

Erste Reit- und Fahrposten

Die um die Mitte des 17. Jahrhunderts bestehenden Botendienste im hannoverschen Raum dienten mehr oder weniger Einzelinteressen. Meist fehlte es ihnen auch an Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit. Ein allgemein zugänglicher, regelmäßiger Postbetrieb kam erst unter Herzog Georg in Gang, der von 1636 bis 1641 im Fürstentum Calenberg-Göttingen regierte und auch die Oberhoheit über das damals unter welfischer Schutzherrschaft stehende Hildesheim ausübte. Im Einverständnis mit ihm legte der Hildesheimer Fuhrherr Rütger Hinüber mit einem Kapitalaufwand von 40000 Talern fahrende und reitende Posten an. 1640 rollten die ersten Hinüberschen Fahrposten für Reisende und Postgüter auf der Strecke Harburg-Hildesheim-Kassel. Die Fahrten erwiesen sich jedoch in den unsicheren Kriegszeiten als unrentabel und wurden nach etwa zwei Jahren eingestellt. Bestand hatten dagegen die Hinüberschen Reitposten für die Briefbeförderung. Am 1. Januar 1641 wurde die erste Linie in Betrieb genommen. Sie führte von Bremen über Nienburg, Celle, Hannover und Hildesheim nach Kassel. Im gleichen Jahr begann Hinüber auch mit regelmäßigen Wagenfahrten auf der Strecke Bremen-Celle-Braunschweig.¹⁸

1642 wurde vor dem Almstor in Hildesheim das erste Postgebäude errichtet. Am 15. März 1643 erteilte Herzog Christian Ludwig von Calenberg die Genehmigung, auch außerhalb der Stadtmauern von Hannover ein Postamt zu bauen. In der Urkunde heißt es: ¹⁹

Urkunden und bekennen biemit, daß Wir auf unterthäniges Anhalten unsers lieben getreuen Rütger Hinüber, Postmeistern und Bürgern in Hildesheim, zu Befoderung des gemeinnützigen Postwesens, in Gnaden verstattet, zugelassen und concediret haben, daß gedachter Rütger Hinüber einen hohen Angerplatz hieselbst vor unser Stadt Hannover an der Heerstraßen naber unser Voigtey Langenbagen, unter St. Nicolaus-Kirchen vor der Türcken Camp belegen, in sein Besitz und Gewarsam nehmen soll und mag, dergestalt und also, daß er dasselbst ein geringes Posthaus anlegen und aufbauen möge, darin dasselbst sein Postknecht dieses Orts die Wohnung haben und die ankommende Post darin ablegen und Herberge nehmen könne, und soll er solches Gebäu also einrichten, daß es der Vestung nicht schädlich, sondern allemal im Fall der Noth könne abgenommen, oder ohne sonderbare difficultät demoliret werden.

Die Bemühungen Rütger Hinübers fanden den Beifall seines Landesherrn, der ihn zum Braunschweig-Lüneburgischen Postmeister ernannte. Der Vater des hannoverschen Postwesens und seine Bediensteten durften in den Posthäusern an die Reisenden Bier ausschenken und sollten von Einquartierungen sowie anderen persönlichen Lasten »gänzlich exemt und befreyet seyn«, weil ihre Mühe und Arbeit dem »Publico und dem geliebten Vaterlande zum Besten« gereichte. Herzog August von Braunschweig-Wolfenbüttel, die Landgräfin von Hessen und später auch der Kurfürst von Brandenburg erteilten Rütger Hinüber ebenfalls Konzessionen für die Einrichtung von ständigen Reit- und Fahrpostverbindungen und für die Inbetriebnahme von Poststationen.²⁰

1642 übernahm es der rührige Hildesheimer sogar, für die Familie von Taxis tätig zu werden. Die Taxis unterhielten damals bereits zahlreiche Postlinien vorwiegend im Süden und Westen Deutschlands und suchten, auf einem kaiserlichen Regal fußend, ihr Streckennetz auch im Norden auszuweiten. Schon 1616 führte ein Taxisscher Reitpostkurs von Frankfurt über Köln, Minden und Nienburg nach Hamburg; im Dreißigjährigen Krieg war er jedoch vorübergehend unterbrochen. Der Celler Hof ließ die für ihn bestimmten Sendungen seit 1622 zweimal in der Woche durch eigene Boten in Petershagen bei Minden abholen.²¹

1635 bemühte sich der Taxissche Postmeister in Frankfurt am Main, eine kürzere Verbindung nach Hamburg herzustellen. Sie sollte auch die welfischen Fürstentümer durchqueren. Die Bemühungen stießen jedoch auf Schwierigkeiten. Erst als sich 1645 Kaiser Ferdinand III. in einem Schreiben an die Herzöge von Lüneburg und Wolfenbüttel wandte, duldeten diese auf der Strecke über Braunschweig nach Hamburg den Durchzug einer wöchentlich zweimal verkehrenden Taxisschen Fahrpost. Postmeister Kluge in Braunschweig leitete den Kurs zwei Jahre später über Celle. Dort setzten die Taxis Reinhard Lose als ihren örtlichen Postverwalter ein, während Hermann Henken entsprechende Aufgaben für die Hinübersche Post übernahm.²²

Rütger Hinüber lag in erster Linie daran, seine eigenen Anlagen und Linien weiter auszubauen. So bemühte er sich sogleich nach Beendigung des Dreißigjährigen Krieges um eine Wiederaufnahme der eingestellten Postkutschfahrten. Am 4. August 1652 konnte er voller Stolz in einem Flugblatt mitteilen:²³

*Menniglichen Zur Nachricht,
Das zu beffuh desto geschwinderer Vorkommung der Reisenden Persohnen
Wöchentlich zuwo bequeme Post-Caleschen zwischen Hamburg,
recta über Haarbürg auff Zelle, Hannover und Hildeßheimb, wie nicht
destoweniger zwischen Bremen, Zell und Braunschweig, Item von Bremen*

*auff Hannover und Hildeßheimb, dergestalt angeordnet worden, das
auff jeder in gewisser zeit und stunde, und umb billige gebühr an nach-
folgende Orther, wie unten specificirt, mit überkommen kan.*

Nach dem Hinüberschen »Fahrplan« dauerten die Reisen von Hannover nach Celle 8, nach Bremen 20 und nach Hamburg 36 Stunden. Die Fahrt nach Hamburg kostete zwei Reichstaler. »Wann auch ein oder ander Packereyen mit übergefahren werden solten«, mußte z. B. für ein Gepäckstück von einem Pfund auf der Strecke Hannover-Bremen eine Gebühr von drei Mariengroschen entrichtet werden. Über die Poststationen teilte das Flugblatt mit:

*Die Jenigen so sich nun dieser Gelegenheit bedienen wollen, haben sich
anzumelden zu Hamburg bey dem Kayserlichen Postmeister Herrn
Jeann Baptista Vrintz im neuen Wandtram, bey Hans Tancken im
Neuen Haarbürg Keller, der auch zu Haarbürg zu erfragen. Zu
Bremen bey Lüder Hanning. In Zelle bey Herman Hencken. Zu Braun-
schweig bey Hans Behren. Zu Hannover bey Tile Bennighausen, und Zu
Hildeßheim bey Rütger Hinüber.*

Nach Übernahme des Stiftes Hildesheim durch den Fürstbischof Maximilian Heinrich, der zugleich den erzbischöflichen Stuhl zu Köln innehatte, mußte Rütger Hinüber bei dem neuen Landesherren um eine Konzession für sein Postmeisteramt nachsuchen. Sie wurde ihm erteilt. Hinüber erhielt 1652 sogar eine »Beisteuer zu so gemeinnützigen Anstalten«. Andererseits war aber der Fürstbischof nicht geneigt, seinen Postmeister um jeden Preis zu stützen, als die Taxis diesen wegen seiner Bemühungen um den Ausbau eines eigenen Postwesens fallen ließen und 1659 in Hildesheim den Postmeister Ernst Fuchsfeld einsetzten. Unter diesen Umständen bestand für Hinüber wenig Aussicht, sich neben dem im Namen des Kaisers auftretenden Ortsrivalen zu behaupten.²⁴

Am 3. Juli 1660 trat er alle Rechte in den braunschweig-lüneburgischen Landen an seinen Vetter Hans Hinüber in Hannover ab, der sich dort unter dem Schutz des Herzogs



[Legationsrat
Jobst Anton von Hinüber,
Postmeister in Hannover]

[Hinüberscher Posthof
an der Celler Straße,
im zweiten Weltkrieg zerstört]



von Calenberg wohl aufgehoben wußte. Hans Hinüber Postnahm auch das vor den Toren der Leinestadt gelegene Postamt an der Celler Straße. Er begründete den hannoverschen Zweig der Familie Hinüber, die bis ins 19. Jahrhundert hinein alle Postamtsleiter in Hannover stellte. Einer von ihnen, der Legationsrat Jobst Anton von Hinüber, wurde sogar wegen seiner und seiner Vorfahren Verdienste im Jahre 1765 vom Kaiser in den Adelsstand erhoben. Der von ihm auf dem Postgrundstück an der Celler Straße im landschaftlich-romantischen Stil angelegte Park zählte bis zur Zerstörung im zweiten Weltkrieg zu den Sehenswürdigkeiten der »Leinemetropole« und stand unter Denkmalschutz. Auf dem Gelände, das sich jetzt wieder im Postbesitz befindet, soll der Neubau des Postschekamts Hannover errichtet werden. Doch zurück zum 17. Jahrhundert.²⁵

Schon am 9. September 1659 hatten die regierenden Herzöge von Calenberg, Celle und Wolfenbüttel den gemeinsamen Beschluß gefaßt, die Taxisschen Posten nur dann noch im Lande zu dulden, wenn sie sich aller Wagenfahrten und der Briefannahme enthielten und für den Dienst nur noch Landesuntertanen verwendeten. Während das Haus Wolfenbüttel in der Folgezeit mehr für einen friedlichen Vergleich mit der kaiserlichen Post stimmte und Ende des 17. Jahrhunderts teilweise und 1735 ganz aus der gemeinsamen Sache ausschied, widersetzten sich die Fürstentümer Calenberg und Celle mit Nachdruck jeder weiteren Ausbreitung der fremden Post. Allerdings gereichte der Streit um das Postregal auf die Dauer allen Beteiligten nicht zum Vorteil. Am 16. März 1667 schloß Hans Hinüber daher mit den Postmeistern Deichmann in Braunschweig, Fuchsfeld in Hildesheim und Bödicker in Kassel einen Vertrag, in dem man sich zu gegenseitigem Postaustausch verpflichtete.²⁶

Die damals bestehenden Postlinien dienten in erster Linie dazu, die fürstlichen Residenzen untereinander und mit

bedeutenden Wirtschaftszentren zu verbinden. So wurde 1646 auf Betreiben des an einer günstigen Ost-West-Verbindung interessierten Kurfürsten von Brandenburg ein durch Kanzleiläufer und Dragoner besorgter Botendienst zwischen Berlin und Celle eingerichtet, von wo aus brandenburgische Briefe mit braunschweig-lüneburgischer Post nach Osnabrück weitergeleitet werden konnten. Von 1649 bis 1682 wurde Hannover von der Reitpost Berlin-Kleve berührt, und es gab in der Stadt sogar ein von Postmeister Everdt Lüder geleitetes brandenburgisches Postamt. Später führte der Kurs durch Hildesheimer Gebiet. 1663 wurde zwischen Hannover und Minden eine über Stadthagen fahrende Wagenpost eingerichtet. Ein Jahr später rollten Postwagen auch auf der Strecke Harburg-Soltau-Nienburg-Minden. 1669 begann man mit Postritten von Amsterdam über Nienburg, Fallingbostal und Soltau nach Harburg. 1676 entstand eine Reitpostverbindung zwischen Celle und Stade.²⁷

Schon am 13. April 1659 wurde von dem »gesampten Fürstlichen Hause Braunschweig-Lüneburg« eine Postordnung erlassen und zwei Jahre später veröffentlicht. Sie sollte »eingeschlichene Unordnungen« aus dem Wege räumen, das »Post-Werck« auf einen »beständigen richtigen Fuß« setzen und die Zuständigkeitsbereiche der Postmeister Hinüber und Deichmann abgrenzen. Damit die Post »desto beßer respectiret werden möge«, sollten die Postillione eine Livree tragen. An den Posthäusern war das fürstliche Wapen anzuschlagen. Auch sollten Siegel mit dem weißen Pferd gebraucht und die »Postillons mit solchen Brustbildern und Wapen versehen« werden.²⁸

Trotz aller Anstrengungen der Postmeister war der Nachrichtenverkehr damals noch mit vielerlei Mängeln behaftet. Insbesondere der schlechte Zustand der Postwege und die dürftige Ausstattung der Kutschen dämpften die Reiselust und führten immer wieder zu Verspätungen und Unfällen.

Darüber hinaus wurden die Fahrposten oft beraubt. Auf der Strecke Hannover–Minden kam es alle in den Jahren 1666 bis 1678 zu sechs Überfällen auf Postillione und Reisende. Das Raubgesindel ließ sich auch durch drakonische Strafen nicht immer abschrecken. Wie rigoros man mit Posträubern umging, berichtet ein hannoverscher Chronist. Danach wurden im Jahre 1663 »drey Reuter, welche die Post beraubet, am S. Nicolai Kirchhof geköpft, und zwar der eine, namens Hänschen Koch, ehe er es vermutete, im Stehen«. Die Köpfe wurden hinter dem Dorf List auf Pfähle »gesteckt«.»²⁹

Mit der Entwicklung des hannoverschen Postwesens ist der Name eines Italieners eng verbunden, der als Günstling des Herzogs Georg Wilhelm am Celler Hof zu großem Einfluß und Ansehen gelangte: Francesco Maria Capellini, genannt Stechinelli. Er war zunächst Kammerdiener, erhielt aber bald die Erlaubnis, mit ausländischen Tuchen und Wein zu handeln. Auch betätigte sich der rührige Mann als Grundstücksmakler. Er erwarb großen Reichtum und genoß die Gunst seines Landesherrn in so hohem Maße, daß ihm dieser den Titel eines Drostens verlieh.³⁰

Wie die ebenfalls aus Italien stammende Familie von Thurn und Taxis sah Stechinelli in dem aufblühenden Postwesen eine gute Einnahmequelle und erreichte es, daß ihn die regierenden Herzöge von Braunschweig-Lüneburg am 17. Juli 1678 mit dem Amt eines General-Erb-Postmeisters belehnten. Er übernahm damit die Verpflichtung, das Postwesen zu fördern, auftretende Mängel abzustellen und dafür zu sorgen, daß der Postordnung in allem »nachgegangen, dieselbige pro regula gehalten« und ohne »Vorwissen und ausdrückliche Einwilligung« der Landesherrn nicht geändert wurde. Dafür hatte Stechinelli Anspruch auf alle Einnahmen aus dem Postwesen bis zum Gesamtbetrag von 2000 Taler im Jahr. Höhere Überschüsse waren abzuliefern.³¹ Die Belehnung Stechinellis wurde durch eine Postordnung

vom 17. August 1678 bestätigt. Hilmar Deichmann und Hans Hinüber behielten als »nachgesetzte Postmeister« zwar noch die Verwaltung der von ihnen eingerichteten Linien, am Gewinn waren sie jedoch nicht mehr im gleichen Maße wie früher beteiligt. Der General-Postmeister hatte bei allen Stationen Vorsorge zu treffen, daß jeder, der »mit der fliegenden Post« fahren wollte, »umb den in der Tax-Ordnung gesetzten Preiß ohne mangel und säumnis so Tags als Nachts bedienet« werden konnte.³²

Stechinelli übernahm nicht nur Aufsicht und Direktion des Postwesens, sondern erbaute auch selbst neue Posthäuser. So entstanden Stationen mit Pferdewechsel in Schafstall, Engensen, Ohof, Zahrendorf und Wieckenberg. Wege und Brücken ließ er ausbessern, den Fuhrbetrieb erweitern. Allerdings dauerte die Tätigkeit des ersten hannoverschen General-Erb-Postmeisters nur vier Jahre. Schon am 24. April 1682 verkaufte Stechinelli das Postwesen samt allen Gerechtigkeiten für 26000 Reichstaler an den Freiherrn und späteren Grafen Franz Ernst von Platen. Weshalb er das einträgliche Amt bereits nach so kurzer Zeit niederlegte, ist leider unbekannt. Bekannt ist dagegen, daß es viele Neider gab, die dem »ausländischen Emporkömmling« das Postlehen nicht gönnten. Der Gunst seines Landesherrn erfreute sich Stechinelli jedoch auch weiterhin. Herzog Georg Wilhelm setzte es sogar durch, daß sein Schützling wegen der Verdienste um das Postwesen 1688 vom Kaiser mit dem Prädikat »von Wickenburg« in den Adelsstand erhoben wurde. Auch wußte Stechinelli für sich und seine Nachkommen mancherlei Vorteile aus der früheren Tätigkeit zu ziehen. Er genoß Briefportofreiheit und hatte Anspruch auf einen Freiplatz in der »ordinairen« Postkutsche. Die von ihm erbauten Posthäuser behielt er in seinem Besitz.³³

Der zwischen Stechinelli und seinem Amtsnachfolger abgeschlossene Kaufvertrag wurde am 9. August 1682 vom Landesherrn genehmigt. Gleichzeitig erschien eine



[Francesco Maria Capellini,
genannt Stechinelli,
General-Erb-Postmeister
von 1678 bis 1682]

[Graf Franz Ernst von Platen,
General-Erb-Postmeister
von 1682 bis 1709]



»Fürstliche Braunschweig-Lüneburgische revidirt und erneuerte Post-Ordnung«, die sowohl »sämtliche Post-Meistere, Verwaltere und Schreiber wie auch Posthalter, Postillions, Fuhrleute und andere beym Post-Wesen bediente Persohnen, als alle und jede, so sich dieser Fürstl. Braunschweig-Lüneb. reit- und fahrenden Posten gebrauchen« wollten, wie auch »sonsten jedermännlich« zu beachten hatten. Die Ordnung regelte den Postbetrieb und auch das Verhältnis zwischen Lehnsherrn und Lehnsmann in 26 Artikeln. Unter anderem wurde bestimmt, daß die regelmäßigen Posten an allen Stationen pünktlich abzufertigen waren. Reitposten hatten die Meile auf »harten, guten und Heid-Wegen« in der Regel in einer Stunde, auf »bösen und bergichten Wegen« in fünfviertel Stunden zurückzulegen. Die Fahrzeit für Postwagen betrug bei entsprechenden Wegeverhältnissen bis zu zwei Stunden. Alle anderen Wagen sollten »denen reit- und fahrenden Posten, wann die Postillions zeitig ins Horn stossen und ein Signal geben, daferne immer möglich, außzuweichen, auch still zu halten und die Posten vorbeypassieren zu lassen, schuldig seyn«.³⁴

Die »Platensche Post« galt bald als wichtigste und am besten organisierte Verkehrsanstalt im Nordwesten Deutschlands. Sie baute ihr Streckennetz immer weiter aus und ging gegen alle »Nebenposten«, die auf eigene Faust Privatpersonen, Gepäck und Briefe beförderten, energisch vor. Mit einigen von ihnen, z. B. den »Heuer-Gutschern« aus Celle, kam es zu jahrelangen Streitigkeiten. Auch mit der Taxisschen Post gab es immer wieder Auseinandersetzungen. So bat der Fürst von Thurn und Taxis den Fürstbischof von Paderborn 1683 schriftlich, den Durchzug der neu eingerichteten Reitpost Köln-Paderborn-Detmold-Hannover zu untersagen. Er beklagte sich bitter über den »Hannöverschen Hoff Marschall Baron von Platten«, weil dieser »eben der gleichen Schwenkh im Kopf und via facti schon Vill

angestehlt« habe. Ein Jahr später und 1686 noch einmal trafen beim Paderborner Fürstbischof Schreiben des Kaisers Leopold im, in denen gleichfalls um Abstellung des »braunschweigisch-plattischen Postwercks« gebeten und darauf hingewiesen wurde, Platen lasse seine Posten trotz Mahnung immer noch laufen und durch seine Bedienten sogar die kaiserlichen überfallen und ihnen die Briefpakete wegnehmen. Vor derartigen Tätlichkeiten schreckten beide Seiten nicht zurück. Wiederholt kam es zwischen den Postillionen zum Kampf um »Horn und Felleisen«. In erster Linie wurde jedoch mit »spitzer Feder« gestritten. Hiervon legt nicht zuletzt eine Fülle von Streitschriften ein beredtes Zeugnis ab.³⁵

Der Postbetrieb Ausgang des 17. Jahrhunderts darf nicht mit heutigen Maßstäben gemessen werden. Insbesondere war die Zahl der »Postbeamten« noch sehr gering. So gab es beim Postamt Hannover im Jahre 1689 außer dem Postmeister nur zwei Schreiber, sieben Postknechte, einen dreizehnjährigen Briefboten und zwei achtzehnjährige Postreiter. Das vor dem Steintor liegende erste Posthaus wurde 1672 an gleicher Stelle durch ein größeres ersetzt, um die »accomodität« der Reisenden zu erhöhen. Sie durften jetzt schon erwarten, mit dem »nöthigen Essen und Trincken und Saubern Lager, auch benötigter Aufwartung wol und zulänglich versehen« zu werden.³⁶

Etwa ab 1700 konnten Fahrgäste auch in Hannover Quartier nehmen. Postannahme und -ausgabe wurden in die Stadt verlegt. Um 1740 befand sich das Stadtpostamt in der Marktstraße 48 im Hause »de Isern Portek«, anschließend in der Burgstraße 22. Lediglich Fuhrstelle und Posthalterei blieben noch längere Zeit am alten Platz an der Celler Straße.³⁷ Während heutzutage oft Kraftwagendiebstähle begangen werden, wurden früher nicht selten Pferde gestohlen. Auch für die Vierbeiner der Post gab es Interessenten. In den Hannoverschen Anzeigen vom 7. Februar 1703 ist zu lesen:

In der Nacht vom 4. auf den 5. Februar ist einem Postillion, welcher mit ledigen Pferden vor dem Krüge zu Bothfeld gehalten, während der Zeit, daß er im Krüge gewesen, ein schwarzbrauner Hengst von 6 Jahren, einen Stern vor dem Kopfe und einen weißen Hinterfuß habend, gestohlen worden. Wer solches Pferd wieder auf hiesigen Posthof liefern, oder von dem Diebe Nachricht geben wird, dem wird eine gute Belohnung dafür gereicht werden.

Gewiß hat man den durstigen Postillion wegen Vernachlässigung seiner Aufsichtspflicht zur Rechenschaft gezogen. Vielleicht wurde er sogar fristlos entlassen. Personal-mangel gab es damals nicht, Bewerber fanden sich genug, und der Dienstherr konnte noch Ansprüche stellen. Das beweist auch ein Stellenangebot, das am 9. Dezember 1703 in den Hannoverschen Anzeigen erschienen ist. Unter »Personen, so im Dienste verlangt werden« heißt es:

Auf einer Poststation in hiesigem Lande wird sogleich ein junger unverheyrateter Mensch gesucht, der treu ist, und die Gartenkunst, oder wenigstens zu oculiren und eine Baumschule zu erzehlen, auch Bäume zu schneiden gut verstehet und etwas schreiben, mithin dergleichen gut lesen kann. Es wird derselbe bey der Post als Wagenmeister gebraucht, und muß inzwischen die Baumschule versehen, auch den Garten in Ordnung halten; dabingegen hat derselbe nebst Essen und Trinken ein ansehnliches Gehalt zu gewärtigen, und kann nach rechtlicher Aufführung sein beständiges Brot davon haben.

Nach dem Tode des General-Erb-Postmeisters Graf Franz Ernst von Platen am 24. Januar 1709 ging die Belehnung auf seinen Sohn Ernst August über, der das Amt bis 1726 ausübte. Der junge Postchef lebte jedoch über seine Verhältnisse, geriet in Geldschwierigkeiten, verpachtete Postämter an Meistbietende und forderte die Pacht für mehrere Jahre im voraus. All dieses wirkte sich nachteilig auf das Postwesen aus. Entsprechend dem Beispiel ihres obersten Herrn suchten auch andere Postbedienstete soviel wie möglich an Gewinn herauszuwirtschaften und unternahmen wenig oder gar nichts zur Verbesserung der postalischen Einrichtungen. König Georg II., der im Jahre 1726 seinem Vater Georg I. im Kurfürstentum Hannover und auf dem englischen Königsthron folgte, sah sich schließlich genötigt, diesen Übelstand durch Verstaatlichung der Post zu beheben. Dabei spielte aber auch der Gedanke eine Rolle, dem Staat selbst die Überschüsse aus dem Postwesen zu sichern. Für 450 000 Taler kaufte Georg II. dem Grafen Ludwig von Platen 1736 das Postregal ab und ordnete an, dieses solle »zu ewigen Zeiten bei seinen Nachfolgern in der Regierung und bei dem Kurfürstentum und Landen als ein demselben anklebendes hohes Recht und Regal verbleiben und auf keine Weise, weder ganz noch zum Teil veräußert werden. Seitdem gab es eine hannoversche Staatspost.³⁸