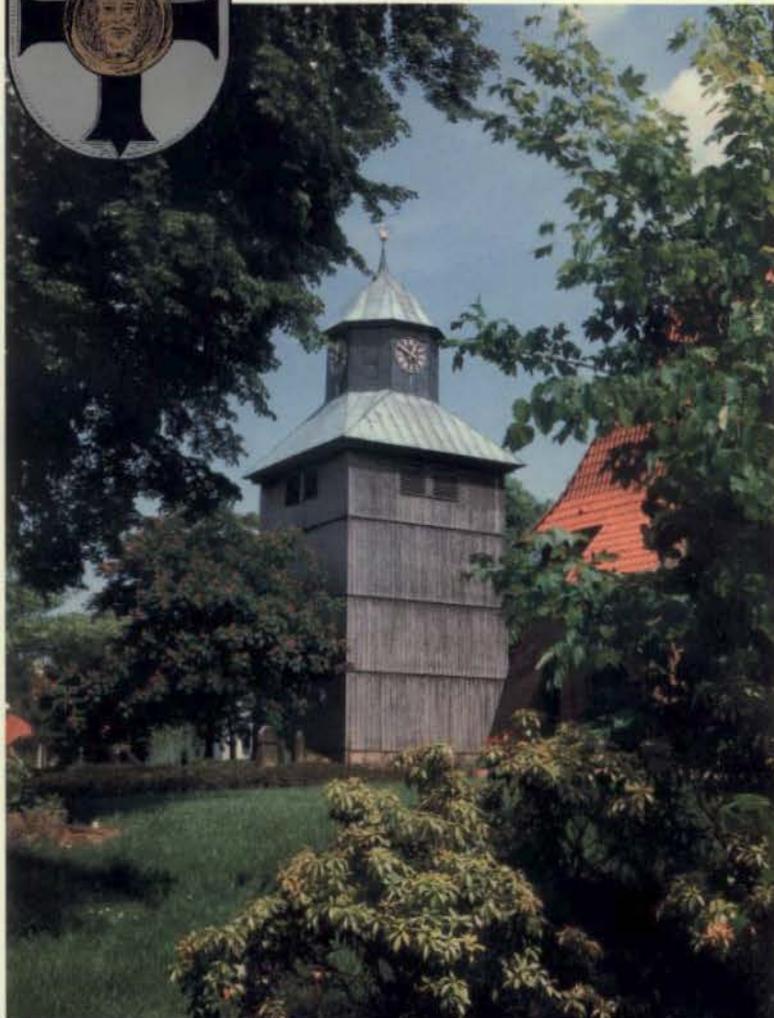


# Auszug aus

## VISSELHÖVEDE

### Chronik einer Stadt



Stand 1999

Copyright Stadt Visselhövede - Alle Rechte vorbehalten

## V. Die Post

Von Herbert Ahlden

### Geschichtliches

Die Post als Mittlerin des Nachrichtenverkehrs und als Trägerin des Geld- und Klein-gutverkehrs sowie früher auch des weiten Reiseverkehrs hat von jeher im engsten Zusammenhang mit dem allgemeinen Volks-, Geistes-, Kultur- und Wirtschaftsleben der Zeit und mit dem Aufbau von Handel und Verkehr gestanden.

Sie bildet in ihrer mosaikartigen Entwicklung ein ebenso treues wie wertvolles Spiegelbild der Zeitverhältnisse.

Aus dem mitteleuropäischen Raum sind aus dem ersten nachchristlichen Jahrtausend keinerlei Einrichtungen überliefert, die sich mit dem geregelten Brief-, Waren-, und Personentransport der ehemaligen römischen Staatspost vergleichen ließen.

Zwar ließ Kaiser Karl der Große (um 800) in seinem Reich schon Nachrichtenkurse führen, die von Frankreich nach Spanien, Italien und Deutschland gingen, aber dieses Beispiel machte nicht Schule.

Wenn sich indessen auch die Stürme der Völkerwanderungen gelegt hatten, so war doch die Zeit für großzügige Posteinrichtungen noch lange nicht reif.

In der Bevölkerung hatte damals das Erlernen des Lesens und Schreibens noch keinen festen Platz.

Daher waren die wichtigsten Nachrichtenvermittler nicht die von Gebildeten ausgesandten Briefboten, sondern die von Ort zu Ort ziehenden Pilger und Handwerksgesellen, fahrende Schüler, Spielleute oder Wanderhändler, die Neuigkeiten unter das Volk brachten und bei ihrer Weiterreise um das Bestellen von mündlichen Botschaften ersucht werden konnten.

Diese primitive Art „Post auszurichten“, hat mit unseren heutigen Vorstellungen von der Post schlechthin wenig oder fast gar nichts zu tun.

Immerhin, als postähnliche Einrichtungen, dürfen sie ebenso gelten wie die späteren Botenposten, als verschiedene Institutionen des Aufbaus eigener Nachrichtenverbindungen in die Wege leiteten.

Zu jenen Institutionen, die auf einen geordneten Nachrichtenaustausch nicht verzichten konnten, zählte seit jeher die katholische Kirche. Verbindungen zur römischen Kurie, sowie Verbindungen der zahlreichen Kirchen und Klöster untereinander. Beide waren für sie gleich wichtig und festigten ihre Machtposition. Den Vermittlungsdienst besorgten Mönche und Laienbrüder, die dafür Verpflegung, Obdach und Zehrgeld erhielten.

Diese Klosterboten beförderten auf ihren weiten Reisen auch amtliche oder private Sendungen, sofern sich dafür in ihrem „Sack“ noch ein freies Plätzchen fand.

Danach gab es Städteboten, die von Ratsstuben zu Ratsstuben Nachrichten beförderten.

Die Universitätsboten befaßten sich mit der Vermittlung von Briefschaften, Waren sowie Geldsendungen und nötigenfalls auch mit dem Personentransport.

Erst im Jahre 1490 werden vom späteren Kaiser Maximilian I. (1459–1519) Reitbotenkurse eingerichtet (daher auch 1990 die 500 Jahrfeier der Post).

1501 wurde die Fürstenfamilie Franz von Taxis mit dem weiteren Ausbau der Post beauftragt.

1642 begann man mit der Einrichtung von fahrenden Posten (Postkutschen).

Nach Beendigung des 30jährigen Krieges (1648) richteten einige deutsche Staaten selbständige Landesposten neben der Kaiserlichen Reichspost ein.

1712 erließ der König von Preußen, Friedrich I. (1657–1713) die „Allgemeine Preußische Postordnung“, – die erste größere Verordnung mit Gesetzeskraft über das deutsche Postwesen.

Weitere große Zeitspannen vergingen bis zur heutigen Post (zu Lande, zu Wasser und in der Luft).

## Die Postillione

Auch Postillione hatten es nicht leicht. Namentlich bei Sturm und Regen, besonders im Winter wurde an ihre Gesundheit hohe Anforderungen gestellt. Natürlich mußten Postillione auch musikalisch sein. (Posthornblasen). Die Postillione waren Königliche Beamte und unterstanden der Disziplinargewalt der „Post-Comtoirs“. Bei ihrer Einstellung mußten sie mindestens 17 Jahre alt sein.

Die Post hatte derzeit auf den Landstraßen das Vorfahrtsrecht. Beim Klang des Posthorns mußten sämtliche anderen Fuhrwerke, mit Ausnahme der königlichen oder herzoglichen Equipagen, Platz machen. Ein Posthorn durfte von niemand sonst auf den Landstraßen benutzt werden. Es diente in erster Linie dazu, die Signale für Annäherung, Ankunft, und Abfahrt der Post zu geben. Die Postillione hatten auch ihr besonderes Signal, wenn sie sich in Gefahr befanden, was bei der früheren Unsicherheit der Landstraßen keine Seltenheit war. In den Instruktionen für Postillione war auch zu lesen, daß diese – wie schon erwähnt – musikalisch sein mußten, um nicht nur Signale, sondern auch Stücke blasen zu können, „um die Annehmlichkeit des Reisens mit der Post zu erhöhen“. Postillione die solch schöne Stücke blasen konnten bekamen auch manches Trinkgeld. Für derartige Extraeinnahmen zeigten sie sich sehr empfänglich, zumal ihr Salär wohl nicht allzu hoch war. Sie verschmähten es darum auch nicht, wenn Platz vorhanden war, vor den Toren der Städte „blinde“ Passagiere mitzunehmen, die sich dafür erkenntlich zeigten; Anhalter gab es also schon damals. Allerdings wurden die Postillione auch überwacht. Die Gendarmerie kontrollierte manche Postkutsche unterwegs und prüfte dabei auch, ob alle Passagiere gültige Fahrscheine hatten.

Die Postillione hatten natürlich genaue Vorschriften darüber, wie schnell sie fahren und wie lange sie auf den einzelnen Stationen halten durften. Sie waren übrigens ein Menschenschlag für sich, meist grob kurz angebunden, aber durchaus bieder, dem Alkohol allerdings nicht immer abhold, ja, wenn sie einmal an einem Ort vorbei kamen, wo ein dörfliches Tanzvergnügen statt fand, ließen sie ihre Fahrgäste zuweilen warten, um nach einem „lütten Sluck“ einmal „ummezudanzten“.

In den an den Landstraßen gelegenen Krügen mit den Postgaststuben (heute würde man Gasthof zur Post oder Café zum Postillion sagen) ging es sehr gemütlich zu. Hier kehrten auch die Frachtfuhrleute, die mit ihren großen Planwagen Güter beförderten, ein.

Für einen lütten Snack und een Piep Toback war immer Zeit. Allgemein hatte man es zu jener Zeit nicht übermäßig eilig.

Die Postkutschenzeit war nicht immer „goldene“ Zeit. Hatte man keinen eigenen Reisewagen, (dies war ja nur einigen Begüterten beschieden), so fuhr man mit dem Postwagen bzw. der Postkutsche durch die Lande.

Überall herrschten die primitivsten Lebensverhältnisse. In diesem Sinne gab es ein Stoßgebet, das bei Antritt von Reisen allgemein üblich war. Es beginnt:

„Himmlicher Vater, daß ich diese Reise nicht aus Leichtfertigkeit, Fürwitz oder Geiz, sondern aus dringender Not und Erfordernis meines Berufs auf mich genommen, darum bitte ich Dich, bewahre mich auf den Straßen für Räuber, böser Gesellschaft, Vergiftung und dergleichen Gefährden. Sowie für gefährliche Ungewitter und für Verirrung und gar dunklen Nächten ...“

In einem anderen ähnlichem Gebet heißt es:

„Bewahre mich vor Verzauberung und unhöflichen Postmeistern“.

Ein Kaufmann aus Hannover nahm, bevor er Reise antrat, stets das Abendmahl.

Aber schon damals war man bemüht, den „Kundendienst“, zu verbessern, in dem man Strecken erweiterte oder verstärkte. Man konnte auch mit einer „Extrapost“, wo der Aufbau des Wagens in den Federn hing, fahren. Wer also nicht unbedingt auf der Achse sitzen, oder alleine reisen wollte, mußte natürlich mehr bezahlen.

## Visselhöveder Postverbindungen

Zu den Postlinien alter Zeiten gehörte auch diejenige, die von Harburg über Visselhövede, Rethem nach Nienburg führte. Zwar kann nicht mit Bestimmtheit das Jahr angegeben werden, in dem der erste Postwagen auf dieser Strecke fuhr. Fest steht jedoch, daß in den 60er Jahren des 17. Jahrhunderts (also etwa 1665) diese Linie bestand. (Anlage 1)

Die Visselhöveder Postillione befuhren die Teilstrecke zwischen Welle und Rethem an der Aller.

Von Welle nach Visselhövede waren es 4 3/4 Meilen (ca 35,2 km). Von Visselhövede nach Rethem (Aller) betrug die Entfernung 2 3/4 Meilen (ca 20,4 km).

Eine Postmeile war: 7420 m.

Über diese Postlinie gab es im Jahre 1706 einen heftigen Streit zwischen Visselhöveder und Ahrsener, sowie Lünzener und Brochdorfer Bewohnern. (Zwischen Neuenkirchen und Rutenmühlen gibt es heute noch die „Alte Postbrücke“ über den Hahnenbach).

Erstmals wurde dabei auch ein Visselhöveder Postexpediteur, Christian Rantzau erwähnt.

Später gab es auch die Postkurse von Visselhövede nach:

Rotenburg/Han, (heute Rotenburg/Wümme)	2 3/4	Meilen mit Anschluß nach Zeven
Walsrode	2	Meilen mit Anschluß nach Hudemühlen (heute Hodenhagen) und weiter nach Langenhagen
Verden/Aller	3 1/2	Meilen über Stellichte und
Verden/Aller	3 1/2	Meilen über Kirchlinteln

Die Verbindung über Stellichte führte über die heutige Straße „Alter Postweg“ am Limmerberg vorbei.

Ein Postillion, der diese Strecken gefahren hat, war zum Beispiel W. Becker (Vorfahre der heutigen Familie Schunert in der Süderstraße). Davon gibt es aus der Zeit von 1795–1815 noch einige Abrechnungsblätter. Interessant ist dabei, daß damals mit 1/2 oder 1/3 Pferdestärken gerechnet wurde. Es wurde häufig für 3, für 2 1/2 oder auch für 2 1/3 Pferde abgerechnet.

Die Post hatte bei den damaligen Handwerkern (Schmiede, Sattler, Stellmacher und andere) große Bedeutung.

Es entsprach durchaus *nicht* den Wünschen der hiesigen Handwerker, als durch die Inbetriebnahme der Eisenbahnstrecken die alten Postkurse nach und nach verloren gingen.

Die Visselhövede berührenden Eisenbahnen wurden in folgenden Jahren eröffnet und dann auch für die Postbeförderung genutzt:

1873	Strecke: Bremen–Uelzen–Magdeburg
1890	Strecke: Visselhövede–Walsrode und
1906	Strecke: Visselhövede–Rotenburg/Han

Nicht nur die Handwerker mußten Einnahmeverluste hinnehmen. Die Postillione waren ja die Hauptbetroffenen. Es gab damals Pfeifenköpfe, auf denen ein Bild mit einem Postillion zu sehen war, der mit einer Peitsche eine dampfende Lokomotive bedrohte. Unter dem Bild stand der Vers:

*„Wer hat denn nur den Dampf erdacht?  
Uns Fuhrleut um das Brot gebracht?  
Das hat der böse Feind getan –  
der Teufel hol' die Eisenbahn.“*

Es blieb noch eine Postverbindung zur Postagentur Stellichte. Diese wurde in den 80er Jahren (also um 1880) mit einer Privatpost des Landwirts Heinrich Hüner unterhalten. (Der Hoferbe des Heinrich Hüner, nämlich Herman Hüner, verkaufte 1936 sein Anwesen an die Reichspost um das jetzige Postamt bauen zu können, sein Bruder war der Lehrer und Schriftsteller Heinrich Hüner). Die Stellichter Fahrt fuhr später der mit einem Fuhrwerk ausgerüstete Landbriefträger Kruse bzw. Mohrmann. Während des ersten Weltkrieges ging auch diese Fahrverbindung ein.

Bevor die Eisenbahn nach Rotenburg eröffnet wurde, vermittelte der Landbriefträger Rosebrock, mit einem Fuhrwerk, den Postverkehr mit der Postagentur Wittorf.

Die Bahnhofsgänge wurden zunächst zu Fuß und mittels Handwagen ausgeführt. Etwa 30 Jahre später wurden dafür Privatfuhrwerke zur Hilfe genommen.

1900–1914 von Frau Cordes und von 1914–1923 Hermann Buhr.

Als Hermann Buhr den Vertrag aufgab, wurde der Postschaffner Böhling mit einem Fuhrwerk ausgerüstet, der dann bis 1923 die Bahnhofsfahrten besorgte.

Als 1925 der erste Kraftwagen – ein dreirädriges Phänomobil (das erste seiner Art im Oberpostdirektionsbezirk Bremen) – eingeführt wurde, dessen Fahrer der Postschaffner Meyer 84 wurde, (Meyer war der 84. Meyer im Bezirk) mußte auch der letzte Pferdepostwagen des Postschaffners Böhling sein Dasein beschließen. Fortan wurden die Bahnhofsgänge, die Postverbindung nach Stellichte und die Geld- und Paketzustellung mit dem Phänomobil ausgeführt.

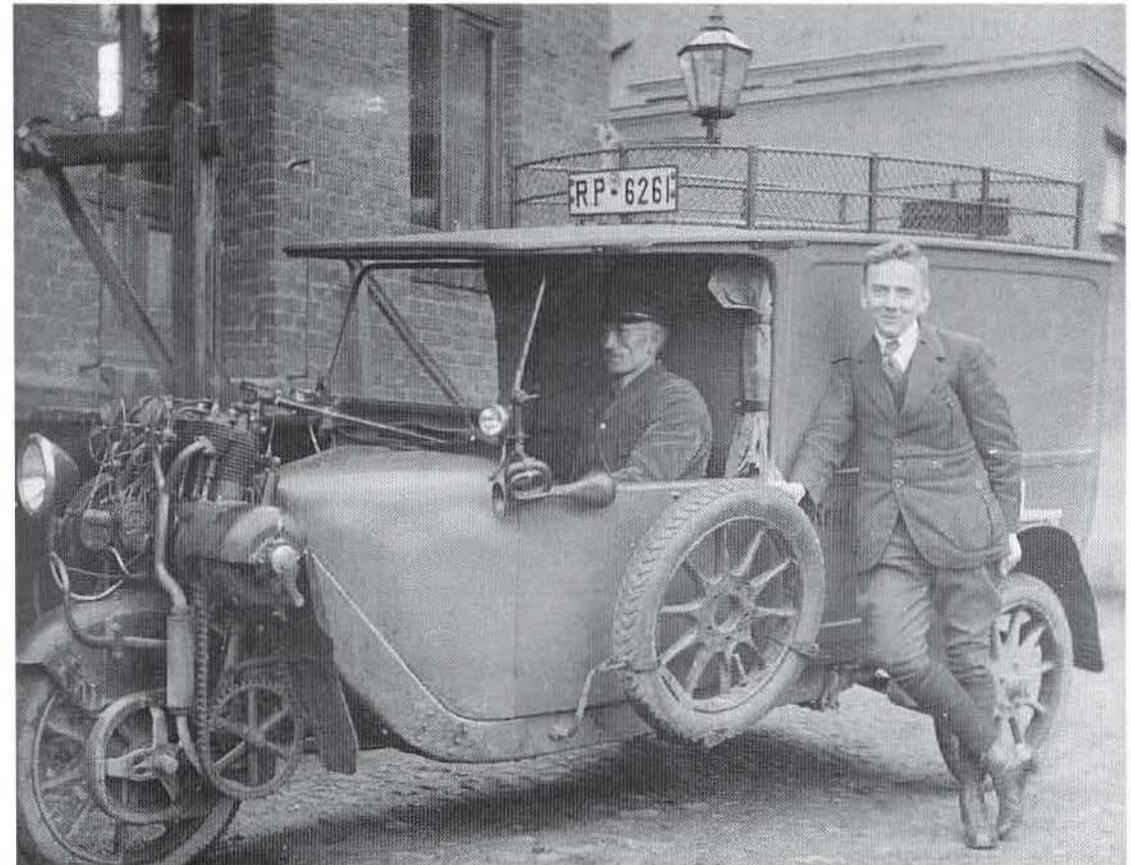


Abb. 52. 1925 bekam das Postamt Visselhövede ein Kraftfahrzeug.  
Es war ein dreirädriges Phänomobil (das erste seiner Art im OPD Bezirk Bremen).

Nach dem Zweiten Weltkrieg (1939–1945) wurden am 1. Juli 1945 Postkarten zur Postbeförderung wieder zugelassen. So nach und nach kamen auch andere Sendungen wieder dazu.

Bis zur Aufnahme des Zugverkehrs wurden die Sendungen durch Kurier – anfangs durch einen Motorradfahrer, später durch einen Kraftwagen vom Postamt Rotenburg nach hier befördert.

Ab 1952 wurde die Postbeförderung nicht mehr ausschließlich von der Bahn übernommen.

Am 18. Mai 1952 wurde auf der Strecke Visselhövede – Rotenburg eine Kraftgüterpost eingerichtet. Zwischenzeitlich (1955) fuhr eine solche Kraftgüterpost von Soltau–Visselhövede–Rotenburg, die aber nach kurzer Zeit wieder eingestellt wurde.

Von 1977–1980 bestand eine Postverbindung von Visselhövede–Verden/Alle – Rotenburg/Wümmen–Visselhövede. (Der Dienst begann in Visselhövede schon um 4.00 Uhr).

Heute wird die Post von Rotenburg/Wümmen bzw. von Bremen gebracht und auch wieder abgeholt.

## Postamt Visselhövede

Wann die Gründung des Postamts erfolgte ist nicht genau bekannt. Wahrscheinlich fällt sie in das Jahr 1870, wo mehrere Ämter dieser Art gegründet wurden.

Der Amtsbereich der „Fleckenpost“ erstreckte sich um 1867 im Süden bis hinter Kettenburg, im Osten bis Ahrsen, im Norden bis Drögenbostel, im Nordwesten bis Moordorf, Bretel, Düsternheide und Lüdingem und im Südwesten bis Dreeßel, Odeweg, Klein- und Großsehlingen, Bendingbostel, Egenbostel, Lehrden und Stellichte, sowie Sieverdingen, Idsingen und Hamwiede

Nach dem ersten Weltkrieg (1914–1918), als der Postverkehr immer mehr zurückging, wurden in den Jahren 1922 bis 1924 die Postagenturen Jeddigen, Kettenburg und Hiddigen aufgehoben und in Posthilfsstellen umgewandelt. Ihr Zustellbereich wurde dem Postamt Visselhövede zugeteilt.

Nach Einrichtung von Landkraftposten im Jahre 1931 wurde der Amtsbereich erheblich verkleinert.

Zum Postamt Walsrode kamen die Orte: Ahrsen, Sieverdingen, Idsingen und Hamwiede.

Dem Postamt Verden wurden die Orte: Odeweg, Klein – und Großsehlingen und Bendingbostel zugeschlagen.

Zum Postamt Rotenburg kam die Postagentur Wittorf.

Im verbleibenden Visselhöveder Landbereich wurden zu der Postagentur in Stellichte folgende 16 Poststellen eingerichtet:

Bleckwedel	Buchholz	Dreeßel	Drögenbostel
Grapenmühlen	Hiddigen	Hütthof	Jeddigen
Kettenburg	Kettenburg Gut	Nindorf	Nindorf Paterbusch
Ottingen	Riepholm	Rosebruch	Schwitschen

Die Landbewohner haben durch die Einrichtung der Poststellen eine weitere Verbesserung ihrer postalischen Belange erfahren, da diese „Postanstalten“ im Sinne des Postgesetzes sind.

Danach haben sie volle Annahme- und Ausgabebefugnisse (einschließlich der Zustellung).

Jede Poststelle wurde mit einer „Öffentlichen Sprechstelle“ ausgerüstet.

Die Poststellen wurden über die Landkraftwagen versorgt. Nach dem Zweiten Weltkrieg (1939–1945), als kein Landkraftwagen zur Verfügung stand, wurden die Postsendungen mit dem jeweiligen Milchwagen in die Orte befördert.

Ab dem 1. Oktober 1961 mußte das Postamt Visselhövede seine Verwaltungsaufgaben an das Postamt Rotenburg/Wümme abgeben. Zu diesem Zeitpunkt wurden gleichzeitig alle Poststellen von Rotenburg übernommen.

Die Amtsgeschäfte wurden nicht mehr vom Amtsvorsteher, sondern von einem Betriebsleiter übernommen.

Betriebsleiter waren: Heinrich Borchers (bis 1975) Danach wurde das Amt von Herbert Ahlden geleitet. Nach seiner Pensionierung – am 30. Juni 1995 wurde der Betriebsleiterdienstposten nicht wieder besetzt, da die Post durch die Privatisierung völlig umstrukturiert wurde.

Die Unterbringung war wohl jeweils im Hause der Posthalter bzw. der Postexpediteure. Fest steht, daß die Post wie folgt untergebracht war:

Ab 1854 bei Westermann, Ecke Große- und Burgstraße (heute Bäckerei Tamke, Großestr. 1), dann im Hause des Schuhmachermeisters Raabe am Marktplatz (heute Marktplatz 13), später bei Miesner, Bäckermeister Wedekind (heute Lindenstr.19) und schließlich in den Räumen des Färbermeisters Brandes (heute Burgstr. 7) – Daher auch die heutige Bezeichnung für den Stichweg vom Marktplatz zur Burgstraße: „Postgasse“ –.

Durch den aufblühenden Postverkehr reichten die bisherigen Räumlichkeiten nicht mehr aus. Der damalige Postverwalter, Ludwig Meyer, (1890–1907) bemühte sich um den Bau eines neuen Postamts.

Der Fabrikbesitzer, Heinrich Winkelmann, baute deshalb auf dem Grundstück, Bahnhofstr. 207 (jetzt Neue Apotheke, Goethestr.20) ein neues Postgebäude. Es wurde am 01. Oktober 1902 bezogen. An der Vorderfront stand in großen Buchstaben: KAISERLICHES POSTAMT.

Die Diensträume waren jedoch schon 1925 zu klein, so daß die Frage eines Um- und Erweiterungsbaues erwogen wurde. Es ergaben sich jedoch soviel Schwierigkeiten, daß dieser Gedanke aufgegeben und ein Neubau geplant wurde, für den sich ein Grundstück an der Goethestraße/Ecke Wiesenstr. anbot. Das Grundstück gehörte damals dem Landwirt Hermann Hüner aus Haber. Am 31. März 1936 erteilte die damalige Reichspostdirektion



Abb. 53. Das 1902 erbaute Postamt befand sich in der Goethestraße (heute Haus Nr. 20), die Post zog 1938 in ihren eigenen Neubau schräg gegenüber um. Foto: vor 1914.



Abb. 54. Heute befindet sich im alten Postgebäude die „Neue Apotheke“. Aufgenommen: 1999.

die Genehmigung zum Ankauf des Grundstückes. Mit dem Neubau wurde im August 1936 begonnen. Am 21. September 1936 wurde der Grundstein gelegt. Die Arbeiten am Neubau wurden dann so intensiv vorangetrieben, daß der 1. April 1937 als Tag der Einweihung vorgesehen und die Feier entsprechend vorbereitet werden konnte. Leider wurde der damalige Postmeister, Ratje Fouckhardt, der das Postamt Visselhövede 18 Jahre lang, in vorbildlicher Pflichterfüllung geführt hatte, schwer krank. Wenige Tage vor dem Einweihungstermin starb der Postmeister und an dem für die Einweihung bestimmten Tage mußte ein Teil der geladenen Ehrengäste dem Sarge des Postmeisters folgen. So wurde das Postamt „sang und klanglos“ in Betrieb genommen.

Die Aufwendungen der Reichspost für die Durchführung des Bauvorhabens betragen:

für den Grunderwerb und Neubau	rd. 122 500 Reichsmark
für die Einrichtung der Fernsprechanlagen	rd. 62 500 Reichsmark
zusammen:	rd. 185 000 Reichsmark

Das Postamtsgebäude wurde im Laufe der Zeit mehrmals umgebaut und dem Postbetrieb immer wieder angepaßt.

60 Jahre konnte die Post dieses Haus ihr „Eigen“ nennen.

Am 24. September 1997 wurde es an die Familie Indorf aus Stellichte verkauft.

Die Deutsche Post AG hat lediglich im Hauptgebäude das Erdgeschoß und in der ersten Etage die Räume angemietet. Hier wurden etliche Innenwände entfernt, um für den nun eingegengten Postbetrieb Platz zu schaffen. In dem Nebengebäude (früher Kfz-Halle, später



Abb. 55. 1997 wurde das vor 60 Jahren erbaute Postgebäude verkauft. Der Postdienst besteht weiter, mit Mietvertrag. Daneben gibt es im Anbau ein Café und ein Ladengeschäft. Foto: 1997.

Packkammer) wurde ein Café und ein kleines Büro eingerichtet. Auf der alten Hofeinfahrt entstand ein Ladengeschäft. Die Hofeinfahrt wurde zur Wiesenstraße verlegt.

## Personalbestand

Von 1888–1890 = 10,	von 1890–1905 = 13,
von 1905–1907 = 15,	von 1907–1913 = 18,
von 1913–1914 = 22,	von 1914–1918 = 19,
von 1918–1921 = 24,	von 1921–1924 = 25,
von 1924–1930 = 22,	von 1930–1931 = 19,
von 1931–1933 = 18,	von 1934–1936 = 17,
von 1936–1937 = 21,	
1938 = 15	
1947 = 18	
1951 = 17	
1977 = 22	
1982 = 23	
1994 = 28	
1999 = 20	

## Zustelldienst

Bis 1866 gab es in Visselhövede keinen Zustelldienst. Briefe für Einwohner des Ortes wurden von ihren Empfängern von der Post abgeholt oder Bekannten mitgegeben. Sendungen an Landbewohner wurden am Postfenster an Sonn- und Feiertagen an Empfänger ausgehändigt, die zum Kirchgang nach Visselhövede kamen, oder von Nachbarn mitgenommen.

Eine reguläre Zustellung im Ort wurde also erst 1866 eingeführt.

Gegen einen Stücklohn von zwei Pfennigen wurden die ankommenden Briefe durch eine Frau ausgetragen.

Die Zustellung im Ort und im Landbereich wurde ab 1870 verbessert, als die Post durch beamtete Kräfte ausgetragen wurde. Als erste Landbriefträger sind Elling und Scheeling anzusprechen. Die von ihnen täglich zurückzulegenden Wegstrecken waren so groß, daß eine tägliche Begehung des Reviers nicht möglich war. Für gewöhnlich wurden zwei Tage zugestellt und ein Tag geruht.

Der ungeahnte Aufschwung nach dem Kriege von 1870/71 erforderte ständig Verbesserungen in der Zustellung. Schon im Jahre 1900 waren im Ort drei Briefträger und auf dem Lande sechs Landbriefträger beschäftigt

Bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges (1914–1918) fanden im Ort 4 werktägliche Briefzustellungen, verbunden mit der Paket- und Geldzustellung, nach den meisten Landorten 2 Zustellungen statt.

Im Kriege wurde die Zustellung stark eingeschränkt. Es verblieben schließlich nur noch zwei Orts- und eine Landzustellung. Da die meisten männlichen Beamten „zur Fahne“ einberufen wurden, mußte für den Zustelldienst auf weibliche Hilfskräfte zurückgegriffen werden. Genannt seien hier Hermine Bokelmann und ihre Schwester aus Jeddigen, die in treuer Pflichterfüllung ihren, für sie, schweren Dienst lange Zeit versahen.

1931 wurde die Zustellung nur noch einmal werktäglich durchgeführt. Die bis 1. März 1931 bestehenden 8 Landzustellbezirke wurden an diesem Tage aufgehoben (Einführung der Landkraftpost) Die Postsendungen wurden jetzt von den Posthaltern an Werktagen zugestellt. An Sonn- und Feiertagen konnte man die Post bei den Poststellen abholen. Am 20. Juli 1936 wurde die zweite Ortszustellung eingerichtet.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Postzustellung längere Zeit nur dreimal wöchentlich durchgeführt. Später wurde die Zustellung dann wieder einmal werktäglich verrichtet. 1955 mußte der vorübergehend überlassene Tempowagen wieder abgegeben werden, so daß die Paketzustellung mit dem Fahrrad und einem einrädriigen Anhänger ausgeführt werden mußte. Für diesen Fahrradanhänger bekam das Postamt zur Arbeitserleichterung 1956 ein Lastenmoped (Zündapp-Kombinette).

Durch die Teilauflösung des Postamts Visselhövede (Abgabe aller 16 Poststellen) am 1. Oktober 1961 verblieben in Visselhövede lediglich 4 Orts- und 1 Paketzusteller (mit Gogomobil)

Die bauliche Entwicklung in Visselhövede führte dazu, daß im Jahre 1969 ein 5. Ortszustellbezirk geschaffen wurde.

Durch die langsame Auflösung der Poststellen wurden in den folgenden Jahren motorisierte Landzustellbezirke gebildet (Land 1 bis 7).

Die Zustellung in Land 6 wurde durch die Teilkraft Dora Ahlden mit einem aPkw verrichtet.

Beim Postamt Visselhövede war es erstmalig, daß ein aPkw (anerkanntes privateigenes Kraftfahrzeug) eingesetzt war.

Heute gibt es im Zustellbereich, der sich mit dem Gebiet der Stadt Visselhövede deckt, fünf Ortszusteller, sieben Landzusteller und ein Frachtzusteller (Paketzusteller).

## Geldverkehr, Postbank

Bei der Post gab es natürlich auch Geldtransporte. Das Bargeld war in Wertbriefen oder Wertpaketen (Geldkisten) verpackt. Von Überfällen auf Postkutschen und Kraftfahrzeuge war immer mal wieder zu hören. Auch Geldbriefträger machten ihre Zustellrunden. Sie waren bei der Bevölkerung sehr beliebt. In Visselhövede übernahmen die Orts- und Landzusteller auch die Geldzustellung.

1909 war die Eröffnung des Postscheckdienstes (heute Postgirodienst). Dadurch entwickelte sich der Geldverkehr erheblich.

Als 1939 der Postsparkassendienst in Deutschland eingeführt wurde, war dies ein 2. Standbein der heutigen Postbank.

Da der Post die Auszahlung der Renten übertragen ist, gab es um die Monatswende einen regen Andrang am Rentenzahlschalter. Zeitweise war der Schaltervorraum bis auf den „letzten Platz“ gefüllt. An einem Tag wurden mehrere zigtausend Mark ausgezahlt und der Zahlbeamte war nach Schalterschuß froh, wenn die Kasse stimmte.

Heute haben alle Rentner ein Giro- oder Sparkonto bei der Bank, Sparkasse oder Postbank. Die Rentenrechnungsstellen der Post überweisen die Renten nun auf diese Konten.

Auch der Postsparkassendienst hat sich gut entwickelt. Im Jahre 1989 hatten wir 1400 Einzahlungen, 2000 Auszahlungen und 1400 Zinsgutschriften zu bearbeiten.

## Telegrafie und Fernsprechverkehr

Am 22. November 1794 wurde das erste Telegramm von Durlach nach Karlsruhe auf einer *optischen* Telegraphenlinie übermittelt. Eine weitere *optische* Telegraphenlinie zwischen Berlin–Köln–Koblenz wurde 1833 errichtet.

Am 26. Oktober 1861 führte Philipp Reis sein „Telephon“ erstmals öffentlich in Frankfurt vor. Die erste Telegraphenanlage gab es in Visselhövede schon im Jahre 1876. Die Einschaltung erfolgte in der Morseleitung Nr. 450 (Bremen–Berlin).

Es folgten Telegraphenleitungen für den Fernsprechverkehr mit den Postagenturen und den Post- und Telegraphenhilfsstellen.

Etwa im Jahre 1900 wurde der Fernsprechvermittlungsdienst eingeführt. Den ersten Fernsprechanschluß mit der Nr. 1 bekam das Norddeutsche Honig- und Wachswerk.

Im alten Postamt von 1902–1937 wurden für die Fernsprechvermittlung sogenannte Klappenschränke aufgestellt.

Für die Einrichtung eines Fernsprechanschlusses mit einem Nebenstellenanschluß mußte der Kunde im Jahre 1920 1200 Reichsmark bezahlen.

Dagegen kostet heute ein Anschluß nur 100,- DM. Wenn der Anschluß von einem anderen Kunden übernommen wird, kostet es nur 50,- DM.

1935 schaltete man vom Vermittlungsdienst bei der Postagentur Stellichte auf Wahlbetrieb um.

Auch bei der Postagentur in Wittorf gab es eine Fernsprechvermittlung, die später in ein Wählamt umgebaut wurde. Wann dies geschah, ist nicht bekannt. (Sicher aber auch in den 30er Jahren). Deshalb haben Stellichte und Wittorf heute eine eigene Vorwahlnummer.

Die automatische Fernsprechvermittlung war im heutigen Postamt von 1937–1977 untergebracht.

1937 hatte Visselhövede 17 Haupt- und 42 Nebenstellenanschlüsse sowie 17 Öffentliche Sprechstellen.

Zwischen 1966 und 1976 wuchs die Zahl der Hauptanschlüsse von 566 auf 1327.

1976 wurde, hinter dem Postamt, an der Wiesenstraße ein neues Fernmeldegebäude erstellt.

Die neue Technik wurde zunächst für 1820 Teilnehmer ausgelegt und dann bis auf 4500 Teilnehmer erweitert.

Neben dem Fernmeldegebäude wurde 1986 ein Antennenmast (Fernmeldeturm) aufgebaut.

Das untere Stück ist 20 Meter hoch, Das obere Teil mißt 18 Meter. Auf diesem Turm wurden etliche Antennen für den Fernsehempfang (Kabelfernsehen) und Funkübertragungen angebracht bzw. aufgesetzt, so daß die Höhe des Bauwerkes rd. 40 Meter beträgt.

Der Fernsprechkdienst der Deutschen Bundespost wurde ab 1. Januar 1995 als Deutsche Telekom AG weitergeführt.



Abb. 56. Das 1976 erbaute Fernmeldegebäude mit dem 1986 errichteten Antennenmast (Fernmeldeturm). Foto: 1999.



Abb. 57. Mitarbeiter der Post, aufgenommen 1992.

## Privatisierung, Umstrukturierung der Post

Ab 1. Januar 1995 wurde die Deutsche Bundespost privatisiert und in drei Aktiengesellschaften aufgeteilt.

- 1.) Deutsche Post AG
- 2.) Deutsche Telekom AG
- 3.) Deutsche Postbank AG

Der Name Postamt wurde damit ausgelöscht, da es ja nun keine „Ämter“ mehr gab. Das Schild mit dem Bundesadler wurde vom Gebäude entfernt.

Jetzt gibt es nur noch Direktionen, größere Postämter nennen sich Niederlassungen und kleinere Ämter, wie in Rotenburg oder Visselhövede, heißen von nun an „Filialen“. Wo sich eine Filiale nicht mehr lohnt und die Möglichkeit sich anbietet, die Schalter in ein Geschäft zu verlegen, eröffnet man neue „Postagenturen“.

Die Deutsche Post AG wurde dann nochmals in Sparten dreigeteilt.

- |                |                                               |
|----------------|-----------------------------------------------|
| 1.) Briefpost  | (Briefzustellung, sowie Postein- und abgang). |
| 2.) Frachtpost | (Pakete- und Päckchen)                        |
| 3.) Filialpost | (Schalterdienst)                              |

Am 1. Januar 1996 war die 3-Spartenteilung auch auf der Ebene der Direktionen und Niederlassungen realisiert.

Für die Postfiliale Visselhövede ist nun für die Briefpost die Direktion Hannover mit einer Niederlassung in Bremen und mit einer Zustellstützpunktleitung in Rotenburg/Wümme zuständig. Bei der Frachtpost ist die Direktion Hamburg, mit einer Niederlassung in Bremen maßgebend. Für die Visselhöveder Filiale (Schalter) ist die Direktion Bremen mit einer Niederlassung in Bremerhaven und einer Nebenstelle in Stade, Ansprechpartner.

Die Deutsche Post AG und die Deutsche Postbank AG haben im Jahre 1997 einen Kooperationsvertrag unterschrieben. Der Vertrag regelt die Zusammenarbeit in den Postfilialen. Die Postbank zahlt dafür erhebliche Geldsummen an die Post. Der Vertrag soll zunächst bis zum Jahre 2001 gültig sein. Ab 1. Januar 1999 hat aber die Deutsche Post AG die Deutsche Postbank AG aufgekauft. Bei der Postfiliale Visselhövede bleibt im Schalterdienst alles, wie gehabt.

Bis zum 31. Dezember 1997 durften noch die BP-Kennzeichen an den Postautos bleiben. Nun mußten alle Fahrzeuge bei einer Haftpflichtversicherung angemeldet werden. Zugelassen wurden die Fahrzeuge bei der jeweiligen Niederlassung. Die Postfahrzeuge in Visselhövede bekamen alle Bremer Kennzeichen. (zum Beispiel: HB – GE 425).

## Postleitzahlen, Stempel

Postleitzahlen wurden eingeführt, damit man die Sendungen besser leiten und befördern konnte. Ohne PLZ brauchten die Verteilkräfte gute Erdkunde-Kenntnisse (auch nach Übersee). Der Visselhöveder Postler, Hermann Klünder, fuhr vor dem Zweiten Weltkrieg *Seepost*. Die Schiffe fuhren von Bremen nach Amerika und zurück. Die Postsendungen wurden während der Überfahrt sortiert. Hermann Klünder verfügte über hervorragende Erdkunde Kenntnisse.

Im Zweiten Weltkrieg wurde Deutschland und ein Teil seiner besetzten Gebiete mit PLZ von 1–24 (Oktober 1943) bedacht.

Die Bremer Oberpostdirektion – und damit auch das Postamt Visselhövede – bekam dabei die Postleitzahl 23. Es konnten jetzt auch Hilfskräfte für die Verteilung eingesetzt werden.

Nach dem Krieg wurde die Verteilung verfeinert und man brauchte wieder Kräfte mit guten Erdkunde Kenntnissen. Es wurden dazu noch 1954 3wöchige Verteilerlehrgänge an der Postschule in Quakenbrück absolviert. Diese 23 blieb für Visselhövede bis 1961.

Als die Deutsche Bundespost, als erste Post der Welt, 1961 ein vierstelliges Postleitzahl-System einführte, gab es für Visselhövede folgende Umstellung:

1961 von 23 auf 2132, 1980 von 2132 auf 2722.

Eine fünfstellige PLZ war nach der Wiedervereinigung Deutschlands (Grenzöffnung 1989) notwendig, weil es in Ost und West über 800 doppelt vergebene Postleitzahlen gab.

Visselhövede bekam 1993 die PLZ 27374 für den Zustellbereich. Für die Postfachkunden wurden noch die PLZ: 27368, 27369 und 27370 vergeben. Diese fünfstelligen Postleitzahlen werden auch von den heutigen Verteilmaschinen benutzt. Eine solche „Verteilfabrik“ ist in Bremen gebaut worden. In Deutschland gibt es bundesweit 83 solcher Briefzentren.

Die Tagesstempel sind überwiegend zum Stempeln der Briefsendungen (Anlage 2). Sendungen werden gestempelt, damit man sehen kann, wo und wann sie eingeliefert wurden. Beim Stempeln werden gleichzeitig die Briefmarken entwertet.

## Vorsteher in Visselhövede ab 1706

### Posthalter und Postexpediteure:

1706	Christian Rantzau
1748–1768	Hermann Bremer
1768–1780	Johann Heinrich Ehlers
1781–1790	Hermann Bremer
1790–1797	Johann Hermann Ehlers
1797–1799	Antonie Elisabeth Ehlers
1799–1838	Joachim Hoops
1838–1845	G. Denker
1845–1847	Joachim M. Hoops
1847–1850	G. Mohlfeldt
1850–1854	Friedrich Ludwig Ohle
1854–1868	Heinrich Friedrich Westermann
1868–1870	Witwe Westermann u. H. Echemann

### Vorsteher des Postamts:

1870–1889	Postverwalter Syrie
1889–1890	Postverwalter Fobbe
1890–1907	Postverwalter Meyer
1907–1910	Postverwalter Schütte
1910–1912	Postverwalter Baehrens
1912–1918	Postverwalter Dreyer
1918–1937	Postmeister H. Th. Ratje Fouckhardt
1937–1939	Postmeister Prüser
1939–1954	Oberpostsekretär Eduard Mosbach
1945–1949	Postmeister Prüser
1949–1950	Postinspektor Heinrich Warnecke
1950–1952	Postmeister Jelsche Hinken
1952–1952	Postinspektor Klenke
1952–1953	Postmeister Jelsche Hinken
1953–1955	Postmeister Friedrich Castrup
1955–1955	Oberpostsekretärin Johanna Behrens
1955–1956	Postinspektor Hans Langner
1956–1960	Postmeister Siebelt Erdwien
1960–1961	Postmeister Günter Koch

### Betriebsleiter des Postamts:

1961–1975	Postbetriebsinspektor Heinrich Borchers
1975–1995	Postbetriebsinspektor Herbert Ahlden

Gehen ab	Verzeichnis wie die fahrenden und reitenden Posten bei dem Königl. und Churfürstlichen Postamte zu Harburg abgehen und ankommen im Jahre 1777.	Kommen an
Dienstag Freitag	um Mitternacht Postkutsche, über Zahrendorf, Wihendorf, Celle, Hannover, Einbeck, Göttingen, Münden.	Sonntag Donnerstag
Sonntag Donnerstag	Cellische reitende Post, über Zahrendorf, Wihendorf, Celle, Braunschweig, Hannover; correspondirt von da aus nach Sachsen, Cassel, Frankfurt und den ins Reich gehenden Posten.	Mittwoch Sonntag
Montag	Abends 6 Uhr Hannoversche Kutschenpost, über Zahrendorf, Wihendorf, Celle nach Hannover, bringt eine fahrende Post aus Cassel und Frankfurt mit.	Montag, Abds.
Mittwoch Sonntag	Abends 11 Uhr Mienburgische Fahrpost, über Seppensen, Längmühle, Düsselhöfe (Düsselhöfe), Rethem nach Mienburg, Leese, Diepenau, Somte, Osnabrück, Minden, Münster, ganz Westfalen, Amsterdam und vereinigte Niederlande.	Mittwoch Sonntag
Mittwoch Sonntag	Abends 6 Uhr Bremensche Fahrpost, über Costedt, Rothenburg nach Verden, item über Ottersberg, Bremen, Oldenburg nach Delmhorst und Friesland.	Mittwoch Sonntag
Mittwoch Sonntag	Abends 6 Uhr Celle'sche Fahrpost, über Zahrendorf, Wihendorf, Celle, Braunschweig, Halberstadt, Halle, Leipzig — Helmstedt, Magdeburg — Hannover, Hildesheim — Einbeck, Münden, Nordhausen, Mühlhausen, Erfurt, Thüringen, Coburg, Nürnberg — Cassel, Frankfurt — Dresden, Prag, Böhmen und Mähren.	Sonntag Donnerstag
Mittwoch Sonntag	Abends 6 Uhr Lüneburger Fahrpost, über Pattensen, Lüneburg, Ebstorf, Uelzen, Dannenberg, Lischow, Salzwedel in die Mark Brandenburg — Eanenburg, Müllen, Rabeburg, Lübeck, Gadebusch, Wismar, Pommern — Boizenburg, Schwertin, Gästrow, Rostock, ganz Mecklenburg, Renggen, Perleberg, Berlin, ganz Preußen.	Montag Freitag
Mittwoch Sonntag	Abends 6 Uhr Stadtsche Fahrpost, über Burchhude, Horneburg nach Stade — Bremerbrücke, durchs ganze Herzogthum Bremen nach Hadeln, Land Wursten, Riegebüttel.	Mittwoch Sonntag

Anlage VII. Verzeichnis der Posten, 1777 Amtsschilder.



Amtsschild des Kaiserlichen Postamts um 1900



Amtsschild der Reichspost- und Telegraphenverwaltung Deutsche Reichspost 1923



Amtsschild der Deutschen Bundespost 1950



Anlage VIII. Tages- und Sonderstempel, Visselhövede 1914 bis 1994.