.“ (Cassel, 1930: 386). „Der Stechinellische Posthof befand sich [1692] im Hause Mühlenstr. 11 am Mühlenkolke.“ (Dittrich, 1965) [siehe auch Abb. 9] Mit der Übertragung des Erbpostmeisteramtes an Stechinelli führte dieser die Postverwaltung von seinem Haus in der Westcellertorstraße heute Großer Plan. (Droese 2001:23) Bei Cassel heißt es weiter: „1706 befand sich das Posthaus in der Zöllnerstraße, 1740 wurde es in die Poststraße verlegt.“ (Cassel, 1934, S.76) „Der Posthof in der Mühlenstraße wurde 1721 verkauft. 1724 befand sich der Posthof im Kreis Nr. 1, dem ehemaligen französischen Jägerhof. [siehe auch Abb. 8] Clemens Cassel schreibt dazu: „1677 und später heißt die Anlage Kreis Nr. 1 französischer Jägerhof. Unter diesem Namen habe ich sie 1710 zum letztenmale gefunden. 1724 war sie Posthof.“ (Cassel, 1930:Bd 1, S. 206) „Im Jahre 1721 erwarb der noch bürgerliche Postmeister Christian Carl Hinüber [...] das stattliche dreigeschossige und tief nach Süden, einst bis zur Mauernstraße reichende frühere Brauhaus Zöllnerstraße 25 und nutzte es als Post- und Gasthof mit Pferdewechsel und Kutscherstation in eigener Regie.“ (Sarnighausen, 19XX) [siehe auch Abb. 7] „Um 1740 wurde die 1736 verstaatlichte Poststation von Hinübers Nachfolger an die Ostseite der Poststraße zwischen Berg- und Mauernstraße verlegt, [...] Das dortige Postgebäude Mauernstraße 51 brannte 1844 ab“ (Sarnighausen, 2006) Bei Droese heißt es: „1740 wurde die Postverwaltung in das Eckhaus Mauernstraße 52 / Ecke Marktstraße, verlegt.“ (Droese, 2001:24) „Von 1829-1888 war der Postbetrieb im Hause Mauernstraße 50 (Winkelmann, Getreidegeschäft) untergebracht.“ (O.V., 1935) [siehe auch Abb. 10] Im 19. Jahrhundert musste 1878 zusätzlich eine Zweigstelle in der Bahnhofstraße 38 eingerichtet werden. [siehe auch Abb. 11] Sie wurde 1924 in den nördlichen Teil des Bahnhofs verlegt. [siehe auch Abb. 12] Am 26. März 1888 konnte das neue Postgebäude am Schlossplatz seinen Betrieb aufnehmen.

Der zunehmende Postverkehr machte es notwendig, den alten Marstall am Schloßplatz / Ecke Westcellertorstraße ab 1917 für den Paketdienst anzumieten. (Stadt Celle 1929: 143) Der Pferdebetrieb wurde 1924 durch Kraftfahrzeuge ersetzt. Damit endete auch die letzte Posthalterei Homann in der Breite Straße. Es wurde daraufhin der Entschluss gefasst, das neue Postgebäude in der Rundestraße durch einen Anbau zu erweitern. Im Jahr 1935 war dieser fertig gestellt und nahm neben dem Paketdienst auch die Rentenstelle auf. Die Kraftwagenhalle zur Stechbahn hin war bereits 1934 zu einer Kraftfahrzeugwerkstatt umgebaut worden. Die Kraftfahrzeuge selbst wurden in einer Kraftwagenhalle in der Blumlage 67 untergestellt. (vgl. Dittrich 1965:8) [siehe auch Abb. 13]

Im Zusammenhang mit der Berliner Luftbrücke errichtete man 1949 ein Zweigpostamt auf dem Fliegerhorst Celle-Wietzenbruch. (vgl. Dittrich, 1965: 9) Das neue Fernmeldeamt nahm 1955 in der 77er Straße, ehemals Sägemühlenstraße, auf. Das Postverkehrsaufkommen erhöhte sich in

den folgenden Jahren beträchtlich. Ein neues, an der 77er-Straße errichtetes Betriebsgebäude wurde am 2. September 1966 eingeweiht. (vgl. Diehl 1967: 13f) Als Folge der Postreform III von 1994 wurden die alten Postgebäude von der Deutschen Post AG und der Deutschen Telekom AG verkauft. Im Anbau in der Rundestraße wurden Räume für eine Postfiliale angemietet. Heute liefert eine Internetabfrage 41 Postfilialen auf dem Gebiet der Stadt Celle. Seit dem 25.04.1997 werden in der Rütger Hinüber Straße im Briefzentrum 29 die eingehenden und angehenden Sendungen bei einer maximalen Kapazität von 750000 Briefsendungen bearbeitet.

2.7 Der Einzug wichtiger postalischer Neuerungen in Celle

Ab 1810 wurden in Celle auf Veranlassung der französischen Besatzer erstmals Briefe nicht mehr handschriftlich transportmäßig gekennzeichnet, sondern gestempelt. 40 Jahre später gab man in Celle die ersten Briefmarken aus. (vgl. Dittrich 1965: 8)

Die offizielle Einführung von Briefkästen erfolgte im Jahr 1824 in Preußen. Erst 26 Jahre später hängte man den ersten, aus Gußeisen gefertigten, Briefkasten am Posthaus in Celle auf. [siehe auch Abb. 14] In der Stadt Celle und in ihren Vororten zählte man 1866 insgesamt vier Postbriefkästen für den Briefeinwurf. Der erste Postbriefkasten Deutschlands hing zu dem Zeitpunkt bereits 100 Jahre im Flur des zentralen Berliner Posthauses. 1982 zählte man in Celle 120 Briefkästen. Heute nehmen auf dem Gebiet Celles im Umkreis von 5 km um das Schloss 50 Briefkästen Briefsendungen auf. (PostAG, 2018)

Ab 1901 konnten die Celler Postkunden Schließfächer nutzen.

Die ersten elektrischen Telegraphenlinien in Deutschland wurden 1849 zwischen Berlin und den Städten Frankfurt am Main, Hamburg, Köln und Stettin eingerichtet. Sie diente, wie alle Telegraphenverbindungen, der Übermittlung von Telegrammen. „Als im Jahre 1866 Celle preußisch wurde, finden wir den ersten Telegraphenverkehr vor,“ (Punt, 1950) Ab 1876 war das Celler Postamt ein Amt I. Klasse mit Telegraphenbetrieb. Der Telegraphendienst in Celle kam ab 1888 in der ersten Etage im neuen Postgebäude unter.

In den Jahren 1927 und 1928 führte die Deutsche Reichspost den Bildtelegraphendienst zunächst zwischen den Städten Berlin, Frankfurt am Main, Köln und München ein. Es konnten Bilder bis zur maximalen Größe von 13 x 18 cm übertragen werden.

1933 nahm Deutschland als erstes Land der Welt den Fernschreibdienst zwischen Berlin und Hamburg auf. Das elektronische Datenvermittlungssystem (EDS) wurde in Celle 1978 freigeschaltet. Dabei wurde u.a. die Wählscheibe durch Tasteneingabe ersetzt. Am 12. Juni 1980 übermittelte die Deutsche Bundespost den ersten Telebrief [FAX] an 600 Postämter, darunter das Postamt Celle.

Ab dem 1. September 1989 stellte auch die Post in Celle seinen Kunden den bundesweit eingerichteten Kurierdienst zur Verfügung. „Für den Amtsbereich des Postamtes Celle werden

vorgenannte Postkurierleistungen innerhalb der einzelnen politischen Gemeinden im sogenannten Eilkurierdienst angeboten.“(o.V., 1989: o.S.)

In ihrer Ausgabe vom 15. Oktober 1988 berichtet die Cellesche Zeitung von der Einführung der Datenverarbeitung am Postschalter. Das System „Epos“ sollte in Celle bis zum Jahr 1989 mit 54 Schalterterminals ausgebaut werden. Damit begann auch in Celle das Zeitalter der Nutzung von Computern. Gleichzeitig läutete man damit das Ende der dezentralen Verwaltungseinheiten und somit des Postamtes in Celle ein. (vgl. dbp/aw 1988: o.S.)

1941 wurde in Deutschland das erste damals zweistellige Postleitzahlssystem eingeführt. Sie waren zunächst als Hilfe für die unerfahrenen Kräfte gedacht, die die erfahrenen Postbeamten ersetzen mussten, die zum Kriegsdienst eingezogen waren. Celle erhielt die Postleitzahl 20a. Ab dem 3. November 1961 gab es in der Bundesrepublik Deutschland ein eigenes vierstelliges Postleitsystem, die von Celle lautete 3100. Mit der Wiedervereinigung gab es zu vielen Postleitzahlen des vereinigten Deutschland je einen Ort in der ehemaligen BRD und der DDR. Es musste ein einheitliches 5-stellige System her, das im Rahmen des Konzeptes „Brief 2000“ eingeführt wurde. In diesem verfügt Celle über die Postleitzahlen 29221, 29223, ... 29229. Zum genannten Konzept gehörten auch die Standardisierung der Größe der Briefe und die Verarbeitung der Briefsendungen in Briefzentren. (vgl. Thomas 1993: o.S.) Das Briefzentrum 29 wurde in Celle errichtet. (vgl. Nottebrock 2011: o.S.)

3 Fazit

Die Bedeutung der Stadt Celle für das Boten- und Postwesen auch aufgrund ihrer besonderen Lage als Kreuzungspunkt wichtiger Handelswege kann dem Inhalt der vorliegenden Facharbeit entnommen werden. Der Leser wird eingeladen die Veränderungen und die Entwicklung der Informationsübertragungswesen im Laufe der Zeit am Beispiel der Stadt Celle nachzuvollziehen.

Durch ursprünglich staatlich geduldete private Initiativen entwickelte sich ein effektives Postwesen. Dieses wurde in staatliche Verantwortung überführt und in neuerer Zeit wieder privatisiert.

Die zusammengetragenen Informationen setzten das Studium zahlreicher unterschiedlicher Quellen voraus, wobei den einzelnen Quellen oft nur wenige, für das gewählte Thema relevante Informationen entnommen werden konnten. Dazu gehörten auch die mir dankenswerter Weise von den beiden in Celle vorgehaltenen Archiven, das Archiv der Stadt Celle und das des Landkreises, bereit gestellten Quellen.

Von mir befragte Postangehörige, wie die Leitung des Briefverteilzentrums und Zusteller, durften meine Fragen nicht beantworten. Man verwies mich jeweils an die Pressestelle der Deutschen Post AG. Von dort erwarte ich eine Antwort auch bzgl. des Verbleibs der Unterlagen des aufgelösten Postamts in Celle. Ferner plane ich einen Besuch des Niedersächsischen Landesarchivs in Hannover.

4 Anhang

4.1 Zur Herkunft und Bedeutung einiger postalischer Begriffe

Das Wort **Meile** leitet sich vom römischen **Mille Passus** ab und bedeutet 1000 Doppelschritte eines Soldaten, wobei 1000 Doppelschritte etwa der Länge 1,48 km entsprachen. Die römischen Meilensteine wurden im Abstand von 5 x 1000 Doppelschritten aufgestellt.

Das Wort **Post** hat seinen Ursprung in der lateinischen Bezeichnung **A Positis Equis** für den Standort der Pferde.

Für eine Postroute wurde die Bezeichnung **Kurs** benutzt, das Wort finden wir heute noch in der Bezeichnung Kursbuch für das Verzeichnis der Fahrpläne. Es leitet sich ab von der lateinischen Bezeichnung **CURSUS PUBLICUS** für die staatliche Beförderung von Personen, Nachrichten oder Waren der Römer.

Die Briefe wurden in **Felleisen** transportiert, verschließbaren ledernen Koffern. Das Wort Felleisen stammt vom französischen Wort **Valise** ab, das im Deutschen Koffer bedeutet.

Die Bezeichnung **Schwager** für den Postillon als Gespannführer der Postkutsche soll sich in deutschen Sprachraum aus der französische Bezeichnung **chevalier** entwickelt haben.

Anfang des 17. Jahrhunderts nahmen europäische Seefahrer auf dem Weg nach Indien am Ufer der Tafelbai frisches Trinkwasser auf. Von ihnen verfasste Briefe legten sie unter große flache Steine, die sie an der Oberseite gravierten. Andere Seefahrer auf der Rückreise in die Heimat nahmen diese Briefe mit. Aus dieser Idee entwickelten sich in den europäischen Häfen Holzkästen, denen man seinen Brief übergeben konnte. In Deutschland stellten die Franzosen 1794/95 während ihrer Besetzung des linksrheinischen Ufers dort **Straßenbriefkästen** auf. Es dauerte aber noch 30 Jahre, bis in Preußen 1824 amtliche Briefkästen montiert wurden. Weitere 50 Jahre gingen ins Land, bis die Deutsche Reichspost ab 1874 Briefkästen aufstellen ließ.

4.2 Posthoheiten, denen Celle zugeordnet war

1. Vor der Einrichtung eines geordneten Postwesens gab es ein Botenwesen, das nur teilweise organisiert die Übermittlung von Informationen ermöglichte.
2. Im Zeitraum 1640 – 1714 existierte eine Lehnspost unter dem Schutz des Landesherrn, die Fürstlich Braunschweig-Lüneburgische Landespost.
3. Es schloss sich zwischen 1714 und 1807 die erste rein staatliche Post, die Königlich Großbritannische und Churfürstlich Braunschweig-Lüneburgische Landespost an.
4. Für sechs Jahre, 1807 – 1813, war Celle der Kaiserlich französischen und westfälischen Posthoheit unterstellt.
5. Die von 1813 bis 1866 bestehende Posthoheit hieß bis 1837 Königlich Großbritannisch-Hannoversche Post und danach Königlich Hannoversche Post.
6. Etwas mehr als ein Jahr, vom 1. Oktober 1866 bis zum 31. Dezember 1867, unterstand Celle der Königlich Preußischen Post.
7. Im folgenden Zeitabschnitt, 1. Januar 1868 – 31. Dezember 1871, gehörte die Post in Celle zur Post des Norddeutschen Bundes.
8. Der Deutschen Reichspost unterstand Celle vom 1. Januar 1872 bis zum 17. April 1945.
9. Nach einem kurzen völligen Erliegen des Postverkehrs ließ die Alliierte Militärpost von Juni 1945 bis Februar 1946 einen eingeschränkten Postverkehr zu.
10. Als Oberbehörde für das Postwesen arbeitete von Februar 1946 bis zum 6. September 1949 die Deutsche Post unter alliierter Kontrolle.
11. Bis zur ersten Postreform war die Post in Celle vom 7. September 1949 bis 1989 Teil der Deutschen Bundespost.
12. 1989 erfolgte die Aufspaltung in die drei Bereiche Deutsche Bundespost Postbank, - Postdienst und – Telekom aber unter dem Dach der Bundespost.
13. Als Folge der zweiten Postreform im Jahr 1994 unterschieden sich auch in Celle die einzelnen, nun wieder privatisierten Postbereiche auch farblich, gelb für Deutsche Post AG, vormals Postdienst, blau für Deutsche Bank AG und grau für Deutsche Telekom AG.

4.3 Abbildungen



Abb. 1 Klosterbote (Drangmeister 1967:15)



Abb. 2 Briefbote (Drangmeister 1967: 16)



Abb. 3 Postrouten über Celle I Auszug aus:

Nell, J. P. (1709) *Neu-vermehrte Post-Charte durch gants*

Teuschland Nürnberg Quelle: Landkreis Celle / Kreisarchiv



Abb. 4 Ohof, Schafstall und Zarensdorf Auszug aus:
*Post Charte der Chur Braunschweigischen und angrenzenden
Lande*

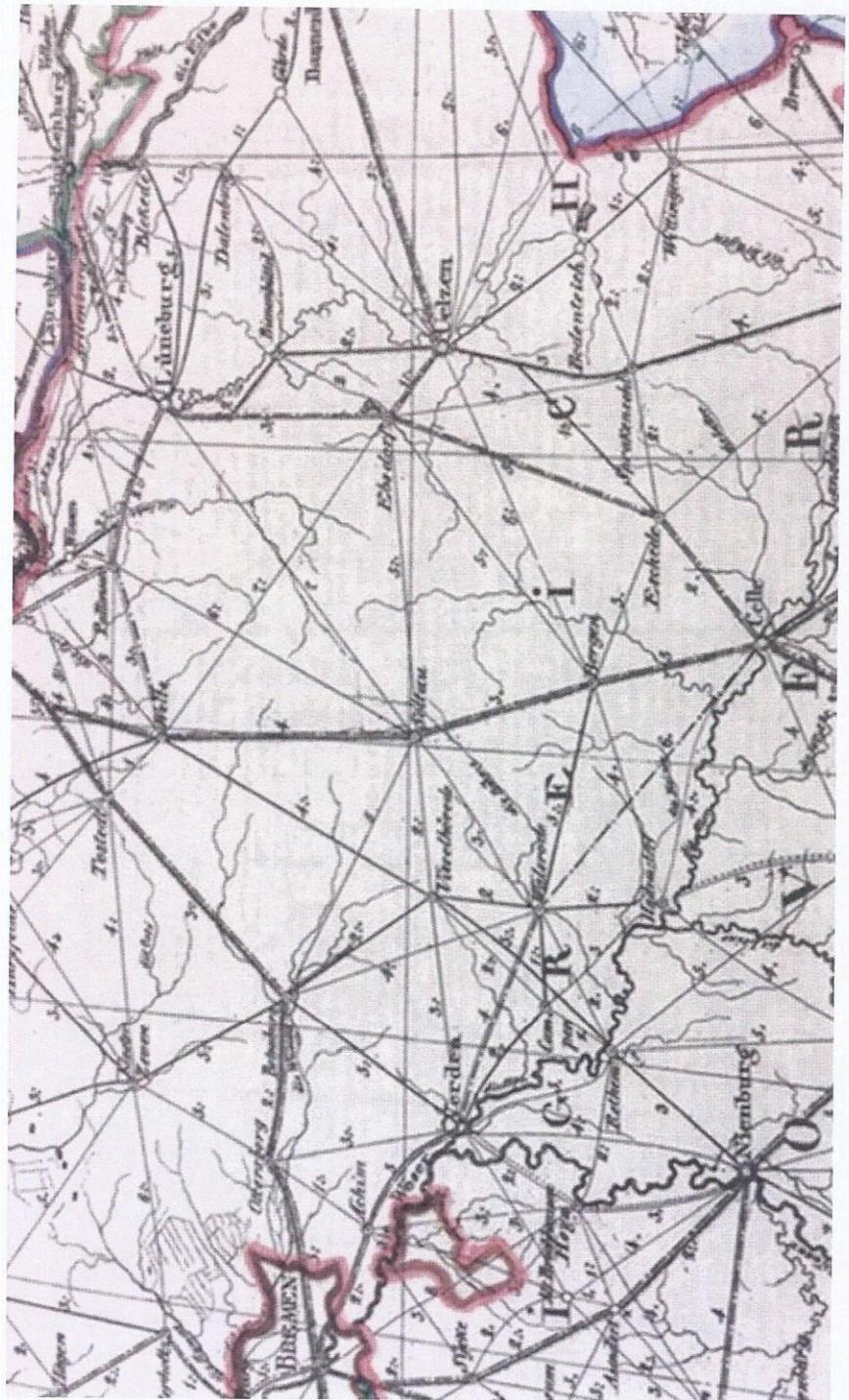


Abb. 5 Die Postrouten über Celle II Auszug aus:
Post-Karte von dem Preussischen Staate

Verzeichniß

Wie die Fürstliche / Braunschweig-Lüneburgische Posten / in der Fürstlichen Residenz Zell / ankommen und abgehen.

Sonntags Abends um 4. Uhr

Kommt die fahrende Post von Harburg und Hamburg / fährt um 6. Uhr bey Sommer-Zagen wiederum ab nach Hannover / Hildesheim / Sandersheim / Northelm / Minden / Cassel / Marburg / Gießen / Friedberg und Franckfurt / womit auch alle ins Reich gehörige Brieffe können bestellet werden.

Und

Kommt von dannen wiederum Mittwochen Morgen. Geht selben Morgen wieder ab nach Harburg und Hamburg.

Donnerstags Abend um 4. Uhr

Kommt die fahrende Post wieder von Harburg und Hamburg / und geht selbigen Abend wiederum ab / auff Hannover und Hildesheim.

Sonnabend Morgen um 7. Uhr

Kommt die fahrende Post von Hannover und Hildesheim / und geht so fort wieder nach Harburg und Hamburg.

Montags und Mitwochen Morgens

um 8. Uhr

Fährt die Post nach Hannover / kommt auff selbige Tage von dannen wieder anhero.

Auch Sonnabend Morgens

um 8. Uhr

Fährt die Post nach Hannover / und Sonntags von dannen nach Minden / Osnabrück und Amsterdam.

Item: bey Sommertagen von Minden nach Herforth / Bielefeld / Pylstadt / Wesel / Cleve und Edlitz. NB. Kommt wieder von Hannover Sonnabend Abends; und aus Westphalen und Holland / Mitwochen Morgens.

Dingstags und Frentags Abends

mit dem Thorschlessen

Geht die reitende Post nach Bremen / Oldenburg / Amdorf / Embden / Brödingen / in Ostfrieslandt und Holland.

Kommt wieder Montags und Frentag Morgens.

Abb. 6 Auszug aus: Ein Postverzeichnis aus dem Jahre 1769



Abb. 7 Ehemaliges Postgebäude Zöllnerstraße 25



Abb. 8 *Ehemaliges Wohnhaus von Postmeister Lose Im Kreise 1*



Abb. 9 *Ehemaliger Stechinellischer Posthof Mühlenstr. 11*



Abb. 10 Ehemaliger *Posthof* in der *Mauernstr. 50*



Abb. 11 *Ehemaliger Ort der Zweigstelle der Post in der Bahnhofstr. 38*



Abb. 12 *Ehemaliges Nebenpostgebäude als Teil des Bahnhofsgebäudes*



Abb. 13 *Historischer Briefkasten am Gebäude der ehemaligen Hauptpost*

5 Quellenverzeichnis

Alex Werner, (1989): *Die Ausspannwirtschaften in der Altstadt von Celle*. Celle: Eigenverlag Werner Alex

Berhards, Dr., Heinrich, (1912): *Zur Entwicklung des Postwesens in Braunschweig-Lüneburg, vornehmlich der jüngeren Linie Calenberg-Celle*. In: Zeitschrift des Historischen Vereins für Niedersachsen, Jg. 77/1912, Hannover: Verlag Hahnsche Hofbuchhandlung

Beyrer, Klaus (1987): *Etappen der Personenbeförderung im deutschen Postreiseverkehr*. In: Archiv für deutsche Postgeschichte, Bd. 1/87 Frankfurt: Gesellschaft für deutsche Postgeschichte S. 30 - 60

Cassel, Clemens, (1930) *Geschichte der Stadt Celle*. Bd. 1, Celle: Stadt Celle

Cassel, Clemens, (1934) *Geschichte der Stadt Celle*. Bd. 2, Celle: Stadt Celle

Diehl, Horst, (1967) Die Post in Celle. In: Cellesche Zeitung vom 04. April 1967, Celle: Schwaiger & Pick Verlag Pfingsten GmbH & Co. KG

Dittrich, Edmund, (1965) *Mit der Celler Post durch die Jahrhunderte*. In: Cellesche Zeitung vom 5. April 1965, Celle: Schwaiger & Pick Verlag Pfingsten GmbH & Co. KG

Drangmeister, Heinz, (1967): *Die Post im Hannoverschen*. Hannover: Oberpostdirektion Hannover

Drangmeister, Heinz, (1977) *Am Anfang waren die Boten*. In: Postgeschichtliche Blätter Hannover/Braunschweig, Braunschweig: Waisenhaus-Buchdruckerei und Verlag, S. 6

Droese, Günter (2001), *Die Geschichte des Posthauses in Celle*. In : Post- und Telekommunikationsgeschichte, Jg. 2001, Frankfurt: Deutsche Gesellschaft für Post- und Telekommunikationsgeschichte, S. 23 – 28

Hinüber v. Hartmut (1990) *350 Jahre Post im Hannoverschen*. In: Postgeschichtliche Blätter Hannover/Braunschweig, Braunschweig: Waisenhaus-Buchdruckerei und Verlag, S. 3 – 17

Köster, Günter (1985) *Die Postbeamten in Kurhannover und im Königreich Hannover anhand der Staatskalender von 1737 bis 1866*. In: Postgeschichtliche Blätter Hannover/Braunschweig, Braunschweig: Waisenhaus-Buchdruckerei und Verlag, S. 3 – 46

Löhr, Hans Christian, (1990): *König Maximilian I. und die Errichtung der ersten deutschen Poststrecke*. In: Archiv für deutsche Postgeschichte, Nr. 1/90, Frankfurt: Gesellschaft für deutsche Postgeschichte, S. 6 – 13

Meyer-Rasch, Carla, (1974): *Alte Häuser erzählen*. Bd. 3, Celle: Schwaiger & Pick Verlag Pfungsten GmbH & Co. KG

Nottebrock Y. (2011): *Postleitzahlen von Deutschland*. Online im Internet unter <http://www.plz-von.de> (27.11.2018, 20:46 Uhr)

Post AG, (2018) *Filialen / DHL Paketshops*. Online im Internet unter

https://standorte.deutschepost.de/Standortsuche?standorttyp=filialen_verkaufspunkte&lang=de&lng=10.0793013&lat=52.6239581&ortsteil=Altstadt&do_s_earch=1&original_entered_city=Celle&visitorid=46EC3A3CC08FF313E86DA9A8678FA396×tamp=1542720778642&pmtyp=4&postleitzahl=29221&strasse=Schloßplatz&hausnummer=1&ort=Celle&combi_selected=Celle+Altstadt+Schloßplatz+1&combi=Celle+Altstadt+Schloßplatz+1&device=desktop&wochentag=2&oeffnungszeit=12%3A15&versandschlusswochentag=1&versandschlusszeit=12%3A15 (20.11.2018, 14:38 Uhr)

Priendl, Max (1967) *THURN UND TAXIS 1517 – 1867*. In: Archiv für deutsche Postgeschichte. Frankfurt: Gesellschaft für deutsche Postgeschichte

Punt, Peter (1950) *Celle in der Postgeschichte*. In: Cellesche Zeitung Nr 195 vom 25. August 1950, Quelle: Stadtarchiv Celle

O.V. (1935), *Die Post im Alt-Hannoverland*. In: Niedersächsische Tageszeitung, Nr. 221 vom 11. September 1935, Hannover: Bernhard Rust Quelle: Stadtarchiv Celle

O.V. (1989a), *Postkurierdienst nun auch in Celle*. In: Cellesche Zeitung vom 16. September 1989, Quelle: Stadtarchiv Celle

O.V. (1989b), *„Epos“ bietet jeden Service an jedem Schalter*. In: Cellesche Zeitung vom 15.10.1988, Quelle: Stadtarchiv Celle

O.V. (1982), *Eine Weihnachtskarte gehört zum Fest*. In: Cellesche Zeitung vom 22. Dezember 1982, Quelle Stadtarchiv Celle

Sarnighausen, Hans-Cord (2006): *Zur Familie des Celler Postmeisters Christian Carl Hinüber (1688-1734)*. In: Celler Chronik 13, Celle: Museumsverein, S. 25-42.

Staab, Helmut Benno (1984) *Von der Reichspost zur Deutschen Bundespost – die Grundlinien der Entwicklung des Postwesens*. In: Archiv für deutsche Postgeschichte, Sonderheft, Frankfurt am Main: Gesellschaft für deutsche Postgeschichte , S. 211 – 228

Stadt Celle (1929) *Fünfter Verwaltungsbericht des Magistrats der Stadt Celle für die Jahre 1911 bis 1925* Celle: August Pohl

Stoffert, Gerhard (2016) *Die Postkutschenzeit in Hannover und die Poststraße Hannover – Celle*. Norderstedt: BoD Books on Demand,

Thomas, Heimo, (1993) *Die Geschichte der 5-stelligen Postleitzahl in Deutschland*. Online im Internet unter https://post-und-telekommunikation.de/PuT/Gastbeitrag_Heimo_Thomas_Postleitzahl.php (29.11.2018, 12:06)

Weinhold, Günter, (1984) *Die „schwedische Feldpost“ während des Dreißigjährigen Krieges auf der Route zwischen Frankfurt am Main und Hamburg* . In: Postgeschichtliche Blätter Hannover/Braunschweig, Bd. 7/1984, Hannover: Gesellschaft für deutsche Postgeschichte e.V., S.3 – 42

Weinhold, Günter, (1985) *Die Postlinie Braunschweig – Celle – Bremen im 17. Jahrhundert*. In: Postgeschichtliche Blätter Hannover/Braunschweig, Bd. 8/1985, Hannover: Gesellschaft für deutsche Postgeschichte e.V. , S. 83 – 88

Weinhold, Günter, (1986) *Die Braunschweiger, Nürnberger und Hamburger Boten auf der Route zwischen Braunschweig und Hamburg*. In : Postgeschichtliche Blätter Hannover/Braunschweig, Bd.9/1986, Hannover: Gesellschaft für deutsche Postgeschichte e.V. , S. 103 – 118

6 Verzeichnis der Abbildungen

- Abb. 1 Drangmeister, Heinz (1967) *Die Post im Hannoverschen*. Hannover:, Oberpostdirektion Hannover S. 15
- Abb. 2 Drangmeister, Heinz (1967) *Die Post im Hannoverschen*. Hannover: Oberpostdirektion Hannover S. 16
- Abb. 3 Nell, J. P. (1709) , *Neu-vermehrte Post-Charte durch gants Teuschland*, Nürnberg: J.B. Homann Quelle: Landkreis Celle / Kreisarchiv, Auszug
- Abb. 4 Ohsen, Friedrich Wilhelm (1777) *Post Charte der Chur Braunschweigischen und angrenzenden Lande*, Hannover: privat, Quelle: Landkreis Celle / Kreisarchiv, Auszug
- Abb. 5 Cours Bureau des General-Post-Amtes (1829) *Post-Karte von dem Preussischen Staate*, Berlin: o.V. Quelle: Landkreis Celle / Kreisarchiv; Auszug
- Abb. 6 Stoffert Gerhard (2016) *Die Postkutschenzeit in Hannover und die Poststraße Hannover – Celle*. Norderstedt: BoD Books on Demand, S. 17
- Abb. 7 Ehemaliges Postgebäude Zöllnerstraße 25 2018, Autor (2018)
- Abb. 8 Ehemaliges Wohnhaus von Postmeister Lose Im Kreise 1, Autor (2018)
- Abb. 9 Ehemaliger Stechinellischer Posthof Mühlenstr. 11, Autor (2018)
- Abb. 10 Ehemaliger Posthof in der Mauernstr. 50, Autor (2018)
- Abb. 11 Menge Christopher (2018) *Als in Celle der Kutscher noch das Bier brachte*. Celle: Cellesche Zeitung S 43
- Abb. 12 In Ehemaliges Nebenpostgebäude als Teil des Bahnhofsgebäudes, Autor (2018)
- Abb. 13 Historischer Briefkasten am ehemaligen Hauptpostamt, Autor (2018)