

Klaus E. Eitner

Stettin

und eine kleine Betrachtung zur Dokumentation von Sammlungen im Vorspann

Vorspann

Herr Eitner hat seine hervorragende STETTIN-Sammlung schon mehrfach mit Erfolg ausgestellt und erhielt für das Exponat, das in diesem und den folgenden Rundschreiben abgebildet wird, bei der NAPOSTA '05 in Hannover eine Bewertung im Rang Gold.

„Post gehöret zur Kultur“ und ist mit der Geschichte eines Landes oder eines Gebietes eng verbunden. Somit stellen postgeschichtliche Sammlungen ein Stück Kulturgut eines Gebietes oder eines Ortes dar, das es zu bewahren gilt. Im vorliegenden Fall ist es die Hauptstadt von Pommern, Stettin.

Doch besitzen zahlreiche Sammlerfreunde unserer Arbeitsgemeinschaft ähnliche Sammlungen ihrer Heimatgebiete, die mühsam zusammengetragen und gestaltet wurden. Und in späteren Jahren wird es bei den deutschen Ostgebieten sicherlich sehr mühsam sein, ein gleichwertiges oder auch nur annähernd ähnliches Objekt zu gestalten und dafür historische Hintergründe zu ermitteln.

Jeder Sammler, besonders in fortgeschrittenen Jahren, macht sich sicherlich so seine Gedanken, was dann „später einmal“ aus seiner Sammlung wird. Glückliche sind all jene, die jemand im Familienkreis haben, der an der Fortführung der Sammlung Interesse hat. Doch leider ist das nur selten der Fall.

Durch ein Auflösen der Sammlung gehen sowohl das „Kulturgut“ wie auch die leidenschaftliche Intention des Sammlers und das Wissen um die Historie der Post an diesem Ort verloren.

Herr Eitner hat sich hierüber seine Gedanken gemacht, die er mir bei der Zusendung der CD mit der Sammlung Stettin unter dem Titel Dokumentation mitteilte:

Dokumentation

Anliegend sende ich Ihnen eine CD Rom, auf der mein Exponat „Stettin“ gespeichert ist. Die hiermit verfolgte Zielsetzung kann ich kurz mit „Dokumentation“ beschreiben. Ich könnte mir vorstellen, dass es manche schöne und interessante Exponate im Kreise Ihrer Mitglieder gibt, bei denen allerdings die Gefahr besteht, dass mit deren Ableben auch die Sammlung irgendwann in alle Winde verstreut wird. Deshalb gebe ich an Sie die Anregung zu einem Aufruf, dass Sammlungen ostdeutscher Gebiete wenigstens gespeichert bei Ihnen erfasst werden, bevor eines Tages deren Verkauf beginnt. Die meisten Ihrer Mitglieder gehören wahrscheinlich noch der Erlebnisgeneration an und deshalb sollte mit dieser Dokumentation möglichst zeitnah begonnen werden, ehe es zu spät dafür ist. Ich selber bin nun auch schon 74 Jahre alt und mache mir so meine Gedanken.

Mit einer derartigen Dokumentation wird gleichzeitig ein wertvoller Beitrag dafür geleistet, dass wertvolle jahrzehntelange Sammel- und Forschungstätigkeit auch sichtbar bleibt und bei Bedarf wieder abgerufen werden kann.

Dieser Anregung bleibt nicht viel hinzuzufügen. Die heutigen technischen Möglichkeiten bieten mehrere Varianten dafür. Davon ist für Sammler, die mit dem Computer umgehen können, das Scannen der Albenseiten und auf CD kopieren sicherlich eine einfache Lösung. Alternativ gibt es gute Farbkopierer mit denen die Albenseiten auf Papier kopiert werden können. Ebenso bietet sich das Fotografieren mit einer Digital-Kamera an. Auch diese Bilder lassen sich auf CD's speichern. Und wahrscheinlich gibt es auch noch andere Lösungen.

Selbstverständliche Voraussetzung ist dafür, damit sich der Aufwand lohnt, dass die Sammlung qualifiziert „aufgemacht“ ist und nicht nur aus einem Konglomerat von Belegen besteht.

Damit eine Dokumentation abgeschlossen werden kann, bleibt zu berücksichtigen, dass das Speichermedium in ein Archiv zur Aufbewahrung gegeben wird. Diese Institution sollte eine langfristige Existenz besitzen.

Hans-G. Klemm

Stettin

Das Exponat stellt die Entwicklung von Postdiensten in Stettin dar von ihrem Beginn bis hin zu den Anfängen der Deutschen Reichspost sowie dem Ende der Reichspost 1945/46.

Für Stettin spielte der Ostseehafen und damit die Beförderung von Nachrichten mit Schiffen eine besondere Rolle. Diesem postgeschichtlich interessanten Aspekt wird besonderer Raum gewidmet. Das Exponat gliedert sich somit in zwei Teile, in einen allgemein postgeschichtlichen Teil und in den für Stettin spezifischen Teil, der Beförderung von Post mit Schiffen aus, nach und über Stettin.

A. Postgeschichte Stettin

1. **Botenpost**
 - a. Herzogliche Botenpost
 - b. Städtische Botenpost
 - c. Hansische Botenpost
2. **Wandel zur allgemeinen Post**
 - a. Stettin wird 1625 Postort
 - b. Schwedische Besetzung 1627 bis 1720
3. **Preußen**
 - a. Stettin wird 1720 Grenzpostamt zu Schwedisch-Vorpommern
 - b. Briefpost
 - c. Französische Besetzung 1807 bis 1813
 - d. Fahrpost
 - e. Stettin wird 1817 Oberpostamt
 - f. Einführung von Aufgabe-Stempeln
 - g. Einführung von Briefmarken
 - h. Nutzung der Eisenbahn
4. **Norddeutscher Postbezirk und Deutsches Reich**
 - a. Summarische Gebührenverrechnung
 - b. Erweiterung des Stettiner Postgebietes
 - c. Das Ende der Reichspost in Stettin 1945
 - d. „Stettiner Zipfel“ 1945/46

B. Postbeförderung mit Schiffen

1. Finnland
2. Dänemark
3. Schweden und Norwegen
4. Rußland
5. USA
6. Auf der unteren Oder
7. DEUTSCHE SEEPOST

Verwendete Literatur:

Wigand Bruns	Altdeutschland-Fahrpostbriefe 1824-1874
Richard Frick	Schiffspost im Nordsee- und Ostseeraum
Christian Hörter	Fahrpost in Deutschland 1808-1923
James van der Linden	Postvertrags-Stempel
Ilse Popp	Die Königlich Preußische Ostbahn
Hans-J. Richter	Deutsche und polnische Postanstalten in Stettin nach dem 2. Weltkrieg
H. A. Weidlich	Postscheine des preußischen Grenzpostamtes Stettin bis 1824
Rolf-Dieter Wruck	Portotaxen und Stempel der GRANDE-ARMÉE in Deutschland 1805-1813

A. Postgeschichte Stettin

Aus der allgemeinen Postgeschichte von Stettin können nur einige typische Entwicklungsstufen gezeigt werden. Besonders die Stempelvielfalt mußte in diesem Exponat in ihrem Umfang beschränkt werden. Ebenso wird die zeitliche Entwicklung nur bis in die Anfänge der Reichspost dargestellt.

Dagegen werden jedoch einige für die Stettiner Postgeschichte wesentliche Abschnitte hervorgehoben. Dazu gehören u.a. die **napoleonische Besetzung**, die **Grenzlage von Stettin** zu Schwedisch-Vorpommern, die **Franko-Stempel**, die **ersten Eisenbahnlinien** sowie **Poststellen im Umland** von Stettin, die später zur Stadt gehörten.

Besondere Beachtung und als Ausnahme von der zeitlichen Beschränkung findet jedoch das **Ende der Reichspost in Stettin 1945**. Hierzu können erstmals postgeschichtlich interessante Belege präsentiert werden. In gleicher Weise gilt dies auch für den „**Stettiner Zipfel**“ 1945/46, eine der ausgefallensten Episoden in der deutschen postgeschichtlichen Nachkriegsentwicklung.

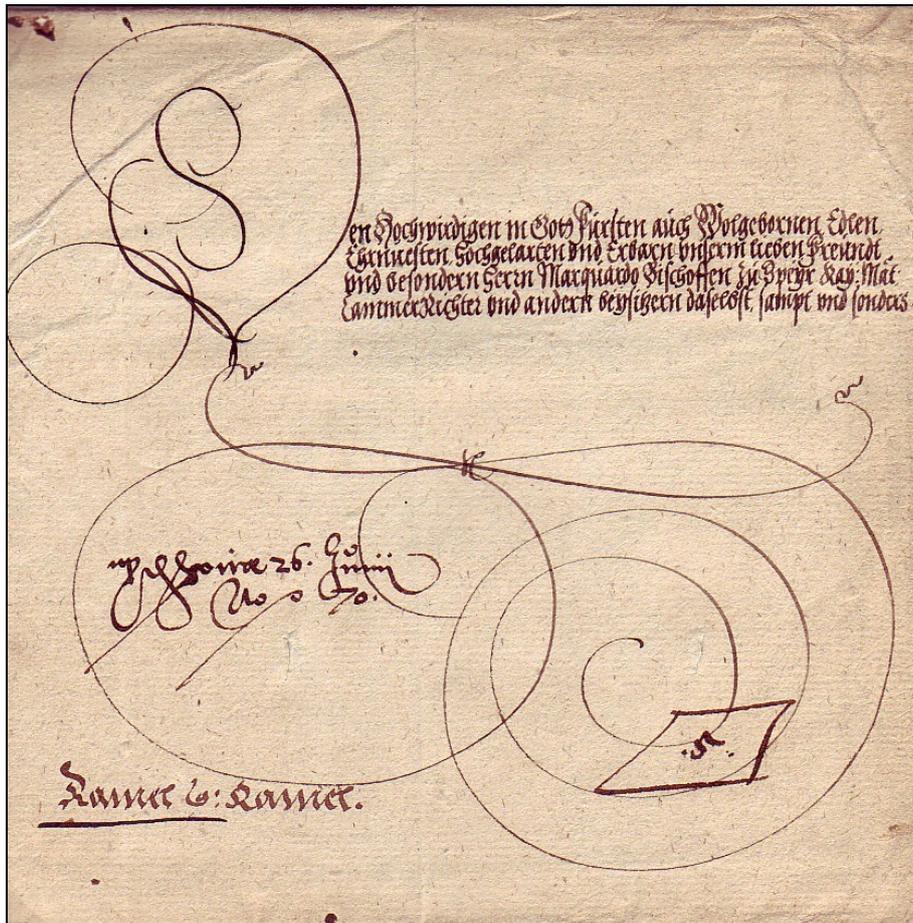
A.1. Botenpost

In der Frühzeit der Post gab es in Stettin wenigstens **drei verschiedene Botenposten**: Die herzogliche Botenpost, die Stettiner städtische Botenpost und die hansische Botenpost zwischen Hamburg und Danzig. Alle drei Botenposten konnten sich in Pommern frei und ohne Besteuerung entfalten.

A.1.a. Herzogliche Botenpost

Der pommersche Herzog hatte eigene Boten. Meist waren es Edelknaben oder fürstliche Diener, die vor jedem Gang vereidigt wurden. Ihnen oblag hauptsächlich die Zustellung der Gerichtsbriefe.

1570. Früher Botenbrief des pommerschen Herzogs

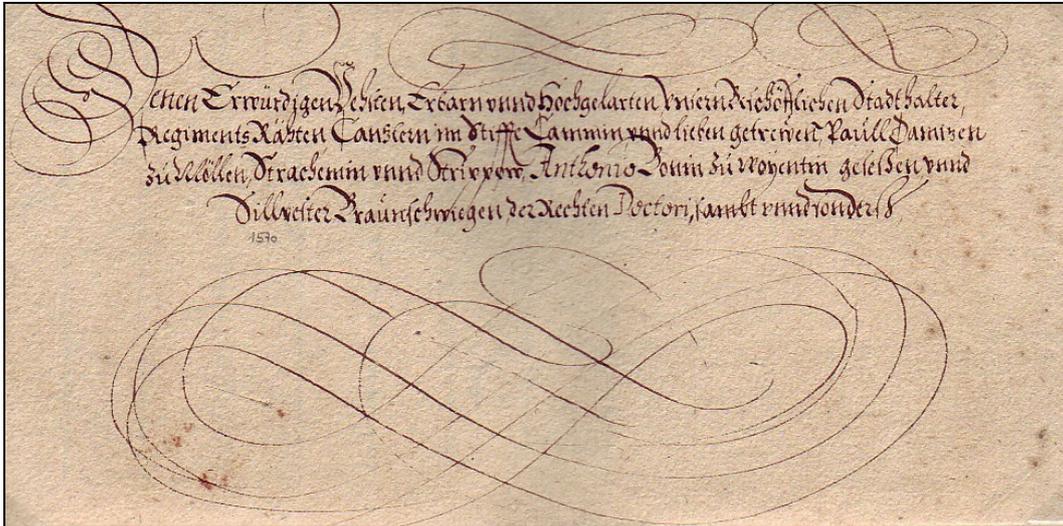


26.6.1570. Ein frühes Beispiel von Post aus Stettin. Der pommersche Herzog schrieb aus Stettin an den Bischof zu Speyer, der kaiserlicher Kammerichter war. Die Ankunft bzw. Übergabe eines Briefes wurde damals auf der Vorderseite mit einem **Präsentationsvermerk** mit Angabe des Datums notiert.

A.1.a. Herzogliche Botenpost und Städtische Botenpost

1626. Einer der letzten Briefe des pommerschen Herzogs

Mit den Kurfürsten von Brandenburg war durch Erbvertrag 1529 vereinbart, daß nach einem Aussterben der Linie der pommerschen Herzöge deren Gebiete an Brandenburg fallen sollten.

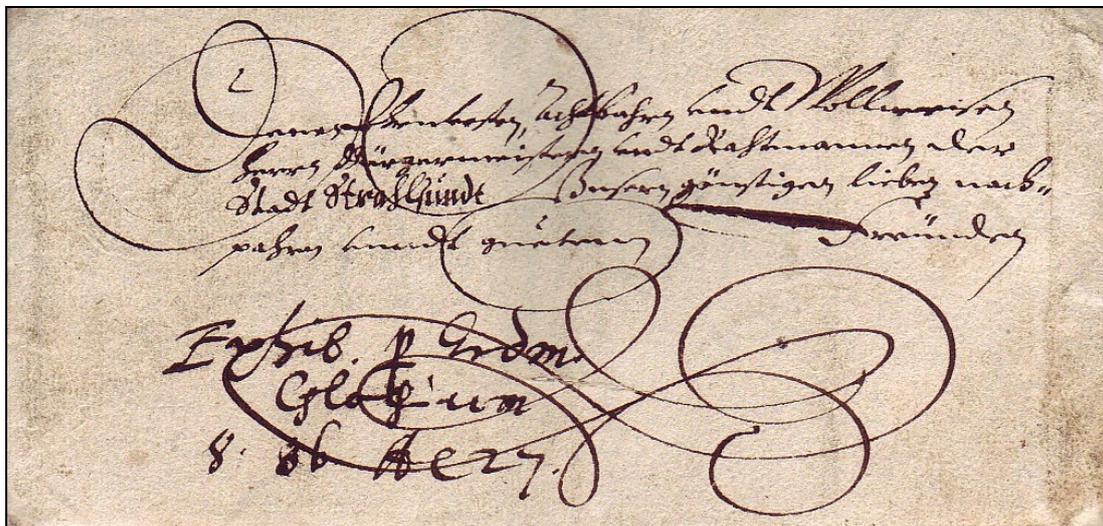


24.10.1626. Dieser **Schnörkelbrief** wurde schon während der Zeit des 30jährigen Krieges geschrieben, aber noch vor der Besetzung von Stettin durch die Schweden 1630. Der pommersche Herzog dankte nach der schwedischen Besetzung ab und verstarb bald darauf. Damit trat der Erbanspruch der Brandenburger in kraft, dessen Umsetzung aber war durch die schwedische Besetzung von Stettin und Pommern verhindert. Die Durchsetzung dieses Erbanspruches in bezug auf Stettin war den Kurfürsten von Brandenburg und späteren Königen von Preußen allerdings erst knapp 90 Jahre später möglich.

A.1.b. Städtische Botenpost

Stettin verfügte bereits bald nach der Stadtgründung 1243 über eigene Städteboten. So wird in alten Urkunden ein Läufer Hermann als Stadtbote erwähnt. Vor jedem Botengang mußte er vor dem Rat der Stadt den Boteneid leisten, die ihm übergebene Nachricht auf schnellstem Wege zu überbringen. Diese Boten genossen im Mittelalter hohes Ansehen.

1627. Brief des Bürgermeisters von Stettin an den Rat von Stralsund

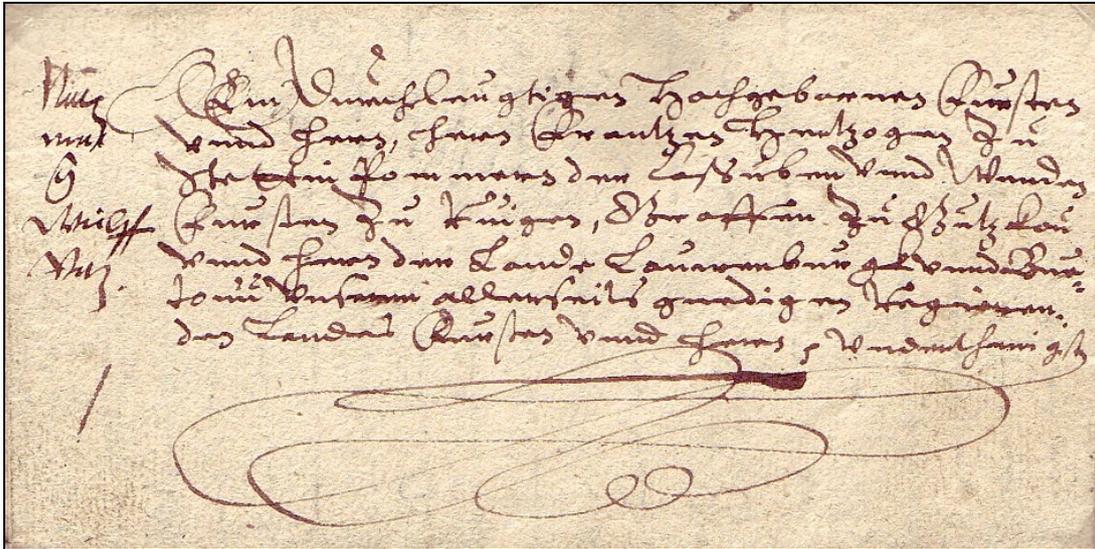


20.9.1627. Hier beschwert sich der Bürgermeister über die unrechtmäßige Inhaftierung zweier Stettiner Bürger.

A.1.c. Hansische Botenpost

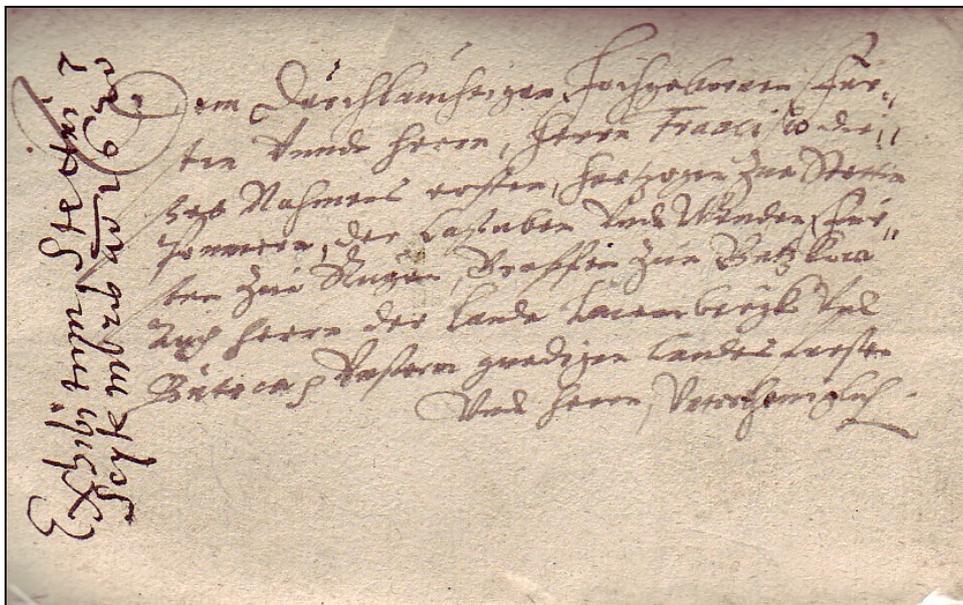
Die herzogliche Botenpost scheint das Gebiet nach Hinterpommern nicht regelmäßig bedient zu haben. Deshalb wurden beide Briefe an den Pommernherzog in Stettin wahrscheinlich durch die hansische Botenpost aus Danzig befördert. Sie weisen beide einen Empfangs- bzw. Präsentationsvermerk auf.

1619. Brief aus Schlawe (Hinterpommern) an den Herzog in Stettin



23.9.1619. Die ständische Botenpost aus Danzig verlief in Pommern entlang der Ostseeküste und berührte Lauenburg, Stolp, Schlawe, Köslin, Kolberg, Cammin und Wollin, ehe sie über Gollnow Stettin erreichte.¹

1620. Brief des Pfarrers aus Wollin an den Herzog in Stettin



Geschrieben am 26.8.1620, empfangen in Stettin am 7.9.1620. Beide Briefe tragen in ihrer Anschrift eine sog. Ergebnheitsadresse. Diese führt sämtliche Titel des Adressaten auf: „Dem Durchlauchtigen, Hochgeborenen Fürsten und Herrn, Herrn Franziskus, dem ersten Herzog zu Stettin, Pommern, der Cassuben und Wenden, Fürsten zu Rügen, Grafen zu Bützkow, unserem gnädigsten Landesfürsten und Herrn.“ Im oberen Brief ist außerdem die Herrschaft über das Land Lauenburg (Hinterpommern) als polnischem Lehen aufgeführt.

¹ Gerhard Brandtner/Ernst Vogelsang, Die Post in Ostpreußen, 2000, Seite 31

A. 2. Wandel zur allgemeinen Post

Eine Änderung in den Botenposten trat ein, als sie sich in **geschäftlich betriebene Posten** wandelten. Durch die Beförderung von Post mehrerer anderer Absender ließ sich Geld verdienen. Die bisherigen Auftraggeber ersparten die Botenkosten und übertrugen ihre Gerechtsame zur Postausübung an andere. Dies war die Geburt des später stark umkämpften Postregals. Die Botenposten des pommerschen Herzogs und der Stettiner Stadt wurden eingestellt, es verblieb der gewinnbringende hansische Postkurs zwischen Hamburg und Danzig.

A.2.a. Stettin wird 1625 Postort

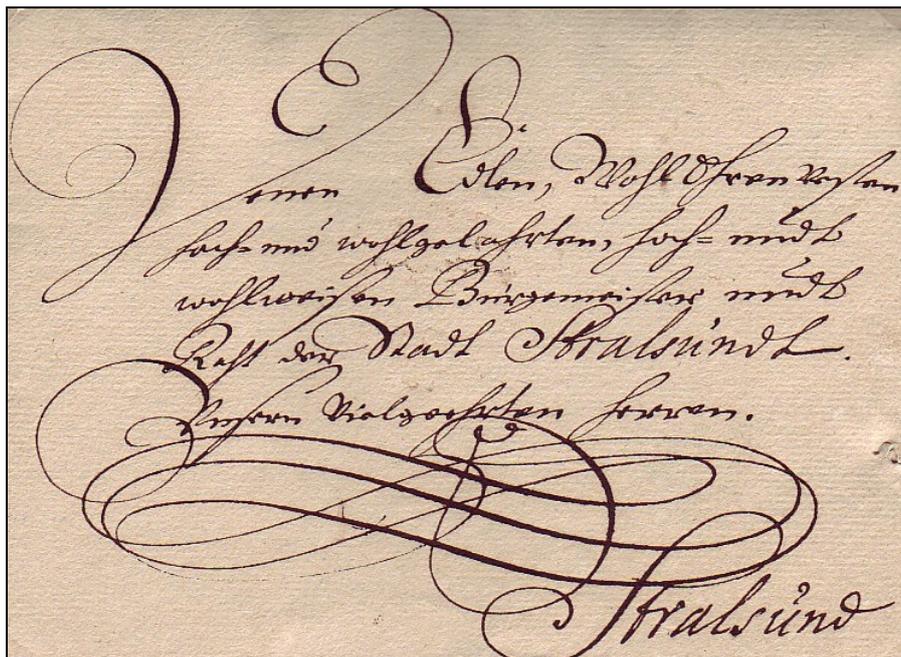
Finanzielle Vorteile geboten eine Teilung des hansischen Postkurses zwischen Hamburg und Danzig, die in Stettin erfolgte. Hierdurch wurde es nötig, **in Stettin 1625 erstmalig einen Postmeister** einzusetzen, der von beiden Seiten Sendungen entgegennahm und zum Weitertransport der anderen Seite übergab. Dabei wurde ein jeweiliges Mehr an Post von der anderen Seite vergütet. Der **Stettiner Stadtkanzleibeamte Brüsehaver wurde am 15.9.1625 vereidigt**. In einem Haus in der Stadtmitte wurden die eingehenden Briefkarten ausgehängt.²

A.2.b. Schwedische Besetzung 1627 bis 1720

1627 besetzten schwedische Truppen unter König Gustav Adolf Pommern, 1630 auch Stettin. 1637 verstarb der letzte Pommernherzog ohne Nachkommen. Entgegen der Erbzusage der Pommernherzöge, daß nach ihrem Aussterben Pommern an Brandenburg fallen sollte, behielten die Schweden das Land. Erst 1648 kam nach Ende des 30jährigen Krieges Hinterpommern zu Brandenburg, allerdings ohne Stettin und Vorpommern. Stettin verblieb bis 1720 bei Schweden.

In Stettin wurde **1641 ein schwedischer Postmeister** eingesetzt, der für Schweden jedoch zusätzliche Zensuraufgaben ausführen mußte. Dies wiederum führte zu Beschwerden von Hamburg, weil die Postsendungen ungebührlich lange aufgehalten wurden.

1681. Brief aus dem schwedisch besetzten Stettin



4.3.1681. Der Stettiner Bürgermeister wendet sich in einer Gerichtssache an den Rat der Stadt Stralsund.

² Postrat Teubner, Der Hamburg-Danziger (pommersche) Kurs, Archiv für Post und Telegraphie, 1927,

A.3. Preußen

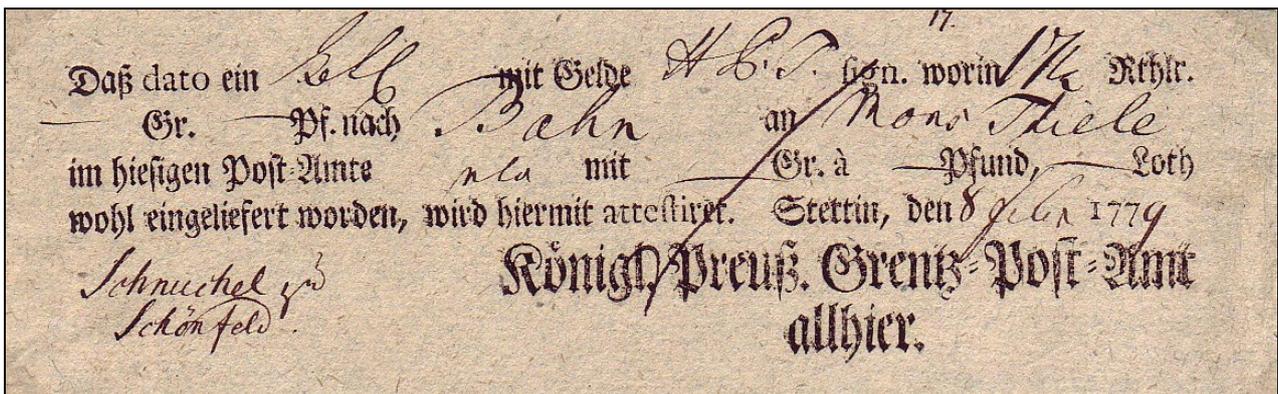
Erst 1720 gelang es Preußen, in den Besitz von Stettin zu gelangen. Vorpommern verblieb allerdings bei Schweden. Hierdurch ergab sich eine **neue Grenzlage des Postortes Stettin**, er wurde **Grenzpostamt zu Schwedisch-Vorpommern** auf dem Postkurs von Stettin nach Hamburg. Diese Regelung geht auf den Grenzrezeß 1698 zwischen Brandenburg und Schweden zurück und wird beschrieben von Heinrich von Stephan³



A.3.a. Stettin Grenzpostamt zu Schwedisch Vorpommern

1716 wurde zwischen Preußen und dem Stadtpostamt Hamburg vereinbart, daß ab Demmin der Posttransport in Richtung Stettin durch Preußen vorgenommen wird. Das Portoanrecht für beide Seiten wurde in **Stettin als Grenzpostamt** nach Maßgabe der Längen der Strecke von und nach Demmin geteilt. Damit war Preußen zu 2/3 in den Besitz des alten Hamburg-Danziger Postkurses gelangt.⁴ Der Hamburger Teil bis Demmin bestand dann noch bis zur Schaffung des Norddeutschen Postbezirkes 1868, in dem er aufging.

1779. „Königl. Preuß. Grenz – Post – Amt“



8.2.1779. Interessant sind die damals **unterschiedlichen Schreibweisen**: In Fraktur der deutschsprachige Text, in Antiqua die lateinischen Ausdrücke wie „dato“, „sign“ und „attestiret“.

1816. “Nachverwendeter“ Postschein des Grenzpostamtes



28.7.1816. Das Grenzpostamt Stettin bestand bis 1815, als Schwedisch-Vorpommern zu Preußen kam. Dieser Postschein ist unterschiedlich gedruckt, kenntlich an der Stellung des Wortes „Stettin“ und der Jahreszahl „181“.

³ Heinrich Stephan, Geschichte der Preußischen Post, Seite 95 und 149 f.

⁴ H. Neumann, Die Entwicklung des Post- und Telegraphenwesens in Pommern, Stettin 1910, Seite 40

A.3.b. Briefpost: Erste postalische Vermerke auf Briefen

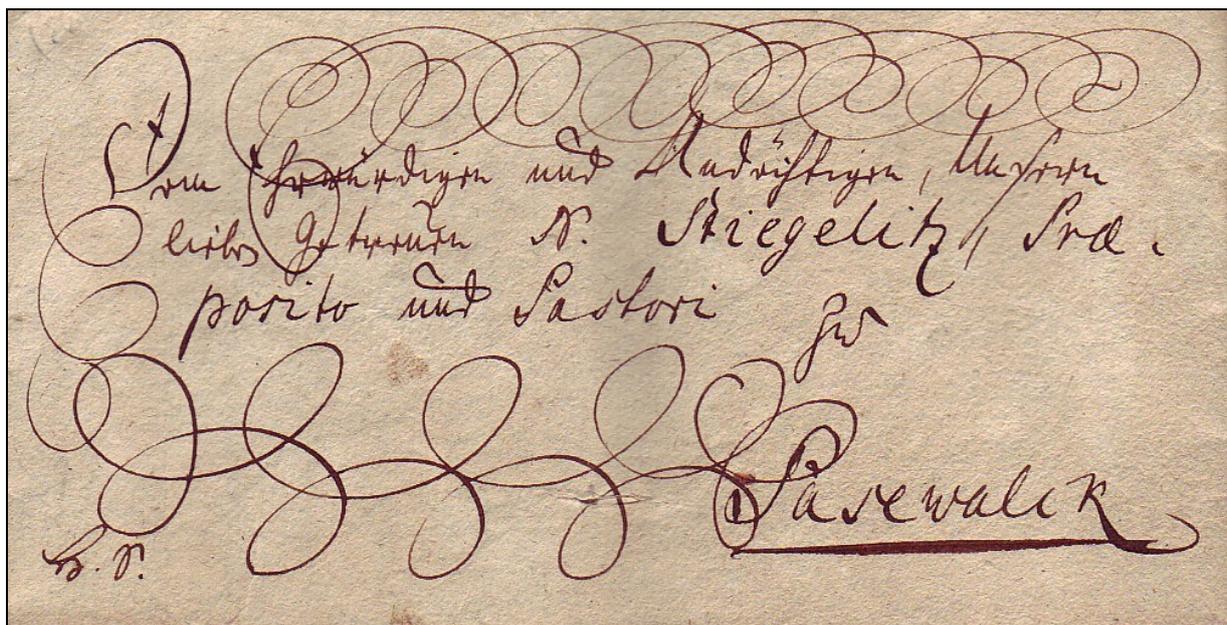
Die bisherigen Kennzeichnungen der Botenpost auf beförderten Briefen waren ihr Präsentationsvermerk mit der Bestätigung, wann der Brief seinen Empfänger erreichte. Bei den späteren auf Einnahmen orientierten Posten kam es im Gegensatz darauf an, ob für den Brief ein Beförderungsentgelt zu berechnen war oder nicht. Im Anfangsstadium wurden nur die Bündel mehrerer Briefe verrechnet, später ging man zur Taxierung einzelner Briefe über, weil damit mehr Einnahmen erzielt werden konnten.

1725. Handschriftlicher Vermerk „franco Stralsund“



29.5.1725 Der Bürgermeister von Stettin als Absender beanspruchte Portofreiheit und drückte dies durch den Vermerk „franco Stralsund“ aus. Dies bedeutete, daß der Empfänger kein Botengeld bezahlen mußte.

1734. Portofreiheits-Vermerk von Stettin nach Pasewalk



13.3.1734. Links unten sind die Buchstaben „H.S.“ (**Herrschafts-Sache**) als Portofreiheitsvermerk erkennbar. Auffällig ist die Verschnörkelung der Briefanschrift. Absender war die Preußische Regierung in Stettin.

A.3.b. Briefpost: Erste Portofreiheits-Stempel

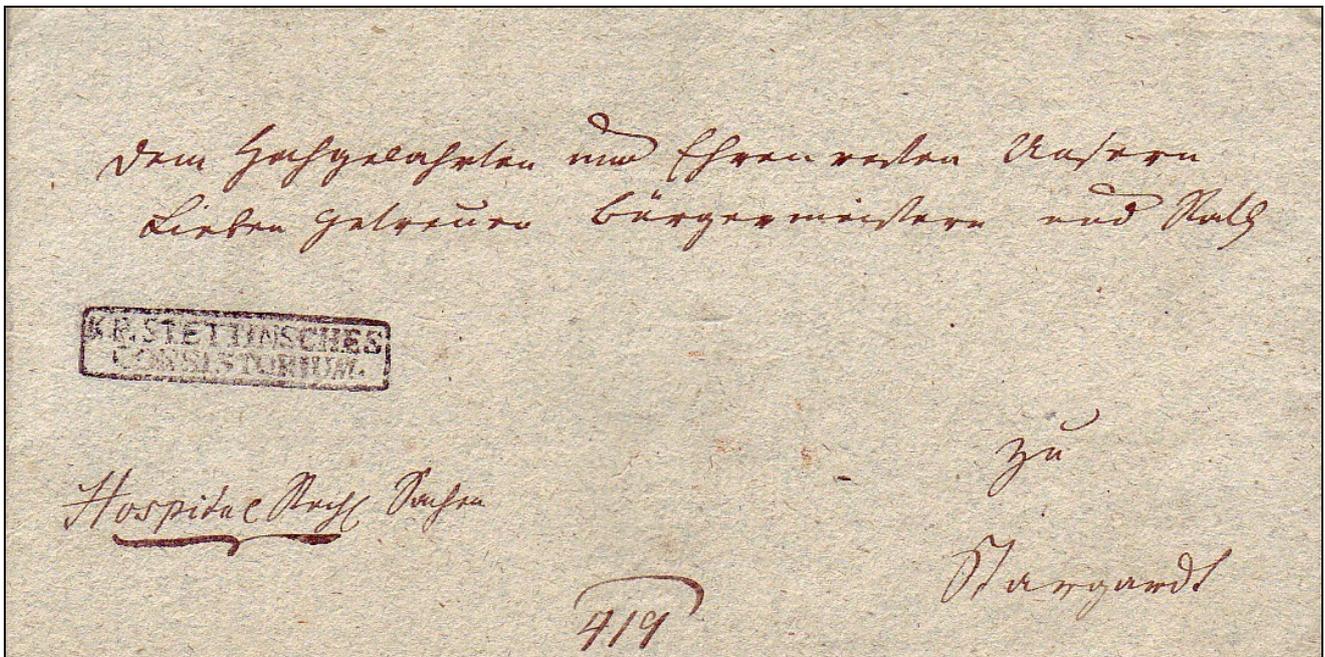
Zur leichteren Erkennbarkeit der **Portofreiheit** dienten im späteren Stadium Stempel, die vom Absender auf den Briefen angebracht wurden und die deren Privileg der Portofreiheit ausdrückten.

1795. Königlich Preußisches Pupillen Colleg



21.5.1795. Der noch in Schnörkelschrift gehaltene Brief genießt Portofreiheit, weil es sich um eine Armen-Vormundschaftssache handelt. **Der Rechteckstempel bestätigt die Portofreiheit.**

1820. Königlich Preußisches Stettinsche Consistorium



1820. Auffallend ist die Ähnlichkeit des **Portofreiheitsstempels** zum obigen Brief. Die verschnörkelte Schreibweise ist inzwischen mehr Sachlichkeit gewichen.

Beide Portofreiheits-Stempel sind abgebildet bei Feuser „Deutsche Vorphilatelie“, Supplement 1990, Seite 231

A.3.b. Briefpost: Erste Herkunft-Stempel

Hauptgrund für die Kennzeichnung der Herkunft war die leichtere Behandlung und Rückführung von unzustellbaren Briefen, um vom Absender das Porto erstattet zu bekommen.⁵ Diese Stempel stellten somit im grenzüberschreitenden Verkehr die ersten **Grenzübergang-Stempel** dar. In späteren bilateralen Verträgen finden sich hierzu Regelungen. Die Notwendigkeit von Grenzübergang-Stempeln entfiel erst mit Einführung des Deutsch-Österreichischen und später des Weltpostvereins

1743. Von Stettin über Wesel und Straßburg nach Frankreich



9.6.1743. Der Absender in Stettin vermerkte links unten „fr. Wesel“. Zu dieser Zeit war in Preußen die Posttaxe von 1712 in Kraft, nach der ein Brief von Stettin nach Wesel 5 Groschen kostete. Dieser Wert ist als Teilfranko in schwarz austaxiert. Von Wesel nach Bordeaux kassierte die französische Post weitere 25 Décimes, wie unten rechts vermerkt. Der Brief lief über Straßburg, wo er den seit 1741 in Frankreich verwendeten **Grenzübergang-Stempel** „D’ALLEMAGNE“ erhielt.⁶

1797. Von Stettin über Hamburg nach Frankreich



26.4.1797. Der **Zeilen-Stempel** „HAMBURG“ stammt von der Thurn- und Taxis-Post. Der Empfänger des Portobriefes mußte der französischen Post 34 Décimes bezahlen. Auf welchem Weg und zu welchem Porto der Brief seinen Weg von Stettin nach Hamburg nahm, geht aus ihm nicht hervor.

⁵ Peter Feuser, Deutsche Vorphilatelie, Supplement, Seit 19f.

⁶ Bei van der Linden aufgeführt als Typ 881, Seite 80

A.3.b. Briefpost: Grenzübergang-Stempel

Anders als die Herkunft-Stempel auf der vorhergehenden Seite dienten die Grenzübergang-Stempel der **Abrechnung zwischen den Postverwaltungen**, die einen Postvertrag miteinander geschlossen hatten.

Preußen hat 1798 den linken Niederrhein an Frankreich verloren. Mit dem Frieden von Codroipo mußte Preußen die linksrheinischen Gebiete an Frankreich abtreten. Wesel auf der rechten Rheinseite wurde preußisches Grenzpostamt. Die französische Post verwendete in ihrem Grenzort Maseyck den Grenzübergang-Stempel „**PAR WESEL**“.⁷

1799. Wesel liegt jetzt an der Grenze zu Frankreich



17.4.1799. Teilfrankobrief. Die **Briefgebühr von Stettin bis Wesel** wurde vom Absender mit 6 ½ Groschen bezahlt. Die französische Post erhob vom Empfänger 38 Décimes.

1801. Die Gebühr bis Wesel hat sich vermindert



10.11.1801. Teilfrankobrief. Die preußische **Gebühr von Stettin bis Wesel** beträgt nur noch 5 Groschen. Der Empfänger mußte 17 Décimes bezahlen.

⁷ Diese Grenzübergang-Stempel wurden 1804 abgelöst durch einen neuen Text: „Prusse Par Maseyck“, siehe Catalogue des Marques de Passage, James van der Linden, 1993, Seite 189

A.3.b. Briefpost: Die Zeit der Cholera

„Cholera-Briefe“

Die Bezeichnung „Cholera-Brief“ ist nicht im wörtlichen Sinne zu verstehen sondern als Hinweis, daß die Zeit der Cholera 1831/32 auch auf Briefen ihre Spuren hinterließ. Man dachte sich verschiedene Methoden aus um zu verhindern, daß die Epidemie über Briefe verbreitet wurde. Hierzu gehörte vor allem das **Räuchern der Briefe**.

1831. Bestätigung des Räucherns durch die Sanitäts-Station



10.1831. Dieser Brief von Berlin nach Stettin durchlief eine Sanitäts-Station, die das Räuchern der Briefe zu überwachen hatte. Der kleine **Kreis-Stempel „SAN.St.“** sollte dem Empfänger Gewißheit verschaffen, einen desinfizierten Brief zu erhalten. Deutlich sichtbar sind die verschiedenen Punzierungen des Briefes, um das Eindringen des Rauches in den Faltbrief zu erleichtern.

1832. Cholera-Brief: Räucherung in Holland



13.6.1832. Der aus Stettin nach London gerichtete Brief durchlief eine Räucherung in Holland, um evtl. vorhandene Bazillen abzutöten. Als Bestätigung der Säuberung erhielt der Brief den **roten Zeilen-Stempel „GEZUIVERD“**. Der Absender vermerkte „fco.“ und bezahlte bis zur Grenze mit 4 Silbergroschen im voraus laut roter handschriftlicher Bestätigung. Gleichzeitig erhielt der Brief den preußischen Zeilen-Stempel „FRANCO“.

A.3.c Französische Besetzung in Stettin

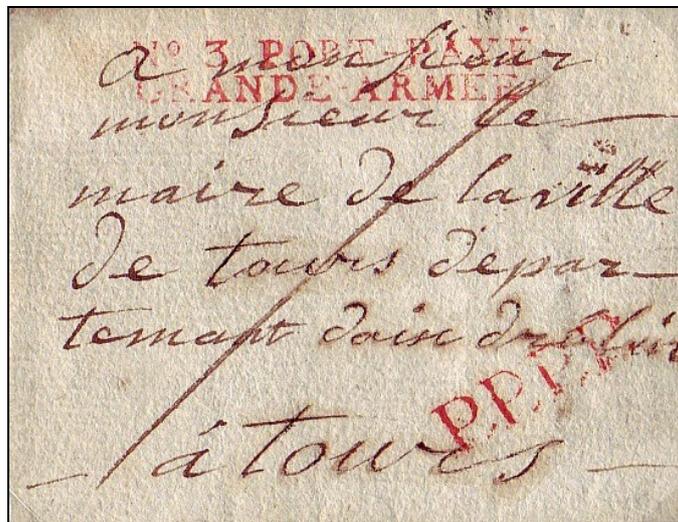
Stettin wurde zwischen 1807 und 1813 von napoleonischen Truppen besetzt. In diesen Jahren existierten fünf verschiedene Feldpostämter in Stettin, einige stationär, andere „ziehend“ mit der Truppe, die sich nur kürzere Zeit in Stettin aufhielten.

N° 3 Grande Armée
 N° 14 Grande Armée
 N° 50 Grande Armée
 N° 54 Grande Armée
 N° 14 Armée d'Allemagne

Die Regel waren Portobriefe, vorausbezahlte Briefe stellten die Ausnahme dar.

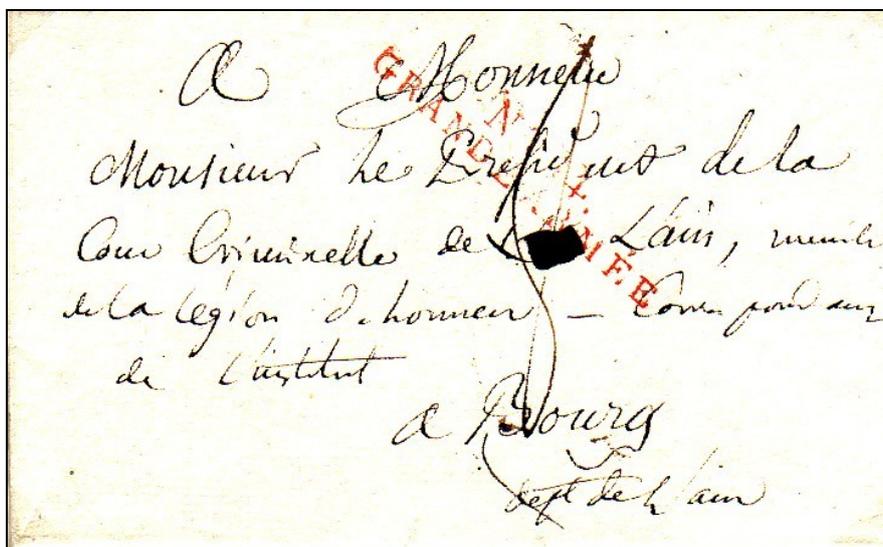
Von allen fünf Feldpostämtern haben sich Belege aus Stettin erhalten, wie nachstehend gezeigt wird.

1808. „N° 3 PORT – PAYÉ GRANDE ARMÉE“ (Stationär) Frankobrief



12.1.1808. Der Aufgabe-Stempel stammt vom zentralen Feldpostamt des 4. Corps der Grande Armée. Der weitere rote Zeilen-Stempel „P.P.P.“ (**Port Payé Passe Paris**) bestätigte die Vorauszahlung der Briefgebühr, ebenso auch die diagonale Kreuzung des Briefes.

1817. „N° 14 GRANDE ARMÉE“ (Ziehend)



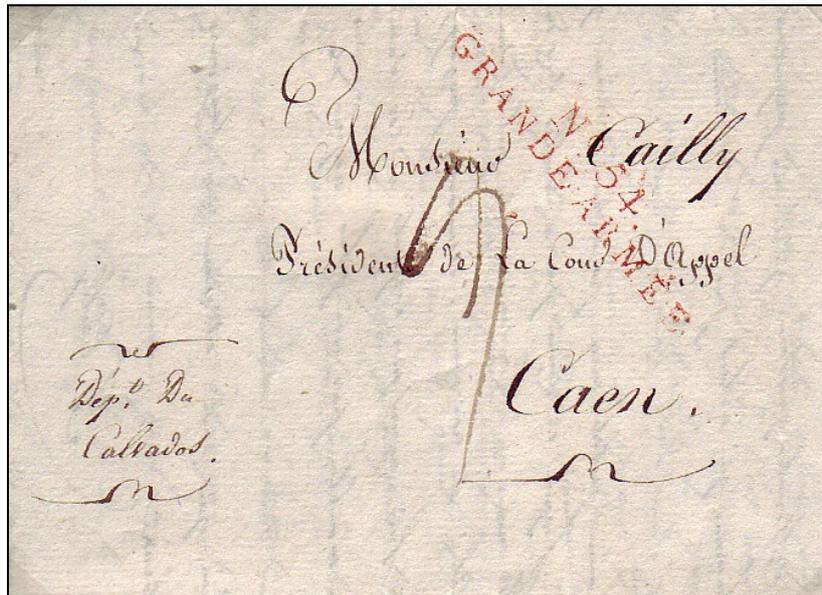
10.2.1817. Hier handelte es sich um ein „ziehendes“ Postamt, das zur 4. Dragoner-Division der Kavallerie-Reserve gehörte. Die Stempelverwendung (bisher 5mal an verschiedenen Orten in Deutschland bekannt) ist für Stettin in der Literatur nicht erwähnt.

A.3.c. Französische Besetzung in Stettin

Zwei Belege vom stationären Feldpostamt 54 der GRANDE ARMÉE

Dieses Feldpostamt in Stettin hat vom Februar bis November 1807 bestanden

Februar 1807. „N° 54 GRANDE ARMÉE“ Frühverwendung



10.2.1807. Der Empfänger in Tours mußte das volle Porto von 9 Décimes bezahlen

März 1807. „N° 54 PORT – PAYÉ GRANDE ARMÉE“ Frankobrief

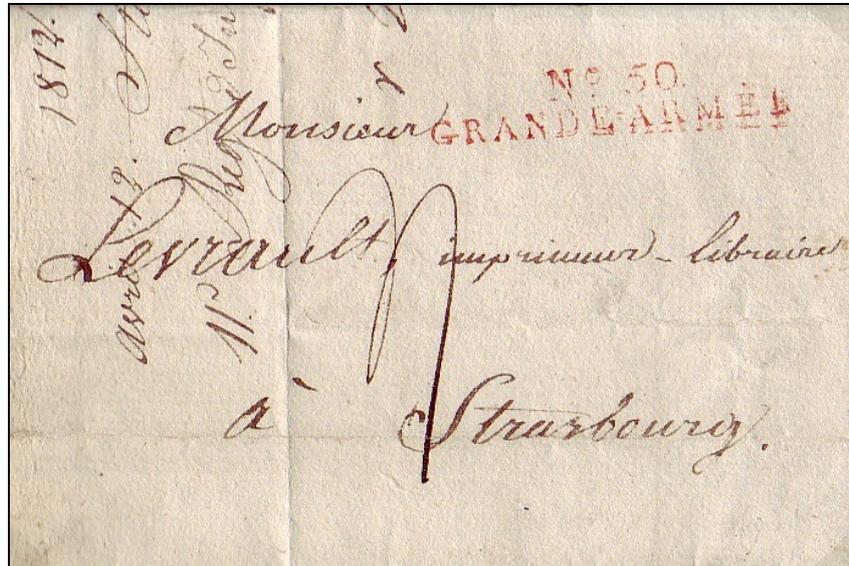


22.3.1807. Gleich **drei Merkmale** weisen auf die Vorauszahlung hin: Der Abgangs-Stempel „N° 54 PORT-PAYÉ GRANDE ARMÉE“, der schwarze Rechteck-Stempel „P.P.“ und schließlich die diagonale Kreuzung des Briefes.

A.3.c. Französische Besetzung in Stettin

Im Frühjahr 1812 wurde eine 2. GRANDE ARMÉE aufgestellt, die gegen Rußland ziehen sollte.

1812. „N° 50 GRANDE ARMÉE aus Stettin (stationär)



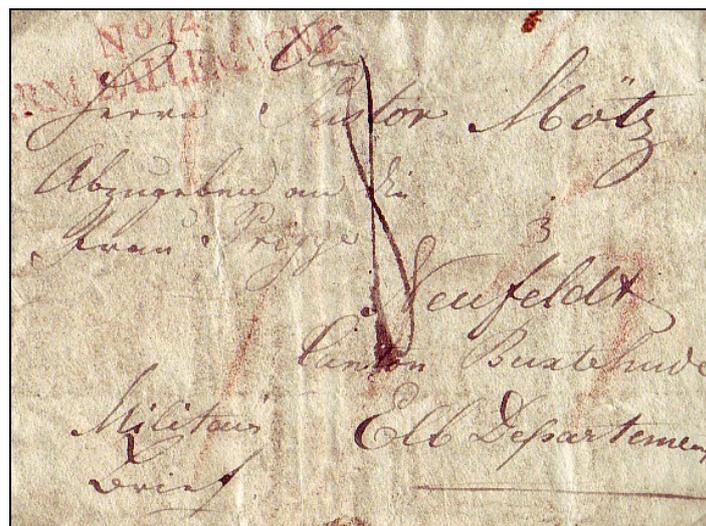
12.4.1812. Der Empfänger in Straßburg mußte lt. schwarzer Taxierung 4 Décimes bezahlen.

Eine Verwendung dieses Stempels in Stettin ist in der Literatur bisher nicht nachgewiesen.

„ARMÉE d'ALLEMAGNE“ (ziehend)

Diese Armee wurde Anfang 1809 in den französisch besetzten Gebieten aufgestellt und nahm an den Feldzügen gegen Österreich teil.

1812. „N° 14 ARM. D'ALLEMAGNE aus Stettin



7.4.1812. Dieser Brief eines deutschen Soldaten an seine Mutter wurde kurz vor der Verlegung seiner Einheit nach Bromberg geschrieben, um am Rußland-Feldzug teilzunehmen. Bei Ankunft des Briefes mußte die Mutter 8 Schilling bezahlen. Die erhoffte Portobefreiung laut Vermerk „Militair-Brief“ wurde nicht gewährt.

Aus dem Jahr 1812 ist in der Literatur kein Stempel dieses Typs aus Stettin erwähnt

Anmerkung der Redaktion:

Dieser erste Teil der Sammlung mit insgesamt 84 Blättern (= 7 Ausstellungsrahmen) beginnt - wie Sie gesehen haben - bei der Frühgeschichte der Post in Stettin und reicht bis zum Ende der Französischen Besetzung 1812.

Die Wiedergabe wird im nächsten Rundschreiben mit der preußischen Fahrpost begonnen und bis zur Nutzung der Eisenbahn fortgesetzt.

Danach werden in der 3. Fortsetzung Belege aus der Zeit ab dem Norddeutschen Postbezirk bis zum Ende der Deutschen Reichspost und aus dem „Stettiner Zipfel“ von 1945/46 gezeigt.

Im 4. Teil finden Sie dann - so habe ich die Aufteilung geplant - Abbildungen und Beschreibungen von Belegen der von Stettin ausgehenden Schiffspost.

Für die Wiedergabe in unserem Rundschreiben sind Randbreiten und der Platz für die Kopfzeile einzuhalten. Dadurch konnten die Albenseiten nicht immer 1 : 1 übernommen werden.

So wurden teilweise Zeilenabstände und Schriftgrößen geringfügig verändert und es mussten auch einige Belegabbildungen auf 92 % verkleinert werden.

Die Redaktion war dabei bemüht die Blattgestaltung des Sammlers nicht zu stören. Sollte jemand ein Manko feststellen, so lasten Sie dies bitte nicht dem Exponatgestalter an.

Die Beschreibung der Belege wurde nicht verändert.

Abschließend danke ich Herrn Eitner für diese Dokumentation seiner Sammlung und für die recht arbeitsfreundliche Gestaltung seiner Aufzeichnung. Damit waren einerseits diese Veröffentlichung einer hochrangigen Sammlung und andererseits auch die Anpassung an den Formalismus unseres Rundschreibens möglich.

Als Arbeitsgemeinschaft wünschen wir uns, dass dieses Beispiel Nachahmer findet. Denn - wie schon eingangs gesagt - ist eine solche Darstellung zur Postgeschichte unserer Heimatgebiete ein historisches Dokument. Ich wünsche unserer Arbeitsgemeinschaft also noch recht viele solcher interessanter CD's.

Durch unsere Anerkennung im Bund Deutscher Philatelisten e.V. werden unsere Rundschreiben in dessen Archiv aufbewahrt, aber auch an die Deutsche Bibliothek/Deutsche Bücherei gegeben. Damit ist ein Höchstmaß an Sicherheit für die Archivierung gegeben.

Das ist doch eine Überlegung wert!



Klaus E. Eitner

Stettin (Teil 2)

Das Exponat stellt die Entwicklung von Postdiensten in Stettin dar von ihrem Beginn bis hin zu den Anfängen der Deutschen Reichspost sowie dem Ende der Reichspost 1945/46.

Für Stettin spielte der Ostseehafen und damit die Beförderung von Nachrichten mit Schiffen eine besondere Rolle. Diesem postgeschichtlich interessanten Aspekt wird besonderer Raum gewidmet. Das Exponat gliedert sich somit in zwei Teile, in einen allgemein postgeschichtlichen Teil und in den für Stettin spezifischen Teil, der Beförderung von Post mit Schiffen aus, nach und über Stettin.

A. Postgeschichte Stettin

1. **Botenpost**
 - a. Herzogliche Botenpost
 - b. Städtische Botenpost
 - c. Hansische Botenpost
 2. **Wandel zur allgemeinen Post**
 - a. Stettin wird 1625 Postort
 - b. Schwedische Besetzung 1627 bis 1720
 3. **Preußen**
 - a. Stettin wird 1720 Grenzpostamt zu Schwedisch-Vorpommern
 - b. Briefpost
 - c. Französische Besetzung 1807 bis 1813
- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none"> d. Fahrpost e. Stettin wird 1817 Oberpostamt f. Einführung von Aufgabe-Stempeln g. Einführung von Briefmarken h. Nutzung der Eisenbahn |
|--|
4. **Norddeutscher Postbezirk und Deutsches Reich**
 - a. Summarische Gebührenverrechnung
 - b. Erweiterung des Stettiner Postgebietes
 - c. Das Ende der Reichspost in Stettin 1945
 - d. „Stettiner Zipfel“ 1945/46

B. Postbeförderung mit Schiffen

1. Finnland
2. Dänemark
3. Schweden und Norwegen
4. Rußland
5. USA
6. Auf der unteren Oder
7. DEUTSCHE SEEPOST

Verwendete Literatur:

Wigand Bruns	Altdeutschland-Fahrpostbriefe 1824-1874
Richard Frick	Schiffspost im Nordsee- und Ostseeraum
Christian Hörter	Fahrpost in Deutschland 1808-1923
James van der Linden	Postvertrags-Stempel
Ilse Popp	Die Königlich Preußische Ostbahn
Hans-J. Richter	Deutsche und polnische Postanstalten in Stettin nach dem 2. Weltkrieg
H. A. Weidlich	Postscheine des preußischen Grenzpostamtes Stettin bis 1824
Rolf-Dieter Wruck	Portotaxen und Stempel der GRANDE-ARMÉE in Deutschland 1805-1813

In diesem 2. Teil werden die Kapitel A.3 d - h - wie oben markiert - gezeigt,

Die Red.

A.3.d. Fahrpost: Erste Stettiner Postscheine

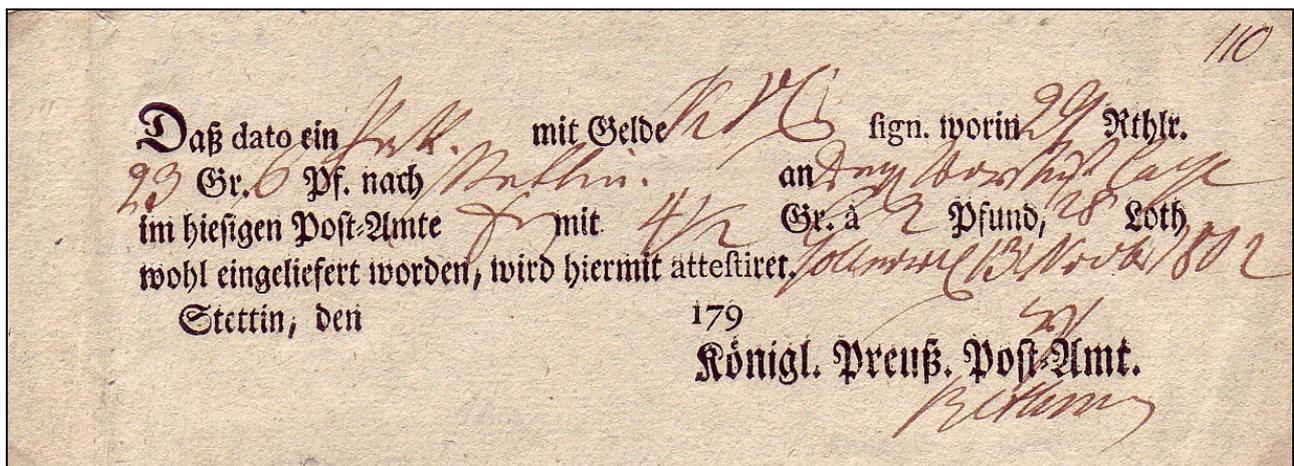
1737. „Königl. Preuß. Post – Amt“ anstatt wie sonst üblich: „Posthaus“

Nur in Stettin zu finden: Hochovales Postsiegel mit Krone, Ortsangabe und Posthorn

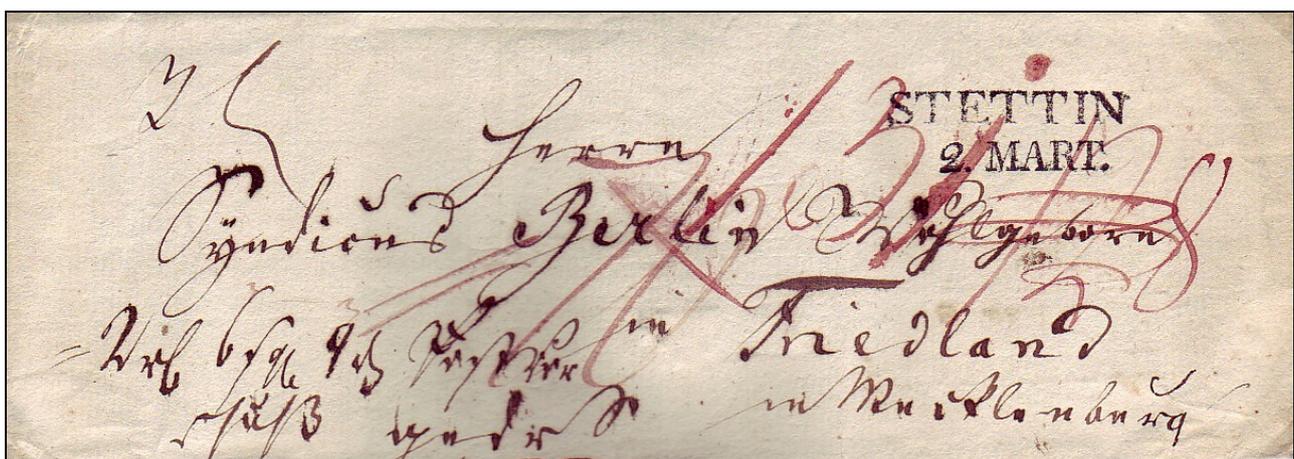


18.6.1737. Während in Preußen die Postscheine bis 1820 stets auf „Posthaus“ lauteten, bezeichnete sich Stettin als „Post-Amt“. Beispiel eines der frühesten preußischen Postscheine von Stettin.

1802. „Königl. Preuß. Post – Amt“: Verwendung aushilfsweise in Gollnow statt in Stettin.



13.11.1802. Gollnow war die nächste Station auf dem Postkurs Stettin-Danzig und es gab von daher viele sachliche und persönliche Verbindungen. So ist es erklärlich, daß Stettin mit Vordrucken von Postscheinen bei Gollnow aushalf.

Ca. 1830. Postvorschuß nach Friedland in Mecklenburg-Strelitz

(Erläuterung siehe Folgeseite)

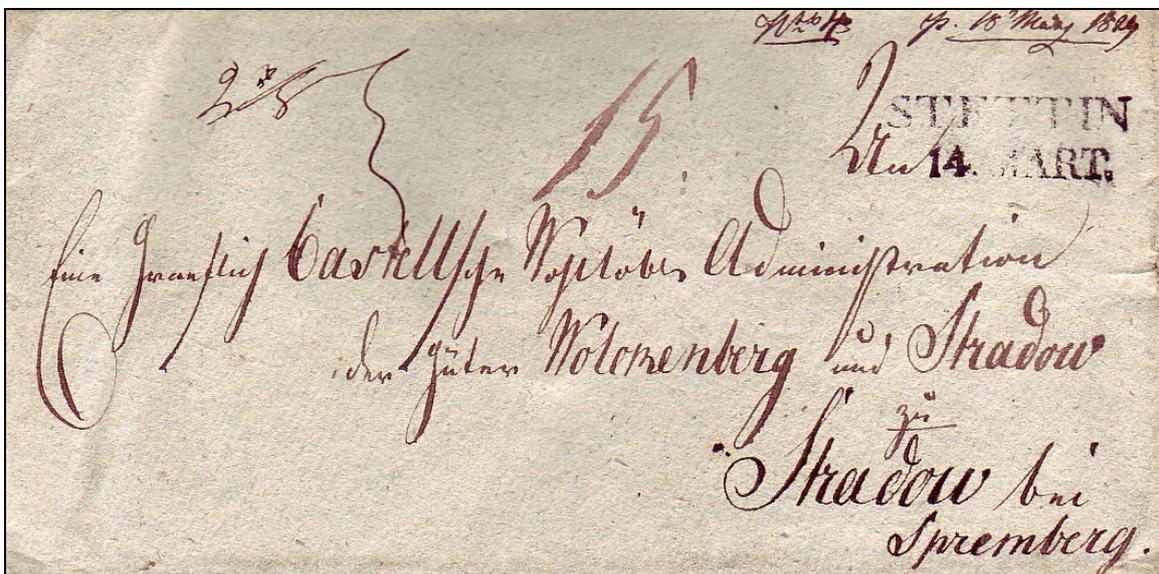
A.3.d. Fahrpost: Postvorschuß (Fortsetzung) und Paketbegleitbrief

Was bedeutet Postvorschuß? Dies stellte eine alte **kaufmännische Methode** zur Abrechnung von Beförderungskosten unter Spediteuren dar: Mit der Entgegennahme von Fracht von einem anderen Spediteur ersetzte man ihm auch dessen Beförderungskosten. Diese konnte man sich vom Empfänger wiederholen und als Sicherheit diente die Ware. Dieses System fand auch bei der Post Anwendung und wurde in Preußen in der **Postordnung von 1782** geregelt.

Hier betrug der Postvorschuß 2 Taler 6 Silbergroschen 9 Pfennig. Der endgültige vom Empfänger einzuziehende Betrag von 131 mecklenburgischen Schillingen läßt sich bei einem Umrechnungskurs von 1 Silbergroschen = 1 $\frac{3}{4}$ Schilling wie folgt nachvollziehen:

- Preußische Briefgebühr: 1 Silbergroschen =	1 $\frac{3}{4}$ Schillinge
- Einzuziehender Geldbetrag: 2 Taler 6 Silbergroschen 9 Pfennig oder 66 $\frac{3}{4}$ Silbergroschen =	117 Schillinge
- Procuragebühr: 1 Silbergroschen je $\frac{1}{2}$ Taler = 5 Silbergroschen =	8 $\frac{3}{4}$ Schillinge
- Taxe für den Vorschuß: Bis 50 Taler doppelte Briefgebühr 2 Silbergroschen =	3 $\frac{1}{2}$ Schillinge
- insgesamt laut letzter roter Taxierung	131 Schillinge

1829. Paket nach Spremberg



14.3.1829. Für Pakete sah das Tax-Post-Regulativ von 1825 eine einheitliche Taxe von $\frac{1}{4}$ Silbergroschen je Pfund und je 5 Meilen vor, allerdings wurden Mindestsätze festgelegt. Danach hätte dieses Paket von 2 Pfund nur 6 $\frac{3}{4}$ Silbergroschen erfordert (9. Progression oder: $2 \times 9 \times \frac{1}{4} = 6 \frac{3}{4}$). Der Mindestsatz betrug jedoch 14 Silbergroschen plus 1 Silbergroschen Scheingeld. Deshalb die rote Taxierung „15“.

Ein ähnlicher Brief nach Stradow ist abgebildet bei Feuser, Supplement, Seite 21

Verbesserung des Arbeitsablaufes: 1850. Paketaufkleber vorderseitig

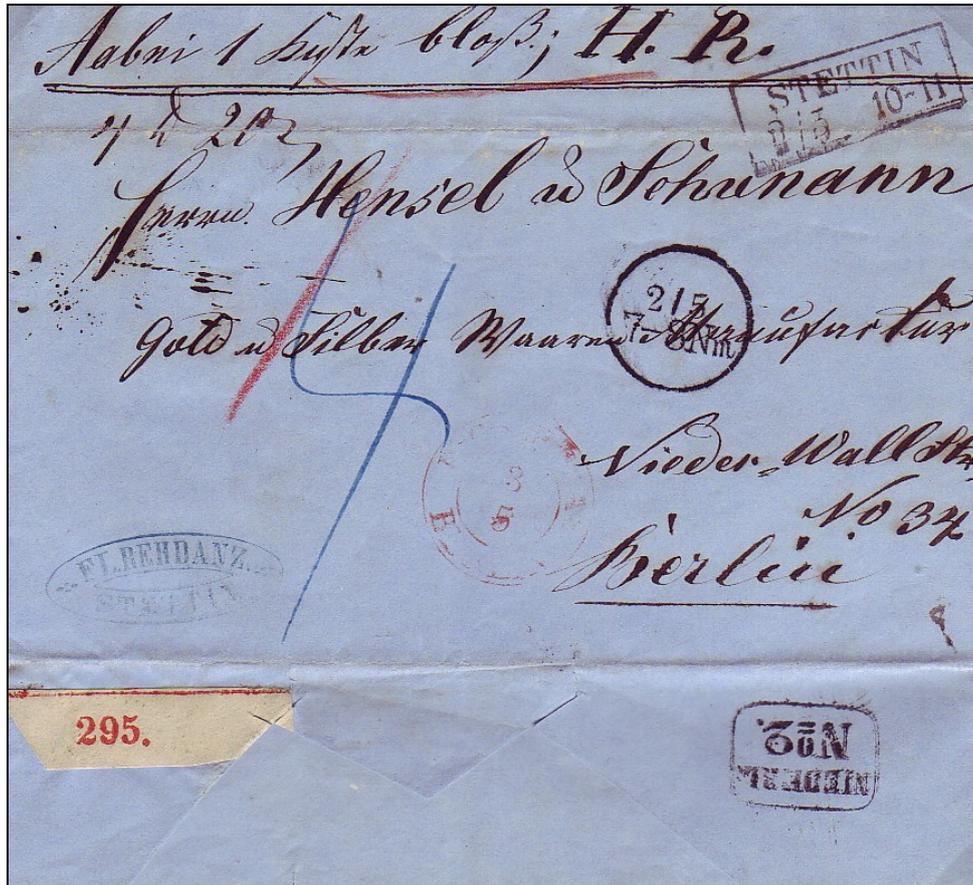


A.3.d. Fahrpost: Paketbegleitbriefe

Die Pakete und Paketbegleitbriefe trugen lediglich eine übereinstimmende Signatur. Anhand dieser Signatur mußte das Empfangspostamt das Paket feststellen. Bei größerem Paketaufkommen wurde dies zeitraubend. Preußen verbesserte diesen Arbeitsablauf. Ab 1849 gab es numerierte zweiteilige Paketaufklebezettel.¹ Der kleinere Teil kam auf den Brief, der größere auf das Paket.

1856. Paketaufkleber rückseitig

Rechteck-Stempel „NIEDERL. N° 2“ (Niederlage) nur von Stettin bekannt



1861. Paketzettel auf der Vorderseite



10.7.1861. Für die Freimachung der Fahrpost kamen ab 1853 auch Freimarken in Betracht.

¹ Wigand Bruns, Altdeutschland Fahrpostbriefe 1824-1874, Seite 30

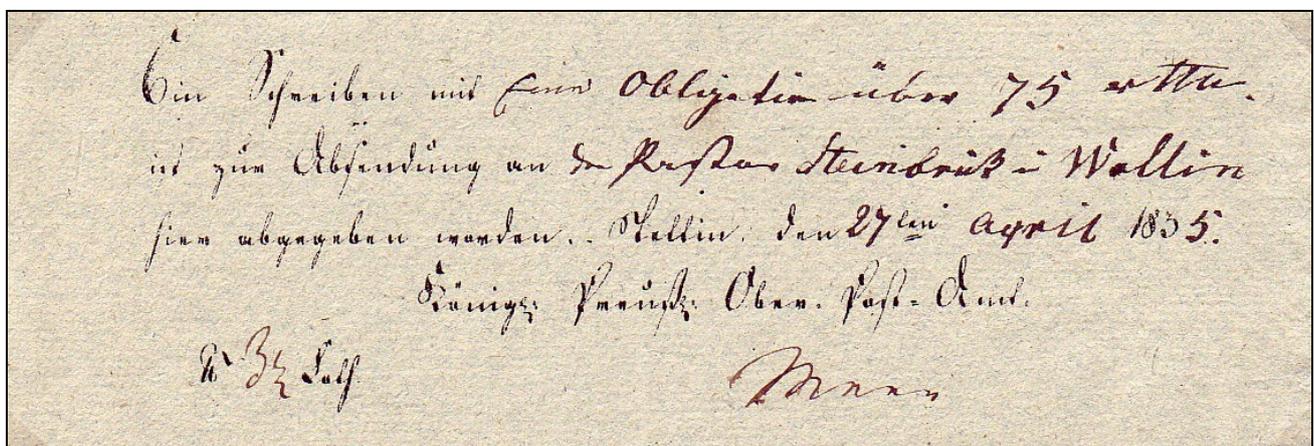
A.3.d. Fahrpost: Paketbegleitbriefe, A.3.e. Stettin wird 1817 Ober-Postamt**1867. Die zweite Type des Paketzettels: Nummer und Aufgabort**

28.1.1867. Diese neuen Paketzettel wurden bis in die Zeit des Norddeutschen Postbezirkes verwendet und dann abgelöst durch Zettel, auf denen **erst der Ort und dann die Nummer** standen. - Nach der Pakettaxe hätte die Gebühr $2\frac{1}{2}$ Silbergroschen betragen ($4 \times 1,5 \times 5$), jedoch galt auch hier wie bei dem Begleitbrief auf der vorhergehenden Seite die Mindestgebühr von 4 Silbergroschen.

A.3.e. Stettin wird 1817 Ober-Postamt

Stettin wurde 1817 zum Ober-Postamt erhoben. Damit wurde die inzwischen erreichte Bedeutung des Postortes unterstrichen. Zusätzliche Funktionen wie z.B. die Unterstellung kleinerer anderer Postämter waren hiermit nicht verbunden. Dieser Status des Stettiner Postamtes kommt nur auf Einlieferungsscheinen zum Ausdruck.

Die Bezeichnung „Ober-Postamt“ bleibt Stettin erhalten bis zur **Neuorganisation der Preußischen Post 1850**. In jenem Jahr werden nicht nur Freimarken eingeführt sondern erstmalig werden für jeden Regierungsbezirk Ober-Postdirektionen als Mittelbehörden zum Generalpostamt in Berlin gebildet. Stettin wurde Sitz einer der neuen 26 Ober-Postdirektionen. Das Stettiner Postamt wurde **1850 ein „Postamt I. Klasse“**.



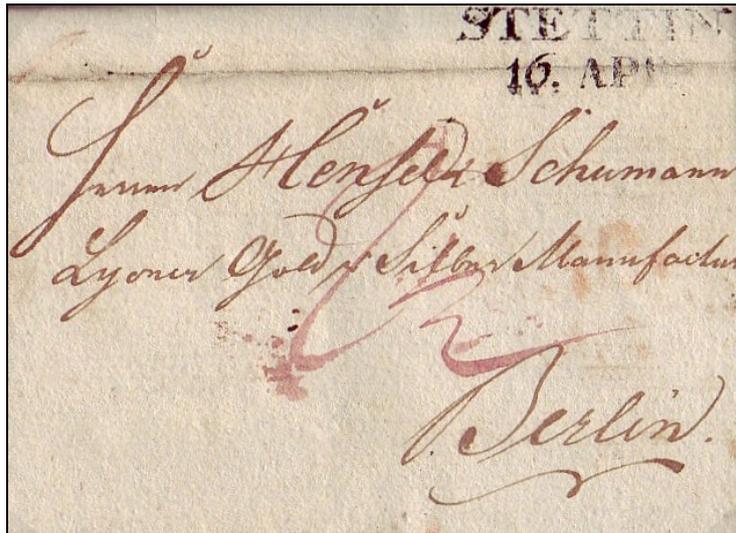
27.4.1835. Interessant an diesem Postschein ist die vor Ort in Stettin vorgenommene handschriftliche Vielfältigung

A.3.f. Einführung von Aufgabe-Stempeln: Zeilen-Stempel

Im Vergleich zu anderen Postverwaltungen führte Preußen relativ spät Abgangs-Stempel mit Orts- und Datumangabe ein. Die zutreffende Berechnung und Prüfung des sich nach Gewicht und Entfernung bemessenden Portos sollte erleichtert werden. Durch das Datum sollte ersichtlich werden, wie schnell die Beförderung durch die Post erfolgte. Zunächst wurde nur die Stempelung von Briefen in das Ausland vorgesehen. Wegen der offensichtlichen Erleichterung wurde dies **ab 1.3.1817 auf alle Briefsendungen ausgedehnt**.

1817. Früher Zeilen-Stempel von Stettin

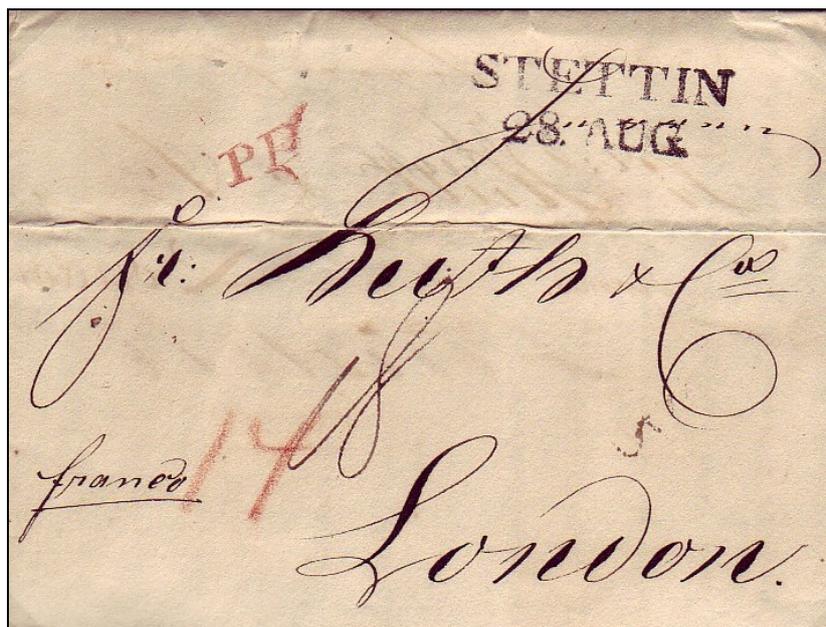
Stempel 39 mm lang



16.4.1817. Für Stettin ist dies der erste Typ eines Abgangs-Stempels. **Dieser Brief nach Berlin gehörte zu den ersten Stücken**, auf denen dieser Stettiner Abgangs-Stempel zu sehen ist. Der rote Taxvermerk lautet auf 2 ½ (Gute Groschen). Silbergroschen wurden in Preußen erst 1822 eingeführt. Die Höhe der Briefgebühr richtete sich nach der 1766 verordneten Brieftaxe, die bis 1821 gültig blieb.

1829. Zeilen-Stempelung auf Brief nach England

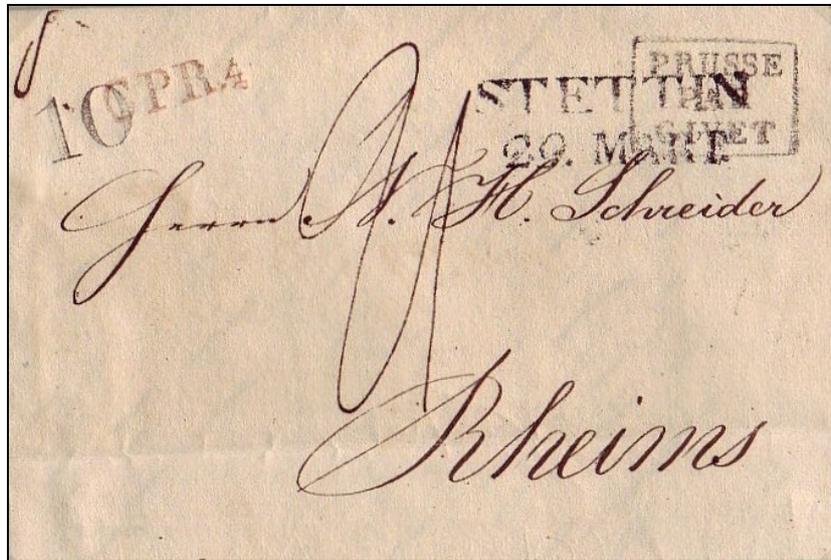
Stempel 37 mm lang



28.8.1829. Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts mußten Briefe nach England **bis zur Meeresküste freige-macht** werden. Es handelte sich somit um Teilfranko-Briefe. Von Stettin bis zur Meeresküste mußten 14 Silbergroschen bezahlt werden. Die englische Post verlangte vom Empfänger weitere 8 Pence an See- und Inlandsgebühr (umgerechnet 6 ½ Gr.)

A.3.f. Einführung von Aufgabe-Stempeln: Zeilen- und Kreis-Stempel

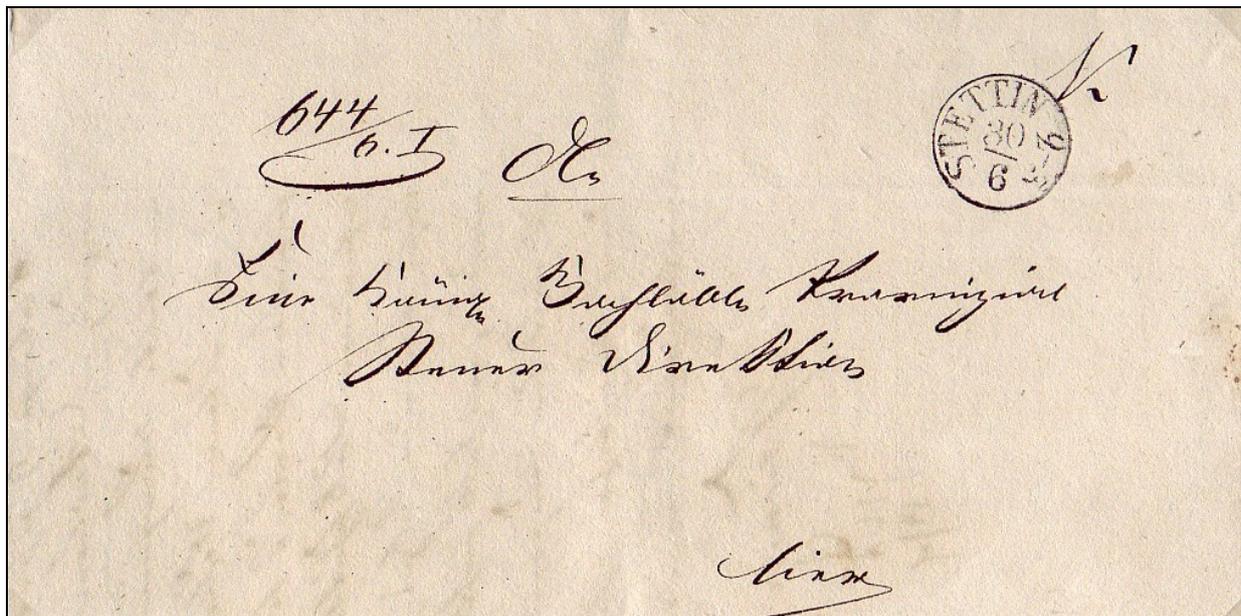
1830. Zeilen-Stempel auf Brief nach Frankreich aus Stettin im Rayon 4 Stempel 36 mm lang



29.3.1830. Seit 1817 regelte ein erster zwischen Preußen und Frankreich geschlossener Postvertrag die gegenseitigen Postbeziehungen. Zur Pauschalierung der Vergütungssätze teilte man die beiden Postgebiete in jeweils 5 Rayons ein. **Stettin lag im Rayon 4**. Der rote Zeilen-Stempel „C.P.R. 4“ (Correspondance Prusse Rayon 4) wurde vom Grenzpostamt Aachen verwendet zur Kennzeichnung der Herkunft. Dieser Stempel war seit 1823 in Gebrauch. Auf französischer Seite erhielt der Brief den Grenzübergang-Stempel „Prusse Par Givet“, in Gebrauch seit 1818.

Der Portobrief zeigt lediglich eine schwarze Taxierung „21“ (Décimes), die sowohl den französischen Inlandstarif als auch den an Preußen zu vergütenden Anteil des Portobriefes enthielt.

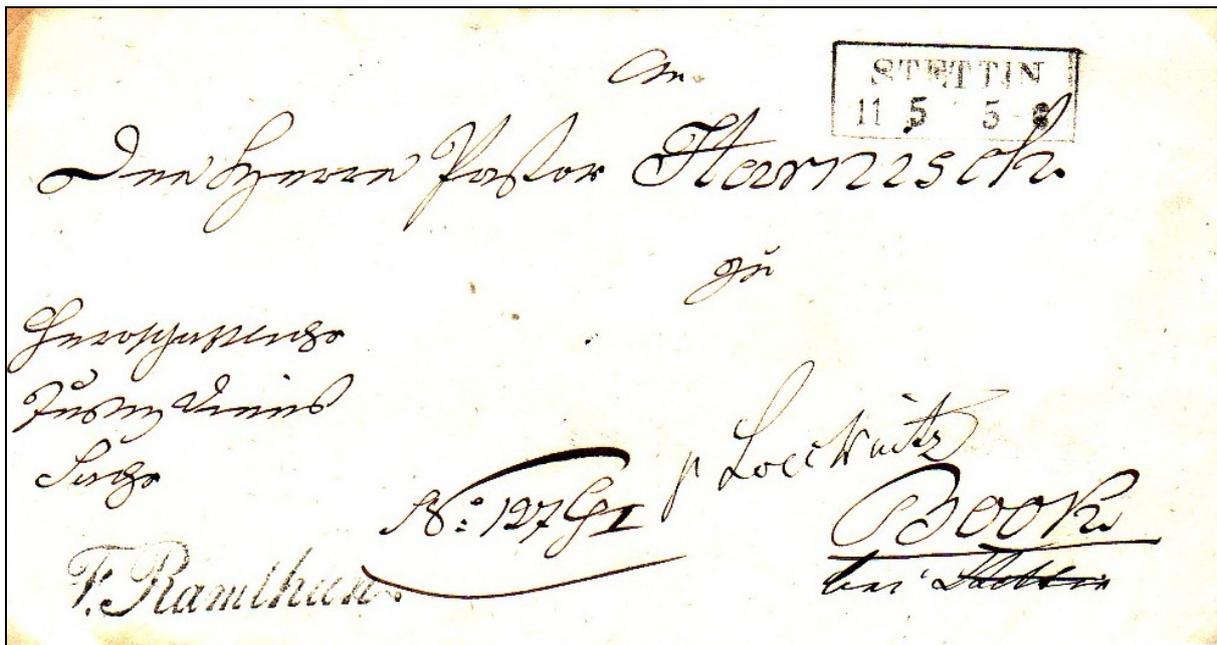
1832. Der erste Kreis-Stempel in Stettin, erstmalig mit Stundenangabe Durchmesser 19 mm



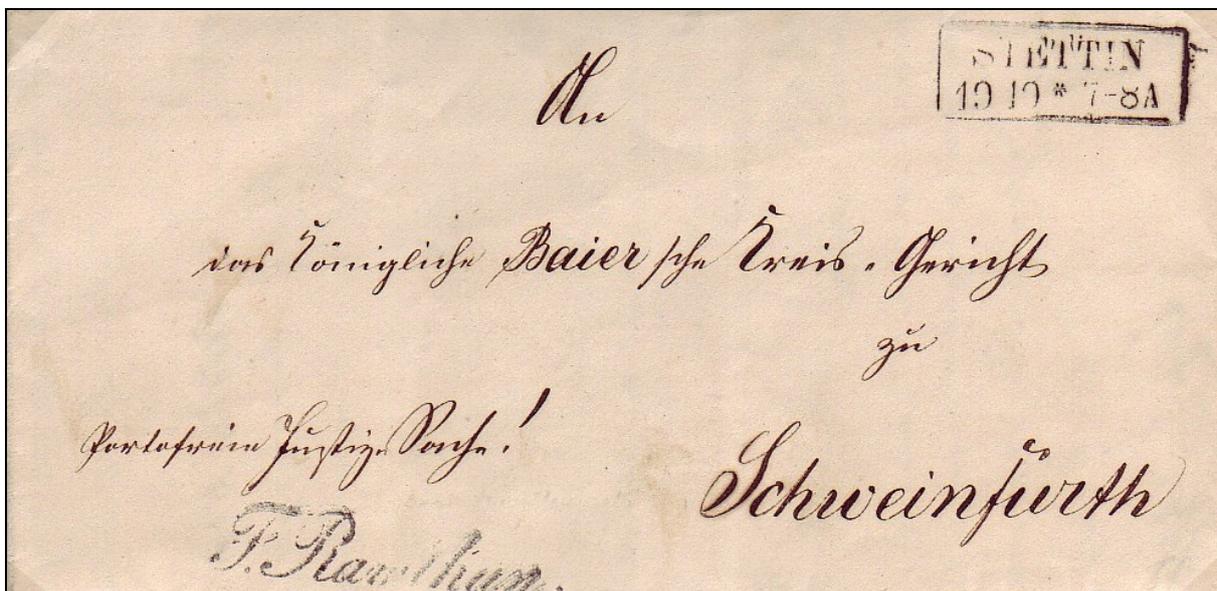
30.6.1832. Dies ist ein gebührenfreier Dienstabrief innerhalb von Stettin. **Erstmalig taucht im Stempel eine Stundenangabe auf** als Kennzeichen weitergehender Genauigkeit im Nachweis der Brieflaufzeiten.

A.3.f. Einführung von Aufgabe-Stempeln: Rechteck-Stempel**Die ersten Rechteck-Stempel der Post in Stettin**Beamten-Stempel „F. Ramthun“, bei Feuser nicht aufgeführt

„Beamten-Stempel“ stellen eine **Rationalisierungsmaßnahme von Absendern** dar, die Portofreiheit genossen. Die Briefe mußten außer der Angabe der portobefreiten Dienststelle auch noch den Namen des abfertigenden Beamten aufweisen. Da es sich jeweils um dieselben Beamten handelte, lag die Anfertigung eines Namens-Stempels nahe.

1850. Erster Rechteck-Stempel, „STETTIN“ 23 mm lang

11.5.1850. Geographie-Kenntnisse waren am Stettiner Gericht wohl schwach vertreten. Der Hinweis „Book bei Stettin“ traf nicht zu und mußte von der Post abgeändert werden in „Lößnitz“

1854. Der gleiche Typ des Rechteck-Stempels, „STETTIN“ 24 mm lang

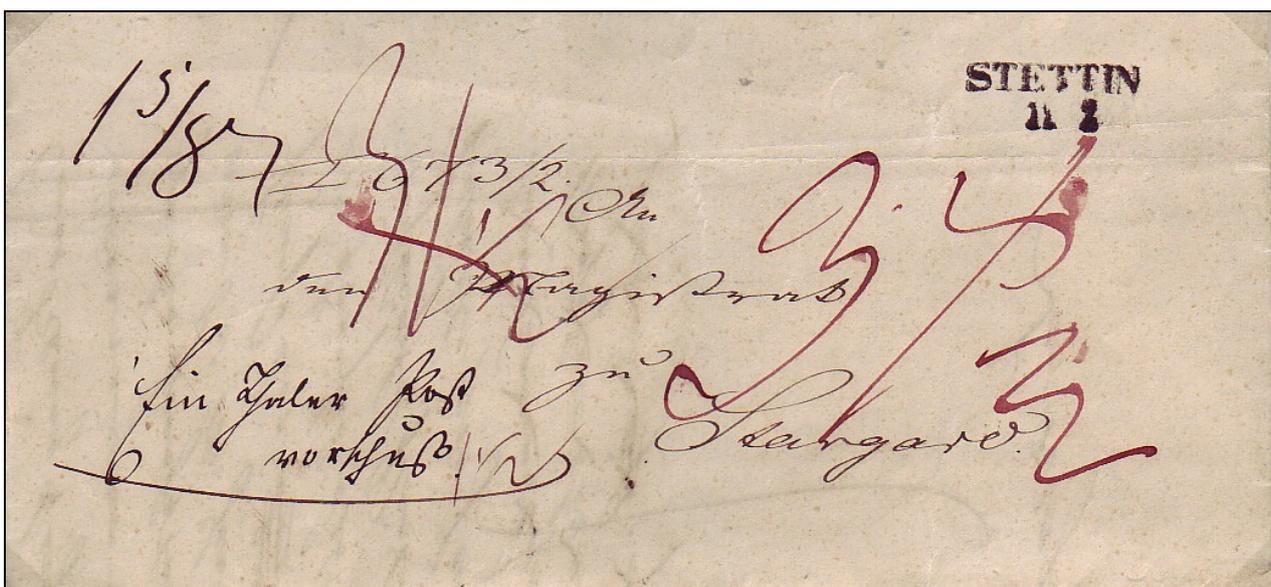
19.10.1854. Die Ankunft in Schweinfurt erfolgte laut rückseitigem Ankunfts-Stempel am 21.10.1854

A.3.f. Einführung von Aufgabe-Stempeln: Großer Kreis- und kleiner Zeilen-Stempel**Der zweite Kreis-Stempel in Stettin, größerer Durchmesser 21 mm****1843. Stempel noch ohne Jahresangabe.**

22.2.1843. Der nach London gerichtete Brief wurde mit einem größeren Kreis-Stempel versehen. Von diesem größeren Stempel gibt es **drei verschiedene Typen je nachdem, wie lang der Ortsname „STETTIN“ im Stempel ist**. Der Brief nahm seinen Weg über Hamburg. Dies belegt der vorderseitige rote Oval-Stempel „T 23 FEB“ von Hamburg. Die preußische Gebühr für den Portobrief betrug 9 1/2 Silbergroschen. Der Empfänger mußte 8 Pence englisches See- und Inlandsporto zahlen.

1847. Zeilen-Stempel in kleinerer Form

Dieser Typ des kleineren Zeilen-Stempels kommt seltener als sein größeres Pendant vor



11.2.1847. Postvorschuß über 1 Taler nach Stargard. Das Porto setzte sich zusammen aus:

- | | |
|---|----------------------------|
| - Beförderungsgebühr für den Brief von 1 5/8 Lot in der zweiten Gewichtsstufe | 1 ½ Silbergroschen |
| - Einzuziehender Geldbetrag 1 Taler oder | 30 Silbergroschen |
| - Procuragebühr und Scheingebühr zusammen | 3 Silbergroschen |
| - insgesamt laut roter Taxierung | 34 ½ Silbergroschen |

A.3.g. Einführung von Briefmarken: Nummern-Stempel

Preußen gab am 15.11.1850 Briefmarken heraus und für diese gleichzeitig eigene Entwertungs-Stempel, die numeriert waren. Stettin erhielt die Nummer 1439. **Bis 1859 bestand die Vorschrift einer doppelten Stempelung** sowohl der Freimarke mit dem Nummern-Stempel als auch der Briefe mit dem datierten Abgangs-Stempel.

Frühe Belege aus dem Jahr 1850 mit dem Dreiring-Stempel „1439“ (Stettin)

Auf Brief aus Stettin



24.11.1850. Der Absender vermerkte „franco“ und klebte die Freimarke von 2 Silbergroschen. Postseitig wird der Frankobetrag wie auch in der vorphilatelistischen Zeit in rot vermerkt.

Auf Drucksache unter Streifband



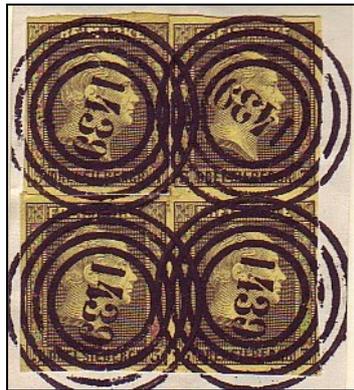
13.12.1850. Bei dieser Drucksache war das **Streifband mit der Anschrift entfernt** worden. So entsteht der Eindruck eines „leeren Beleges“.

A.3.g. Einführung von Briefmarken: Nummern-Stempel in Typen

Der Stettiner Nummern-Stempel „1439“

Diesen Stempel gab es in mehreren Typen. Die Unterschiede sind in den Ziffern zu erkennen.

„1“ ohne Aufstrich, „4“ offen



Hier handelt es sich um einen unregelmäßig geschnittenen Dreierblock, dem ein Einzelstück links oben angefügt ist. Dieses Briefstück ist ein schönes Beispiel einer **klaren Entwertung mit dem Nummern-Stempel**. Auffällig ist die etwas andere Stellung des Stempels auf dem Briefstück oben rechts. Vermutlich hat der Postbeamte eine kleine Pause eingelegt und den Stempel gedreht.

„1“ ohne Aufstrich, „4“ geschlossen



„1“ mit Aufstrich, „4“ geschlossen



„1“ mit Aufstrich, „4“ offen

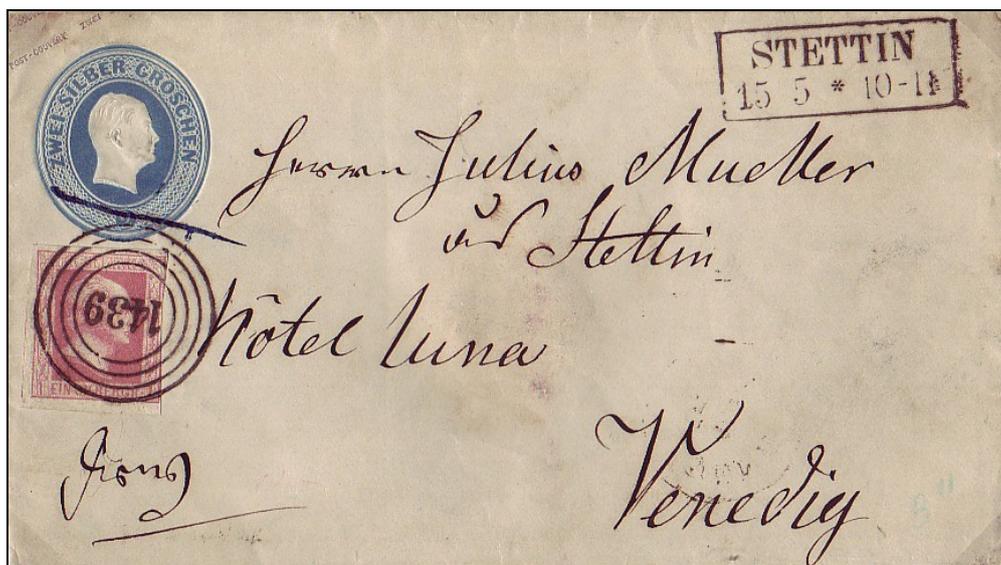


A.3.g. Einführung von Briefmarken: Nummern-Stempel**Briefe bis 1859 mit zweifacher Stempelung****Eingeschriebener Brief der dritten Gewichtsstufe nach Hamburg**

Die Gewichtsangabe oben links lautet auf „2 Loth“ entsprechend der 3. Gewichtsstufe. Nach Hamburg waren hierfür 9 Silbergroschen plus 2 Silbergroschen Einschreibgebühr erforderlich.

Ganzsache von Stettin über Österreich nach Venedig

Nach Italien kamen drei Leitwege in Betracht: Über Frankreich, über die Schweiz und über Österreich. Nach Schaffung des Postvereins mit Österreich erwies sich der letzte Leitweg als der günstigste und wurde bevorzugt.



Ab 1851 kam lediglich die **Postvereinsgebühr von 3 Silbergroschen** zur Anrechnung. Der Ganzsachenumschlag zu 2 Silbergroschen wurde ergänzt mit einer Freimarke der Ausgabe 1857 zu 1 Silbergroschen. Die Freimarke wurde entwertet mit dem Nummern-Stempel, während die Ganzsache mit Federstrich durch die Wertangabe entwertet wurde.

A.3.g. Einführung von Briefmarken: Kleine Rechteck-Stempel**Neue Abgangs-Stempel in Stettin im kleineren Rechteck**

Diese kleineren Rechteck-Stempel sind ab 1848 bekannt und wurden bis 1862 verwendet.

**1860. Brief nach Dresden**

30.11.1860. Die Briefgebühr von 3 Silbergroschen wurde erbracht mit zwei Dreierstreifen, einem Paar und einem Einzelstück der Freimarke zu 4 Pfennigen.

A.3.g. Einführung von Briefmarken: Einfache Stempelung

Ab 1859 nur noch einfache Stempelung

1859. Ganzsache nach Liverpool



1.4.1859. Dieser Brief von Stettin ist mit der Eisenbahn und nicht mit dem Schiff befördert worden. Dies ergibt sich aus dem roten Kreis-Stempel „P.“ (**Paid**), der von Aachen seit 1852 bei Briefaustausch mit England verwendet wurde.² Nach nur drei Tagen erreichte der Brief sein Ziel in Liverpool.

Der Oktogon-Umschlag zu 4 Silbergroschen enthält eine Zusatzfrankatur von 3 Silbergroschen, um der Briefgebühr nach England gemäß dem Postvertrag zwischen Preußen und England von 1852 zu entsprechen. Danach betrug die **Gesamtgebühr 7 Silbergroschen**, wobei der preußische Anteil 3 Silbergroschen ausmachte.

Einschreiben im Stettiner Ortsverkehr



Im Ortsverkehr wurde damals kein Porto berechnet. Allerdings mußte die Gebühr für Einschreiben bezahlt werden, die 2 Silbergroschen betrug. Die Verwendung des roten Zacken-Stempels „Recomandirt“ in Stettin ist frühestens um 1860 nachgewiesen.

² Wigand Bruns, Stempel „P“ im Oval und im Kreis

A.3.g. Einführung von Briefmarken: Zweikreis-Stempel

Erstmalig auch das Jahr im Stempel

Mit diesem neuen Stempel wird erstmalig auch das Jahr im Poststempel angegeben. In Stettin wurden diese neuen Stempel ab dem Jahr 1863 eingeführt.

1867. Nach Le Havre über Aachen



13.11.1867. Dieser Brief lief über das preußische Grenzpostamt Aachen, wie der **rote Rechteck-Stempel „P.D.“** zeigt. Die Freimachung mit $4 \frac{1}{2}$ Silbergroschen entsprach dem seit 1.6.1858 geltenden Tarif mit Frankreich.

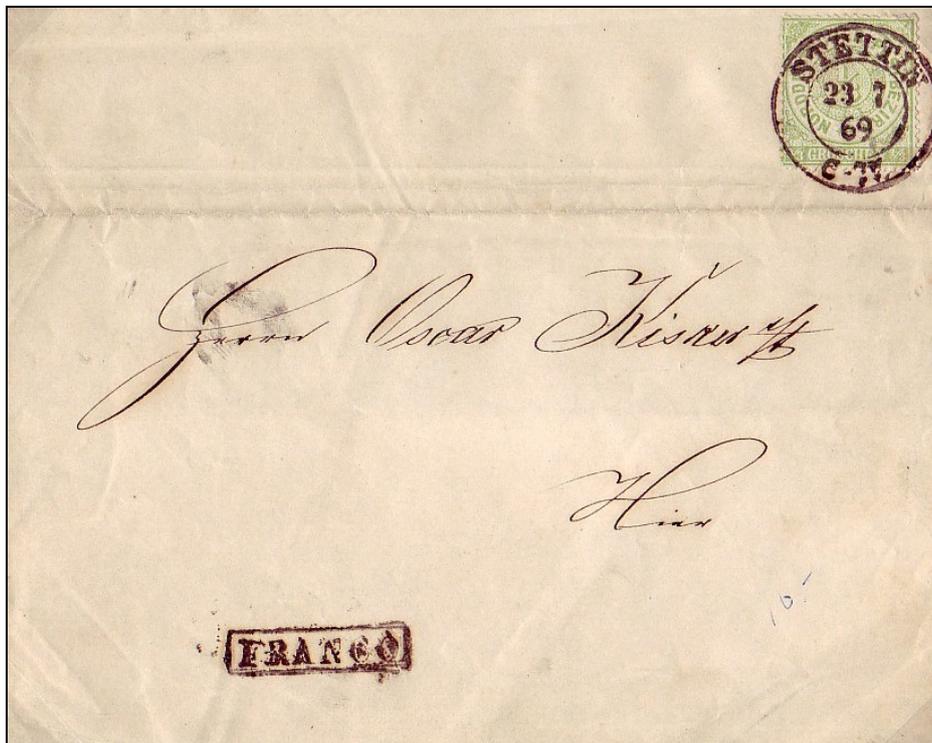
1867. Einschreiben nach Schottland



7.5.1867. Die **hohe Freimachung mit 12 Silbergroschen** erklärt sich aus dem Briefgewicht von $1 \frac{5}{8}$ Loth. Ein einfacher Brief durfte 7,5 Gramm nicht überschreiten. Dieser Brief erforderte 10 Silbergroschen plus 2 Silbergroschen für das Einschreiben.

A.3.g. Einführung von Briefmarken: Weiterverwendungen**Weiterverwendung des preußischen Zweikreis-Stempels
im Norddeutschen Postbezirk****1870. Drucksache nach Cadiz (Spanien)**

7.1.1870. **Geschäftspost von Stettin nach Spanien ist selten** anzutreffen. Preußen schloß mit Spanien 1864 einen Postvertrag, der für Drucksachen 1 Silbergroschen als Gebühr vorsah. Diese Höhe wurde auch während der Zeit des Norddeutschen Postbezirks nicht geändert. Alle Sendungen wurden in geschlossenen Briefpaketen über das Eisenbahn-Postbüro 10 (Köln-Verviers) geleitet.

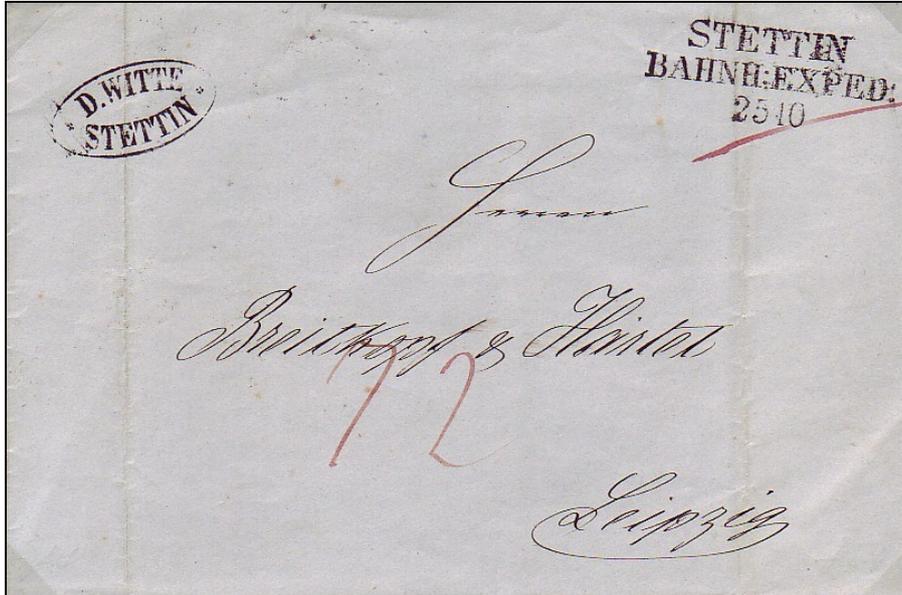
1869. Ortsdrucksache mit dem rechteckigen Stettiner „FRANCO“-Stempel

23.7.1869. Der „**FRANCO**“-Stempel wurde in Stettin normal nur auf Auslandspost verwendet, **auf Drucksachen ist er ungewöhnlich**. Dort wurde er nur auf dem obersten Stück einer Massenauflieferung angebracht wie hier bei einer Ortsdrucksache. Das Drucksachenporto betrug seit 1.7.1868 im Norddeutschen Postbezirk 1/3 Groschen.

A.3.h. Nutzung der Eisenbahn: Bahnhofs-Expedition

Die erste Eisenbahnverbindung verband Stettin mit Berlin und wurde 1843 eröffnet. Die Fahrzeit betrug 4 ½ Stunden, täglich fuhren 2 Züge. Die Post in Stettin bediente sich der schnelleren Beförderungsmöglichkeit durch die Eisenbahn und richtete im Bahnhof eine Postabgangsstelle ein.

1844. Einrichtung einer Bahnhofs-Expedition



25.10.1844. Sehr frühe Verwendung dieses neuen dreizeiligen Stempels von der **Stettiner Bahnhofs-Expedition**. Gewöhnlich ist dieser Stempel entweder schwach abgeschlagen oder verschmutzt.

Eine der wenigen Ausnahmen dieses Stempels mit klarem Abdruck

Zehn Jahre später wurde 1854 die Stettiner Bahnhofs-Expedition umbenannt in das „**Speditions Comtoir N° 3**“ in bezug auf das 1849 in Berlin eingerichtete Eisenbahnpostamt 3, dem die Bahnstrecken nach Norden unterstanden. Hierfür wurden auch neue Stempel angeschafft.

1864. Umbenennung in „Speditions - Comtoir“



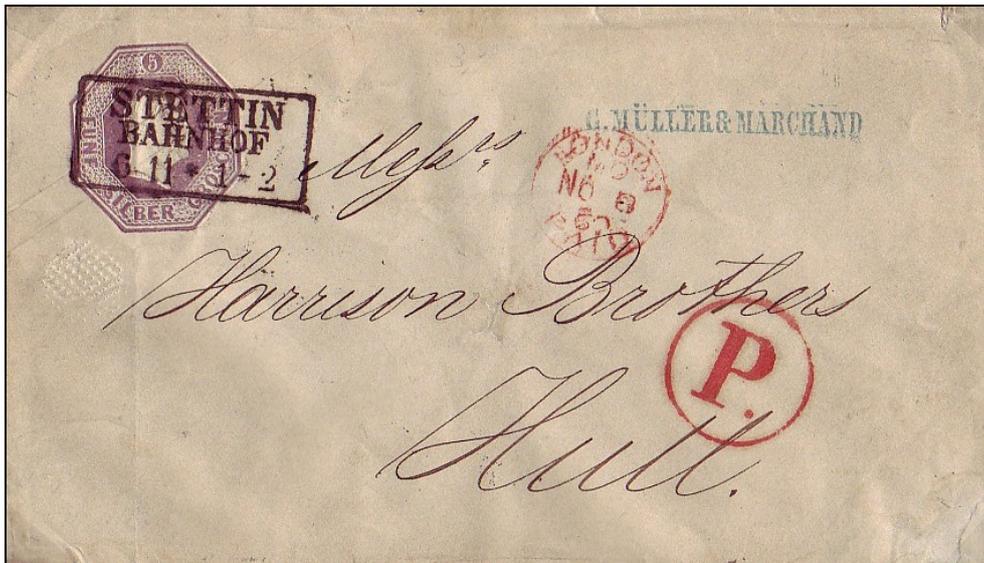
1.10.1864. Der Brief nach Schweden war mit 7 ½ Silbergroschen zu hoch freigemacht. Erforderlich für Schweden waren lediglich 4 ½ Silbergroschen. **Allerdings mußte wegen der Winterzeit ein Umweg über Lübeck genommen werden**, wie aus rückseitigem Transit-Stempel aus Lübeck vom 2.11.1867 hervorgeht. Dieser Umweg kostete 3 Silbergroschen mehr.

A.3.h. Nutzung der Eisenbahn: Bahnhofpostamt**Aufwertung der Bahnhofsexpedition zu einem Bahnhofpostamt**

1860 wurde die Bahnhofsexpedition bzw. das Speditions-Comptoir in Stettin **aufgewertet zu einem Bahnhofpostamt**. Von nun ab sind Stempelabdrücke „**Stettin Bahnhof**“ bekannt. Diesen neuen Rechteck-Stempel gab es in mehreren Typen, kenntlich an der Länge des Wortes „Bahnhof“.

1860. Stettin nach Hull

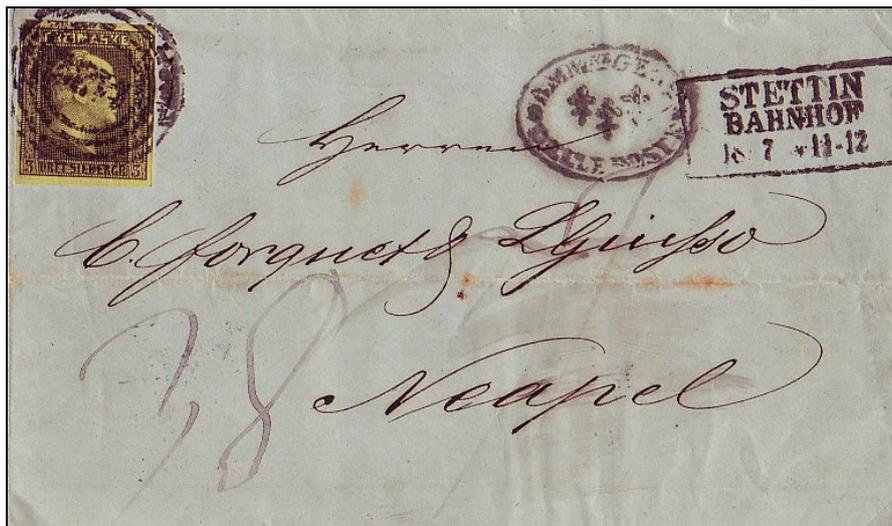
„BAHNHOF“ 22 mm lang



6.11.1860. Dieser Brief nahm den Leitweg mit der Eisenbahn über Berlin, Aachen nach Belgien und weiter nach England. 5 Silbergroschen galten als ausreichende Freimachung. Grund hierfür war ein neuer, seit 1.7.1859 geltender Additionalvertrag zwischen Preußen und England. Er senkte das Porto für freigemachte Briefe beim Versand über Belgien auf 5 Silbergroschen für den einfachen Brief.

1857. Stettin über den Kirchenstaat nach Neapel

„BAHNHOF“ 20 mm lang

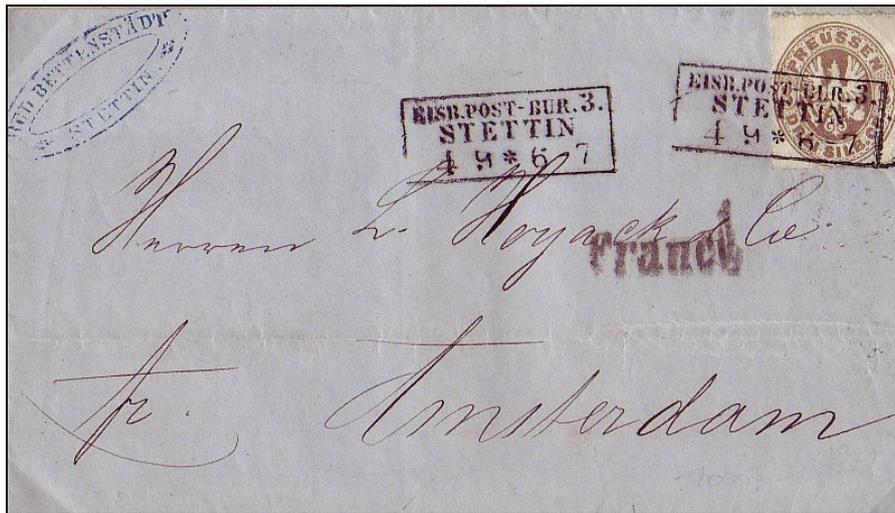


18.7.1857. Der Brief wurde über den Kirchenstaat geleitet. Vorderseitig der unklar abgeschlagene ovale Ankunft-Stempel „ADMIN. GEN. Delle POSTE“, rückseitig der Durchgang-Stempel des Kirchenstaates „Transito per le Stato Pontificio“.

*Transito
per le Stato Pontificio*

A.3.h. Nutzung der Eisenbahn: Eisenbahndirektion 3**Stettin Teil der Eisenbahndirektion 3**

Der 1849 eingerichteten Eisenbahndirektion 3 in Berlin unterstanden die Linien nach Hamburg, Stettin und Stralsund. Ein weniger häufig anzutreffender Rechteck-Stempel lautet auf „EISB. POST-BUR. 3 STETTIN“. Er deutet auf die zentrale Stellung der Berliner Eisenbahnverwaltung hin.

1865. Stettin nach Holland mit neuem Stempel „EISB. POST-BUR. 3 STETTIN“

4.9.1865. Einer der wenigen klaren Abschlüge dieses neuen Stempels des Stettiner Bahnhofpostamtes. Die Freimachung mit 3 Silbergroschen entsprach dem Postvertrag zwischen Preußen und den Niederlanden von 1863. Für die niederländische Post wurde die Freimachung mit dem Zeilen-Stempel „FRANCO“ dokumentiert.

Ab 1866 wurde wiederum ein neuer Stempel im Stettiner Bahnhofpostamt eingeführt, jetzt in Kreisform und in blauer Farbe „E. P. B. 3“ (Eisenbahn Post-Bureau N° 3)

1867. Stettin nach St. Petersburg

18.4.1867. Dieser neue Kreis-Stempel ist belegt zwischen 1866 und 1880. Anfänglich wurde der Stempel in blau abgeschlagen. Die Freimachung mit 4 Silbergroschen entsprach dem Postvertrag zwischen Preußen und Rußland von 1866. Wie auf dem obigen Brief ist ein Stempel „FRANCO“ angebracht, der der russischen Post die Freimachung bis zum Empfänger bestätigte.

A.3.h. Nutzung der Eisenbahn: Direktaufgabe am Zug,

Im NDP weiterverwendeter preußischer Stations-Stempel „STETTIN“, abweichend in blauer Farbe



Als „Stations-Stempel“ wird der entweder im Bahnhof oder im Zug verwendete Stempel verstanden, mit dem die direkt am Zug eingelieferte Post entwertet wurde. Auch dies stellt bereits ein Rationalisierungsmaßnahme dar, weil vorher diese Aufgabe am Zug handschriftlich unter Angabe des Aufgaborte bestaigt werden mußte.

Auffällig ist die Stellung des Stempels links. Sie erfolgte vermutlich durch Drehung zwecks besserer Lesbarkeit. Seine Benutzung ist bis 1879 nachgewiesen.

Im NDP weiterverwendeter preußischer Stempel „STETTIN BAHNHOF“,

„BAHNHOF“ 19 mm lang



Dieser Stempel wurde nicht bis in die Reichspost-Zeit hinein benutzt, sein Vorkommen ist nur bis 1871 belegt. Seit seiner Einführung 1847 sind mehrere Typen bekannt, unterschiedlich an der Länge des Wortes „BAHNHOF“.

„BAHNHOF“ 22 mm lang.

1868. Von Stettin über Wien nach Palermo



7.9.1868. Weshalb ist dieser Brief statt nur mit 3 sondern mit 5 Groschen freigemacht? **Nach den sizilischen Orten wie Messina und Palermo galt eine Zusatzgebühr.** Zusätzlich zur Postvereinsgebühr von 3 Groschen mußten noch 10 Neukreuzer der neuen, ab 1858 geltenden österreichischen Währung bezahlt werden. Für die Umrechnung von Groschen in Neukreuzer galten 20 Groschen = 100 Neukreuzer. 10 Neukreuzer entsprachen somit 2 Groschen als Zusatzgebühr.

**A.3.h. Nutzung der Eisenbahn: Neue Kreis-Stempel für den Bahnhof
Ablösung des preußischen Rechteck-Stempels „STETTIN BAHNHOF“
durch einen Kreis-Stempel**

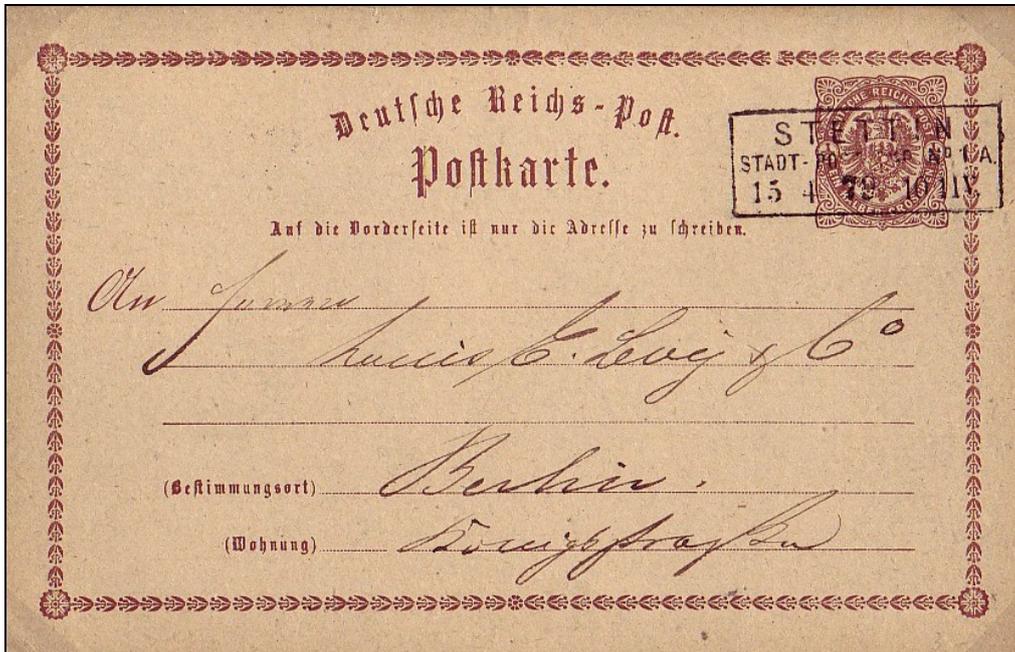


4.4.1874. Wertbrief. Die Briefgebühr (über 10 Meilen) wurde mit Freimarken zu 4 Groschen entrichtet, die Assekuranzgebühr (1/2 Groschen je 100 Taler) von 20 Groschen mit zwei Innendienstmarken zu je 10 Groschen bezahlt.

**1872. Weiterverwendung des NDP-Stempels „STETTIN-BAHNHOF“
durch die Deutsche Reichspost**



30.12.1872. Ab 1.7.1872 wurde die Drucksachengebühr für Norwegen von bisher 1 Groschen ermäßigt auf $\frac{3}{4}$ Groschen. Bemerkenswert die **Mischfrankatur Kleiner und Großer Brustschild**: $\frac{1}{4}$ Groschen kleiner Schild, $\frac{1}{2}$ Groschen großer Schild.

A.3.h. Nutzung der Eisenbahn: Neue Stadtpost-Expeditionen**1874: Das Stettiner Bahnhofpostamt erhält zwei Stadt-Post-Expeditionen****1874. „STADT-POST EXPED. N^o. 1 A“**

22.7.1874. Die Stettiner Stadtpostexpedition 1 wurde am 1.7.1875 umbenannt in das Stettiner Zweigpostamt 3, gelegen am Bollwerk. Die bisherigen Rechteck-Stempel wurden **weiterbenutzt bis in das Jahr 1879**. Eine spätere Verwendung ist nicht bekannt.

1874. „STADT-POST EXPED. N^o. 2 B STETTIN (LASTADIE)“

9.2.1874. Mit **“Lastadie”** wurde in Stettin ein Teil des Hafengeländes bezeichnet, der dem Stapeln und Umschlag von Waren diente, die mit Schiffen angelandet wurden. Die Post entsprach dem wachsenden Geschäftsumfang des Handels und richtete dort ebenfalls 1874 eine Postexpedition ein. Die Stempelabdrucke von dort sind meist sehr undeutlich. Der obige Abschlag stellt bereits eine positive Ausnahme dar. Auch diese Expedition wurde 1875 umbenannt und weitergeführt als Zweigpostamt Stettin 2.³

³ Werner Münzberg, Preußen, Postgeschichte und Postanstalten 1649-1923, Seite 672

..A.3.h. Nutzung der Eisenbahn: Wechsel der Eisenbahndirektion**Eisenbahn-Post-Büro Nr. 3**

In der Preußenzeit wurde für Stettin 1866 ein Kreis-Stempel beschafft, der stets **in blauer Farbe** abgeschlagen wurde. Dieser Stempel wurde im Norddeutschen Postbezirk weiterverwendet.

1869. Weiterverwendung des preußischen Stempels „STETTIN E.P.B. 3“

11.4.1869. Bis zum 31.3.1869 betrug die Briefgebühr aus dem Norddeutschen Postbezirk nach Schweden noch 4 ½ Groschen. Ab 1.4.1869 galt ein neuer auf 3 Groschen reduzierter Tarif. Dies **scheint dem Absender wohl noch nicht bekannt gewesen** zu sein, er machte nach wie vor mit 4 ½ Groschen frei.

Die Zuständigkeit der Eisenbahndirektion 3 wechselt zur Direktion 25

1871 wurde der Aufgabenbereich der Eisenbahndirektion 3 übertragen auf die Eisenbahndirektion 25 zunächst in Berlin, später in Königsberg. Dies war der Grund für die Aptierung des Stettiner Kreis-Stempels, wie jüngste Forschung ergab.⁴

1873. Aptierung des obigen Stempels unter Entfernung der „3“

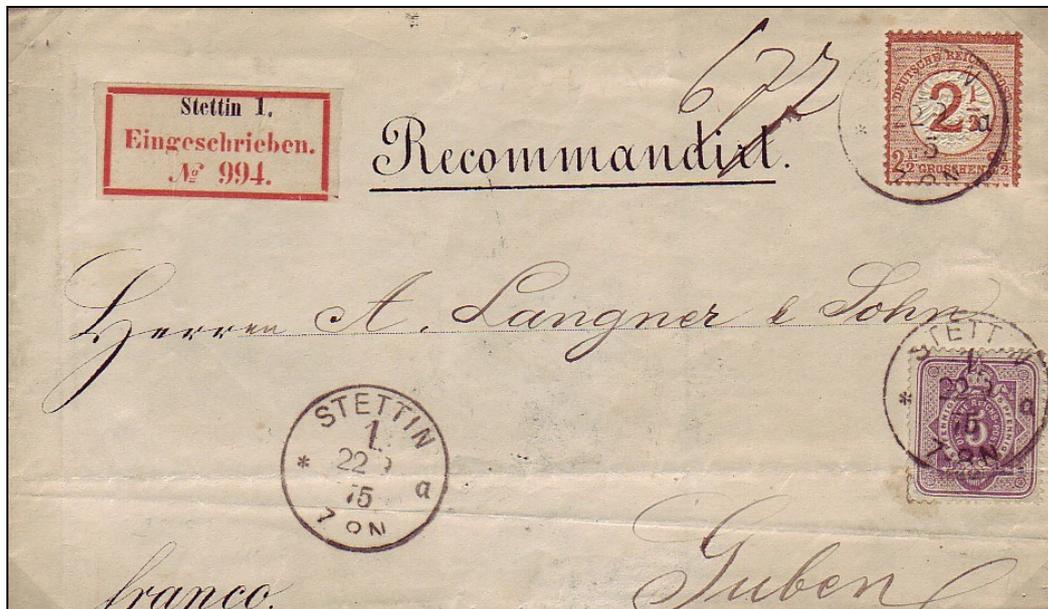
25.9.1873. Dies scheint die **früheste aptierte Verwendung** zu sein. Gleichzeitig erfolgte ein **Wechsel der Stempelfarbe** von blau zu schwarz. Auch die **Verwendungszeit** des aptierten Stempels scheint nur kurz bis 1875 gewesen zu sein.

⁴ Die Stettin-Stempel der Eisenbahnpostbüros 3 und 25, Rundbrief 66, November 2004, Arbeitsgemeinschaft NDP

A.3.h. Nutzung der Eisenbahn: Das Postamt Stettin-Bahnhof wird zu Stettin 1

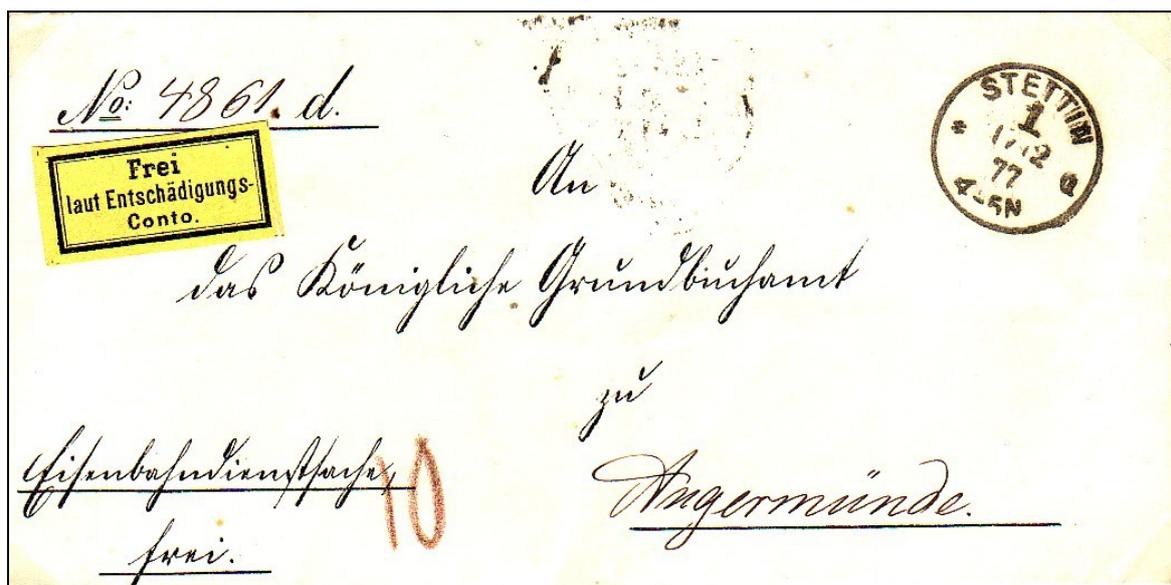
Am 1.7.1875 erhielt das Postamt im Stettiner Bahnhof die Bezeichnung „STETTIN 1“. Dies zog die Anfertigung eines neuen Stempels nach sich, der die bisherigen Stempel „Stettin-Bahnhof“ ablöste.

1875. Frühestes bekanntes Datum dieses neuen Stempels



22.9.1875. Zwei Besonderheiten zeichnen diesen Brief aus: Er trägt einen der **frühen Stettiner Einschreibzettel**, die noch aus dem Bogen geschnitten werden mußten und eine **Währungsmischfrankatur** zwischen Groschen und Pfennigen. Die Briefmarke zu 2 ½ Groschen galt über den Zeitpunkt der Einführung der Markwährung am 1.1.1875 hinaus bis 31.12.1875. Sie wurde umgerechnet mit 25 Pfennigen. Die Briefgebühr erforderte 10 Pfennige und das Einschreiben 20 Pfennige.

1877. Gebührenzettel: Beispiel der Rationalisierung bei der Eisenbahn



17.12.1877. Die gelben Gebührenzettel „Frei laut Entschädigungs-Conto“ galten nur für Dienstbriefe der Eisenbahn und stellen Vorläufer späterer Dienstmarken dar. Diese Gebührenzettel gab es bei der Reichspost ab 1874 und wurden zur **Vereinfachung der Gebührenverrechnung mit der Eisenbahn** eingeführt.

Bei Betrachtung der Anschrift ist erkennbar, daß die Stettiner Eisenbahnverwaltung den sich wiederholenden Teil kopierte und lediglich Anschrift und Geschäftsnummer noch handschriftlich eingesetzt werden mußten – weiteres Beispiel früher Rationalisierung.

A.3.h. Nutzung der Eisenbahn: Bahnstrecken

Die erste Bahnlinie verband seit 1843 Stettin mit Berlin. Die auf dieser Strecke beförderten Sendungen wurden im Zuge von mitfahrenden Postbeamten bearbeitet. Das Eisenbahnpostamt 3 in Berlin setzte auf der Bahnstrecke Stettin – Berlin einen eigenen Entwertungs-Stempel für Freimarken „106“ ein.

Berlin – Stettin

Entwertungs-Stempel für Freimarken auf der Bahnstrecke Berlin - Stettin

Nummern-Stempel „106“



Der erste Berliner Stempel des Eisenbahn-Postamtes 3 für die Strecke Berlin-Stettin

Strecken-Stempel BERLIN - STETTIN



Der zweite Strecken-Stempel,
in Gebrauch seit 1860

Zur Kennzeichnung der Sendungen, die auf der Bahnstrecke Stettin-Berlin bearbeitet wurden, kam vom Eisenbahnpostamt 3 in Berlin ein eigener **Zweikreis-Stempel auf der Strecke** zur Verwendung.

Strecken-Stempel Berlin – Stettin



Der Zweikreis-Stempel wurde **auf der Rückseite der Briefe** abgeschlagen. Er ist der erste Strecken-Stempel auf der Strecke Berlin-Stettin. Er erhielt die Buchstaben „T“ (Tour) für Berlin-Stettin und „R“ (Retour) für Stettin-Berlin. Diese wurden jeweils bei Richtungswechsel umgesteckt. Im Gegensatz zu den Strecken-Stempeln anderer Bahnlinien wurde dieser Zweikreis-Stempel ab 1859 **niemals für die Entwertung von Freimarken** verwendet.

A.3.h. Nutzung der Eisenbahn: Bahnstrecken

Die wichtige Verbindung für Stettin und Breslau förderte die Entwicklung sowohl des Industriegebietes am Oberlauf der Oder wie auch von Industrieansiedlungen in Stettin. Auch für diese Strecke wurde für Freimarken ein gesonderter Entwertungs-Stempel geschaffen mit dem Nummern-Stempel „1913“.

Stettin – Breslau

Entwertungs-Stempel für Freimarken auf der Bahnstrecke Stettin-Breslau

Nummern-Stempel „1913“

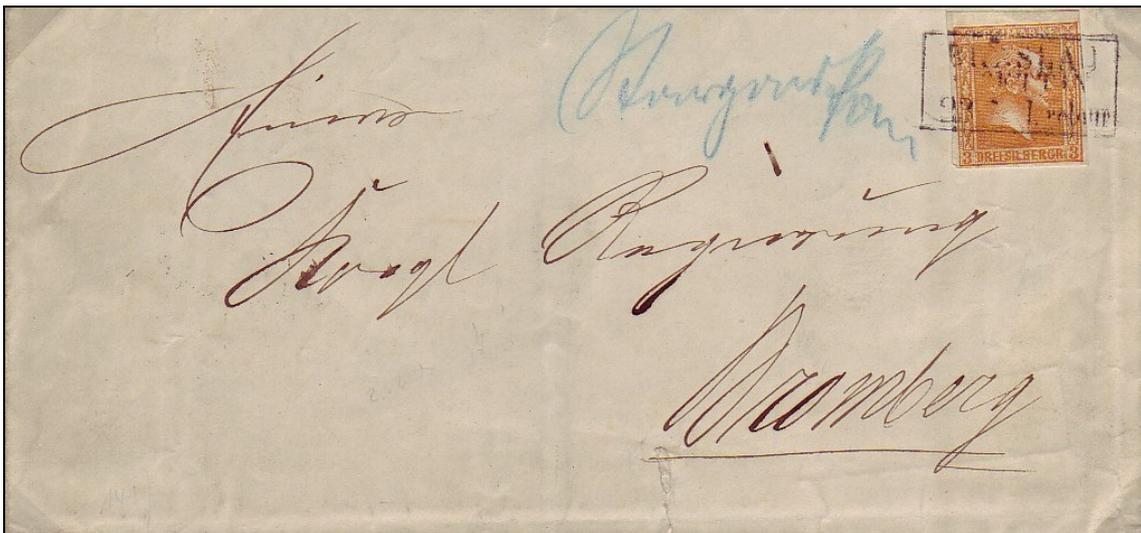


Ähnlich wie für die Strecke Stettin-Berlin setzte die Post auch für die Bahnstrecke Stettin-Breslau einen eigenen Strecken-Stempel ein. Allerdings wurde dieser anders als auf der Strecke Berlin-Stettin ab 1859 auch für die Entwertung von Freimarken eingesetzt.

Strecken-Stempel Breslau – Stettin



Breslau – Stettin I. Tour



Breslau – Stettin I. Retour

Dieser Brief wurde befördert auf Retour-Strecke von Stettin nach Breslau, wie der Rechteck-Stempel aussagt. Laut blauem handschriftlichen Vermerk wurde er während eines Haltes in Stargard auf die Bahn gegeben. Dieses Verfahren wurde mit „Bloßgehender Brief“ bezeichnet. **Als „Bloßgehend“ bezeichnete man Briefe, die nicht über das Aufgabe-Postamt liefen**, sondern direkt über den Zugbriefkasten befördert wurden. Hierfür galt die Vorschrift, daß der Übergabeort des Briefes vom Postbeamten im Zuge handschriftlich zu kennzeichnen war. Eine weitere Neuerung: **Blaustift** anstatt Tinte! Diese bewährte sich nicht im unruhigen Bahnpostwagen.

A.3.h. Nutzung der Eisenbahn: Bahnstrecken

Im Gegensatz zu den Strecken nach Stettin und Breslau gab es für die Richtung nach Hamburg keinen speziellen Entwertungs-Stempel. Dafür führte die Post für jede Richtung einen Bahnpost-Stempel ein. Dies machte die Angabe von T (Tour) und R (Retour) entbehrlich.

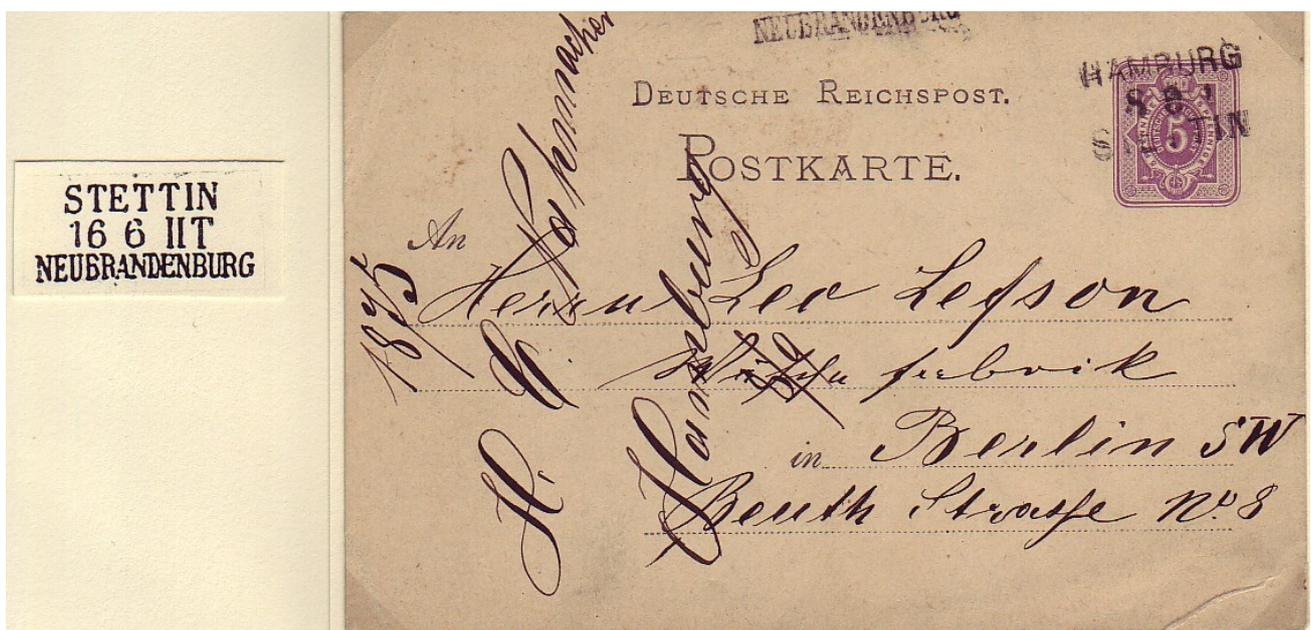
Stettin - Hamburg

1880. STETTIN - HAMBURG



12.11.1880. Die Aufgabe erfolgte am Bahnhof Lübeck, wie durch den 2-Zeilen-Stempel dokumentiert. Nach Kopenhagen wurde die Karte dann weiter über Hamburg befördert.

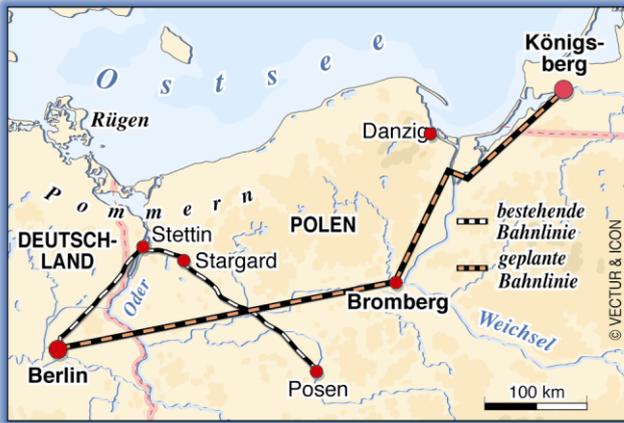
1885. HAMBURG - STETTIN



8.9.1885. Die Aufgabe erfolgte in Neubrandenburg, wie mit einem Teilabdruck eines dreizeiligen Strecken-Stempels „STETTIN-NEUBRANDENBURG“ ersichtlich. Die Karte lief über Stettin weiter nach Berlin.

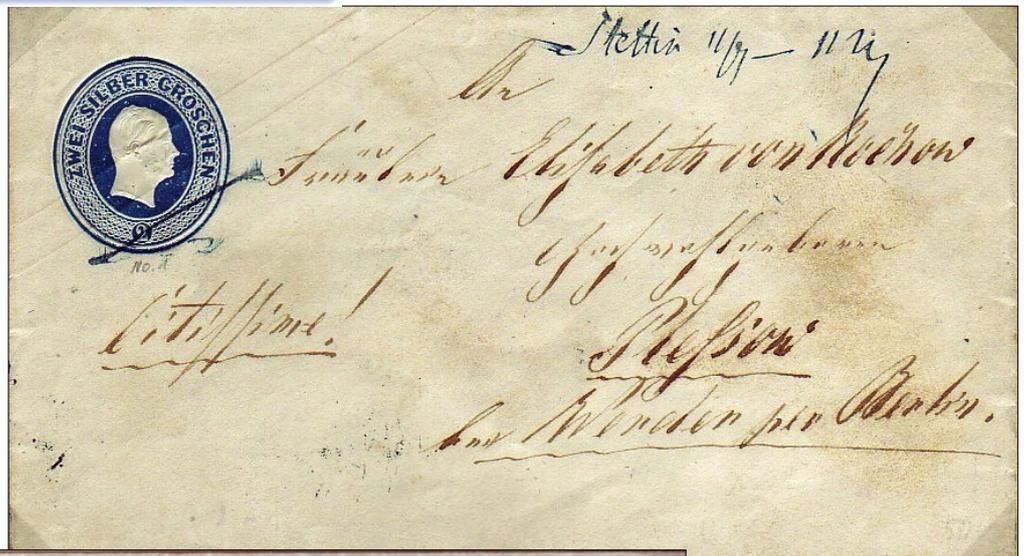
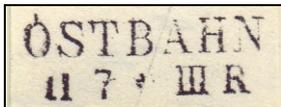
A.3.h. Nutzung der Eisenbahn: Bahnstrecken: Stettin Teil der OSTBAHN 1851 bis 1857

Die OSTBAHN verband Berlin mit Königsberg. Weil die Geldmittel nicht ausreichten, um gleichzeitig mit dem Bau der ganzen Strecke zu beginnen, begann man zunächst an der vorgesehenen Kreuzung der OSTBAHN mit der bereits vorhandenen Linie Stettin-Posen. Dies war ein für sechs Jahre in Kauf genommener Umweg über Stettin. Während dieser Zeit 1851 bis 1857 war somit **Stettin ein Teil der der OSTBAHN**. Ab 1857 war dann das weitere Teilstück von Berlin zum Kreuzungspunkt fertiggestellt, der Umweg über Stettin konnte entfallen.⁵ Während der Umwegzeit über Stettin wurde der **zweizeilige Stempel OSTBAHN** verwendet.

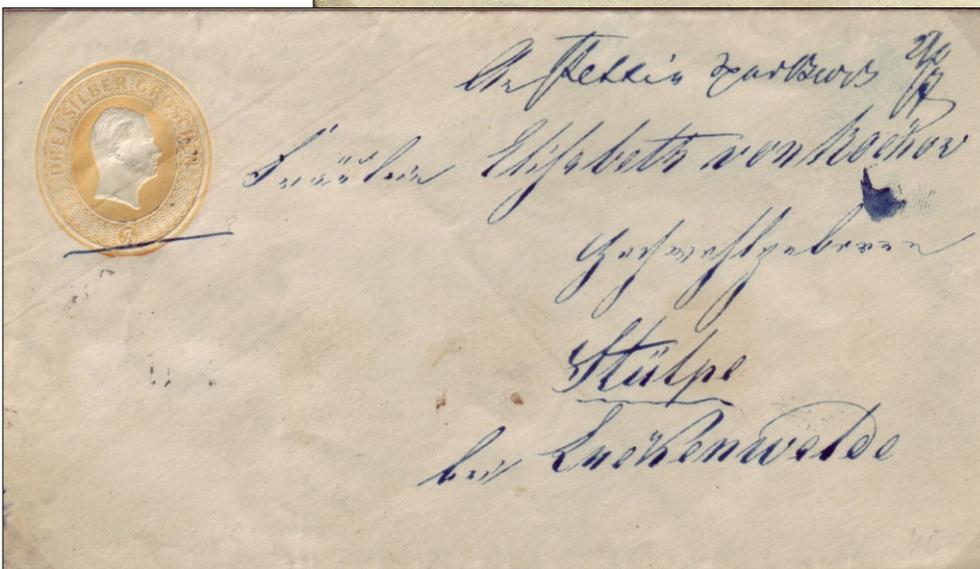


Zwei „Bloßgehende Briefe“, aufgegeben in Stettin

Rückseite



Rückseite



Beide Ganzsachen sind in Stettin als „Bloßgehende Briefe“ aufgegeben worden, kenntlich am handschriftlichen Vermerk oben am Briefrand. Diese Belege stammen noch aus jener Zeit, als dieser Aufgabevermerk in Tinte vorgeschrieben war:

Teil 3 folgt

⁵ Ilse Popp, Die Königlich Preußische Ostbahn. 1981.

Klaus E. Eitner

Stettin (Teil 3)

Das Exponat stellt die Entwicklung von Postdiensten in Stettin dar von ihrem Beginn bis hin zu den Anfängen der Deutschen Reichspost sowie dem Ende der Reichspost 1945/46.

Für Stettin spielte der Ostseehafen und damit die Beförderung von Nachrichten mit Schiffen eine besondere Rolle. Diesem postgeschichtlich interessanten Aspekt wird besonderer Raum gewidmet. Das Exponat gliedert sich somit in zwei Teile, in einen allgemein postgeschichtlichen Teil und in den für Stettin spezifischen Teil, der Beförderung von Post mit Schiffen aus, nach und über Stettin.

A. Postgeschichte Stettin

1. **Botenpost**
 - a. Herzogliche Botenpost
 - b. Städtische Botenpost
 - c. Hansische Botenpost
2. **Wandel zur allgemeinen Post**
 - a. Stettin wird 1625 Postort
 - b. Schwedische Besetzung 1627 bis 1720
3. **Preußen**
 - a. Stettin wird 1720 Grenzpostamt zu Schwedisch-Vorpommern
 - b. Briefpost
 - c. Französische Besetzung 1807 bis 1813
 - d. Fahrpost
 - e. Stettin wird 1817 Oberpostamt
 - f. Einführung von Aufgabe-Stempeln
 - g. Einführung von Briefmarken
 - h. Nutzung der Eisenbahn
4. **Norddeutscher Postbezirk und Deutsches Reich**
 - a. Summarische Gebührenverrechnung
 - b. Erweiterung des Stettiner Postgebietes
 - c. Das Ende der Reichspost in Stettin 1945
 - d. „Stettiner Zipfel“ 1945/46

B. Postbeförderung mit Schiffen

1. Finnland
2. Dänemark
3. Schweden und Norwegen
4. Rußland
5. USA
6. Auf der unteren Oder
7. DEUTSCHE SEEPOST

Verwendete Literatur:

Wigand Bruns	Altdeutschland-Fahrpostbriefe 1824-1874
Richard Frick	Schiffspost im Nordsee- und Ostseeraum
Christian Hörter	Fahrpost in Deutschland 1808-1923
James van der Linden	Postvertrags-Stempel
Ilse Popp	Die Königlich Preußische Ostbahn
Hans-J. Richter	Deutsche und polnische Postanstalten in Stettin nach dem 2. Weltkrieg
H. A. Weidlich	Postscheine des preußischen Grenzpostamtes Stettin bis 1824
Rolf-Dieter Wruck	Portotaxen und Stempel der GRANDE-ARMÉE in Deutschland 1805-1813

In diesem 3. Teil werden die Kapitel A.4 a - d - wie oben markiert - gezeigt,

Die Red.

A.4. Norddeutscher Postbezirk und Deutsches Reich

In diesem Abschnitt können aus einer großen Fülle lediglich einige wenige postgeschichtliche Themen behandelt werden: Ausgewählt wurden die **summarische Gebührenverrechnung** sowie ein kleiner Überblick über jene **Poststellen im Stettiner Umland**, die später in das Stettiner Postgebiet einbezogen wurden. Ferner wird ein Beitrag geleistet zum bisher noch unerforschten zeitlichen **Ende der Dienste der Deutschen Reichspost 1945** sowie zum „Stettiner Zipfel“ 1945/46.

A.4.a. Summarische Gebührenverrechnung

Summarische Gebührenverrechnung mittels Franko - Stempel

In der Preußenzeit wurde Ende 1866 eine summarische Gebührenverrechnung eingeführt. Sie sollte in Zeiten erhöhten Postaufkommens den Arbeitsablauf vereinfachen. Hierfür wurden spezielle FRANKO - Stempel geschaffen. Die FRANKO - Stempel sollten die Freimarken und deren Entwertung durch Aufgabe-Stempel ersetzen und stellten somit eine Rationalisierungsmaßnahme der Post dar. Die Hauptanwendungszeit der FRANKO - Stempel in Stettin fällt in die Zeit des Norddeutschen Postbezirks. In Stettin kamen drei FRANKO - Stempel zum Einsatz für unterschiedliche Zwecke¹

- Stettin F N 1: Fahrpost
- Stettin F N 2: Briefpost
- Stettin F N 3: Einschreiben

Ausnahme von der Regel: FRANKO - Stempel auf Briefmarken



7.12.1867

Eine Stempelung von Freimarken durch FRANKO - Stempel war nicht vorgesehen und entsprach nicht ihrem Zweck. Nur in Ausnahmefällen war eine Stempelung von Freimarken zugelassen, wo bereits eine Teilfreimachung mit Briefmarken vorhanden war.

1868. Von Stettin in die USA mit FRANKO - Stempel STETTIN F N 2



13.2.1868. **Postgeschichtlich ist dieser Brief interessant**, weil ab 1868 zwischen dem Norddeutschen Bund und den USA ein neuer Postvertrag galt, der die früheren Einzelverträge mit Preußen, Hamburg, Bremen, Baden, Württemberg und Luxemburg ersetzte. Gleichzeitig wurde das früher zwischen Preußen und den USA geltende Briefporto von 6 ½ Silbergroschen ermäßigt auf 4 Groschen. - Dieser Brief ist mit 4 Groschen laut Rötel-Taxierung zutreffend bezahlt worden. Er stammt aus der „Weihnachtspost“ und entspricht dem angestrebten Zweck der Arbeitsvereinfachung bei erhöhtem Postaufkommen

¹ Ingo von Garnier, (F)RANKO - Stempel

A.4.a. Summarische Gebührenverrechnung

Begründung der doppelten Stempelung

In gestelztem Beamtendeutsch versuchte die Post, sich gegen **Vorwürfe verspäteter Bearbeitung** zur Wehr zu setzen: Der Wortlaut der Instruktion sah folgendes Verfahren vor:

„In denjenigen Fällen, in welchen die bis zum Ablauf der vollen Stunde angenommenen Sendungen bei der Anwendung des FRANKO - Stempels – wegen des späteren Eintritts des Abnahmebeamten – erst die Bezeichnung einer späteren Stunden erhalten, müssen solche Sendungen, um die richtige Einlieferungszeit festzustellen, zunächst auf der Rückseite der Briefe mit einem Abdruck des gewöhnlichen Aufgabe-Stempels in schwarzer Farbe versehen werden.“²

Diese doppelte Stempelung **konterkarierte den eigentlichen Zweck** der summarischen Gebührenverrechnung.

1870. FRANKO - Stempel STETTIN F N 1 nach Swinemünde

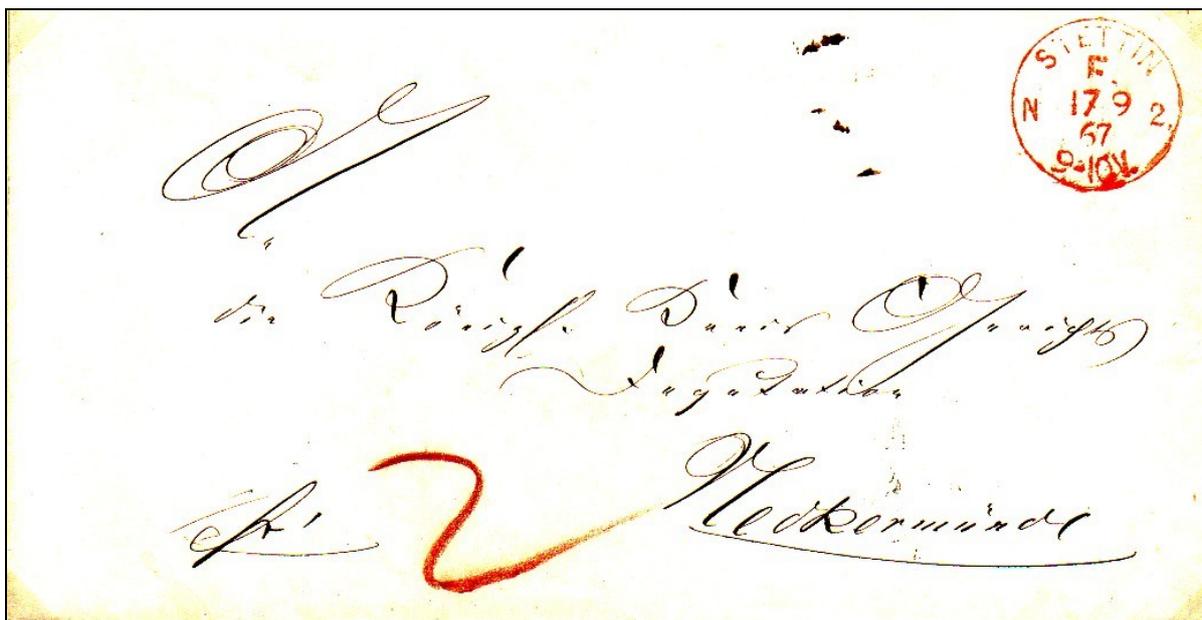


21.3.1870. Dieser Paketbegleitbrief bietet ein anschauliches Beispiel der Ausführung oben zitierte Instruktion. Auf der Rückseite der schwarze Aufgabe-Stempel mit den **Stundenangabe „8-9 V“**, auf der Vorderseite der rote FRANKO - Stempel „STETTIN F N 1“ der Fahrpost mit der **„Stundenangabe „9-10 V“**, also um eine Stunde später. Der Paketklebezettel lautet auf **„aus Stettin“**.

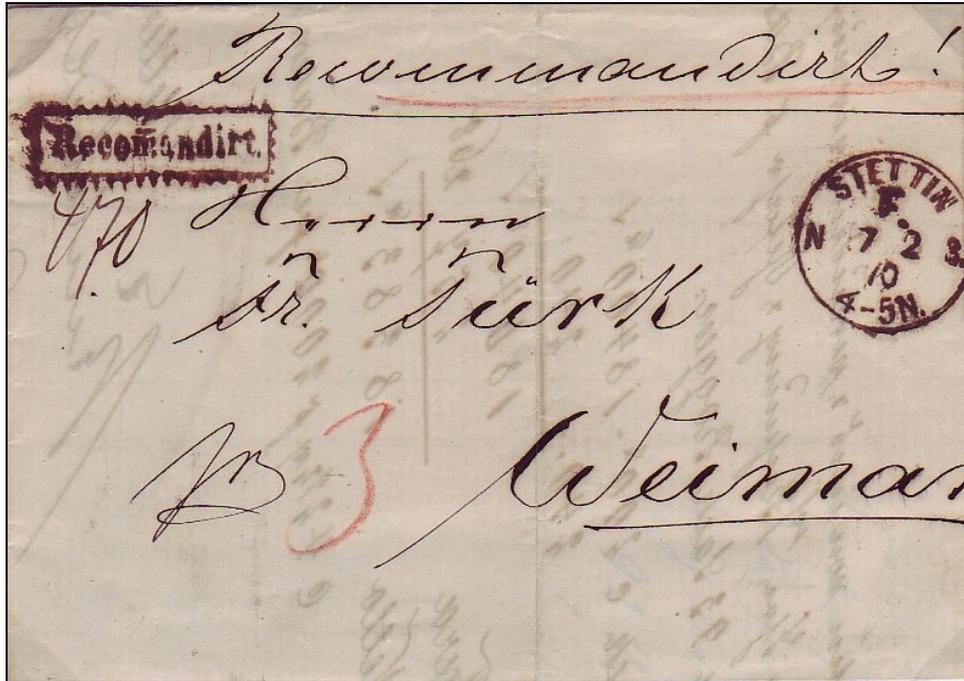
² Ingo von Garnier, Handbuch und Katalog der der (F)ranko - Stempel, 2. Auflage, 1995, Seite 28

A.4.a. Summarische Gebührenverrechnung**1871. FRANKO - Stempel STETTIN F N 1 auf Paketbegleitbrief**

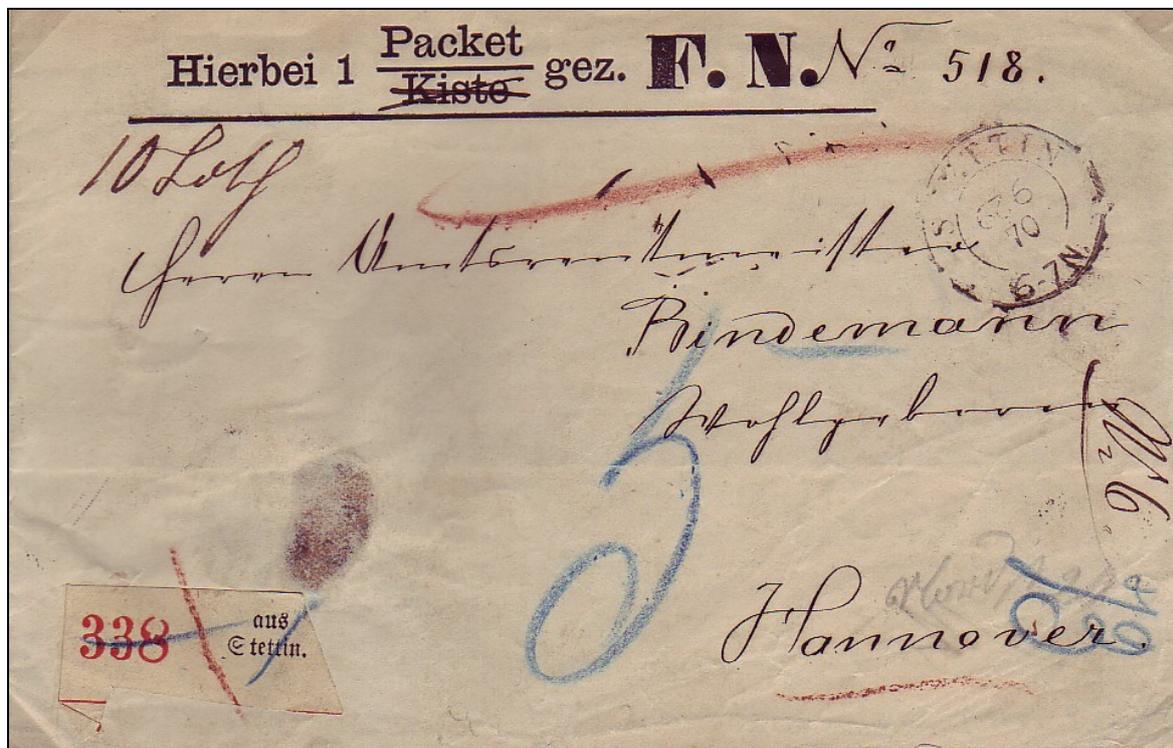
16.9.1871. Begleitbrief über eine portopflichtige Dienstsache von 9 Pfund 15 Loth nach Labes (Hinterpommern), entsprechend der 2. Progressionsstufe. Die Paketgebühr betrug 3 ½ Groschen. Der Paketaufklebezettel lautet jetzt „aus Stettin St.“ (= Stadt). Der FRANKO - Stempel STETTIN FN 1 wurde somit **wechselnd sowohl auf dem Bahnhofspostamt als auch beim Stadtpostamt eingesetzt!**

1867. FRANKO - Stempel STETTIN F N 2 (Briefpost) nach Ueckermünde

17.9.1867. Für diesen Brief aus der Preußen-Zeit kam noch ein entfernungsabhängiger Tarif zur Anwendung, in diesem Fall 2 Silbergroschen.

A.4.a. Summarische Gebührenverrechnung**1870. Franko - Stempel STETTIN F N 3 (Einschreiben) nach Weimar**

7.2.1870. Der FRANKO - Stempel STETTIN F N 3 der Fahrpost ist in Stettin **bisher belegt zwischen 1869 und 1873**. Zur entfernungsunabhängigen Briefgebühr des Norddeutschen Postbezirks von 1 Groschen kam noch die Einschreibgebühr von 2 Groschen hinzu, was der Röteltaxe von 3 Silbergroschen entspricht.

1870. Ausnahmefall der Einzelgebührenverrechnung

29.6.1870. Der Aufgabe-Stempel stammt noch aus der Preußenzeit und der Paketaufklebezettel aus einer früheren Serie. Er lautet „aus Stettin“ und die Nummer steht noch **links vor dem Text**. Die blaue „5“ als Gebührenvermerk stellt die Mindestgebühr in der 8. Progressionsstufe dar.

A.4.a. Summarische Gebührenverrechnung

Aptierte FRANKO - Stempel

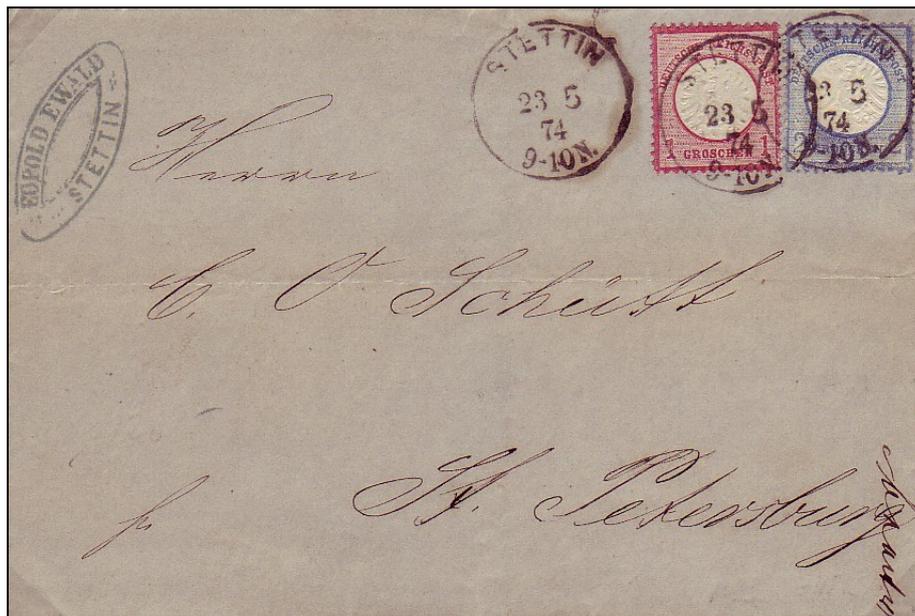
1873 endete die summarische Gebührenverrechnung. Es wurde verfügt, „daß die entbehrlich gewordenen FRANKO - Stempel durch Beseitigung des „N“ zu gewöhnlichen Aufgabe-Stempeln umgearbeitet werden.“³

1873. Entferntes „F“ (statt des „N“) aus dem FRANKO-Stempel Stettin N 2



20.9.1873. Ab 1.4.1869 galt für Drucksachen nach Italien ein einheitlicher Tarif von ½ Groschen. Der Stempel „P.D.“ wurde u.a. in Lörrach verwendet, was auf den **Leitweg über die Schweiz nach Italien** schließen läßt.

1874. Vollständige Entfernung von „F“, „N“ und der Ziffer



23.5.1874. Die Gebühr für einfache Briefe nach Rußland wurde ab 13.7.1872 von 4 Gr. ermäßigt auf 3 Gr. – Dieser aptierte Stempel kann verwechselt werden mit dem normalen Tages-Stempel. Er ist erkennbar an der tieferen, nicht zentrischen Stellung des Datums.

³ Kaiserliches General-Postamt, gez. Stephan, vom 29.3.1873, in : von Garnier, Katalog der deutschen (F)ranko - Stempel, Seite 41

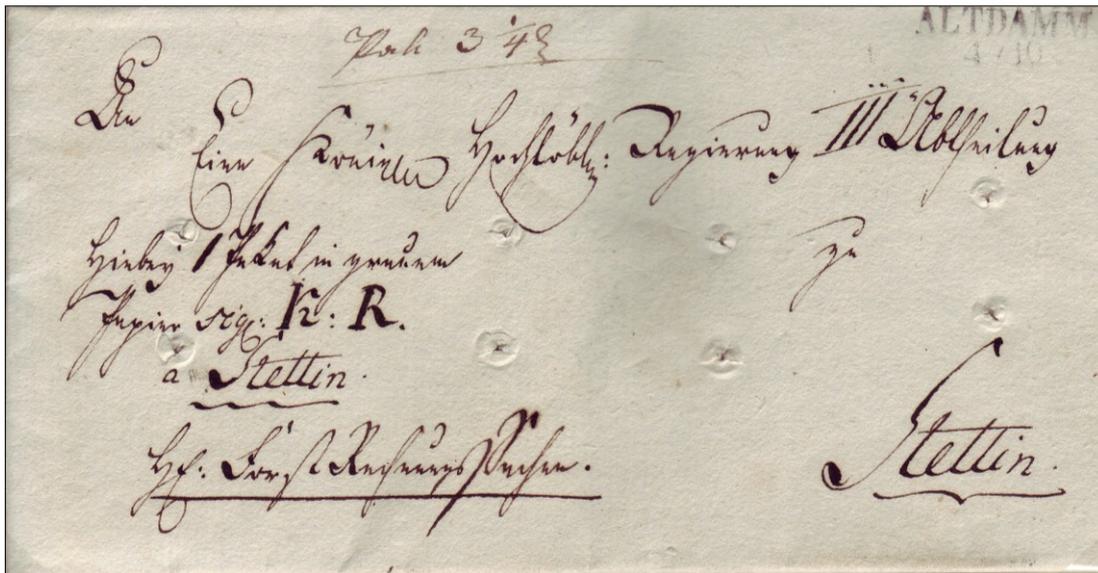
A.4.b. Erweiterung des Stettiner Postgebietes

Die Stadt Stettin vergrößerte sich durch verschiedene Eingemeindungen, beginnend Anfang 1900 und endend 1939. Während der Zeit der preußischen Post wurden in einigen dieser eingemeindeten Vororte eigene Postämter betrieben.

ALTDAMM

Seit 1786 ist in Altdamm ein **Postwärteramt** nachgewiesen, das dem Postamt in Pyritz unterstand. Der Ort lag an den Fahrpostkursen Stettin-Stargard und Stettin-Pyritz. Außerdem gingen von dort Reitposten nach Gollnow und vor allem nach Stettin. 1825 wurde Altdamm hochgestuft zu einer **Postexpedition**. 1939 wurde Altdamm zu Stettin eingemeindet.

1831. Cholerabrief nach Stettin, Zeilen-Stempel ALTDAMM



Nummern-Stpl.
„21“



ALT-
DAMM

4.10.1831. Die mit Löchern versehenen Briefe wurden geräuchert. Rückseitig der Kreis-Stempel „SAN. ST.“

1862. ALTDAMM BAHNHOF



Hervorhebenswert ist der **relativ saubere Rechteck-Stempel**. Dieser war in Gebrauch seit 1856, als die Eisenbahndirektion 14 von Stettin nach Breslau eingerichtet wurde.

A.4.b. Erweiterung des Stettiner Postgebietes

Grabow an der Oder

In Grabow wurde 1851 eine **Postexpedition** eingerichtet, die 1876 infolge zunehmender Bedeutung zu einem Postamt hochgestuft wurde. 1900 erfolgte die Eingemeindung des Ortes zu Stettin.

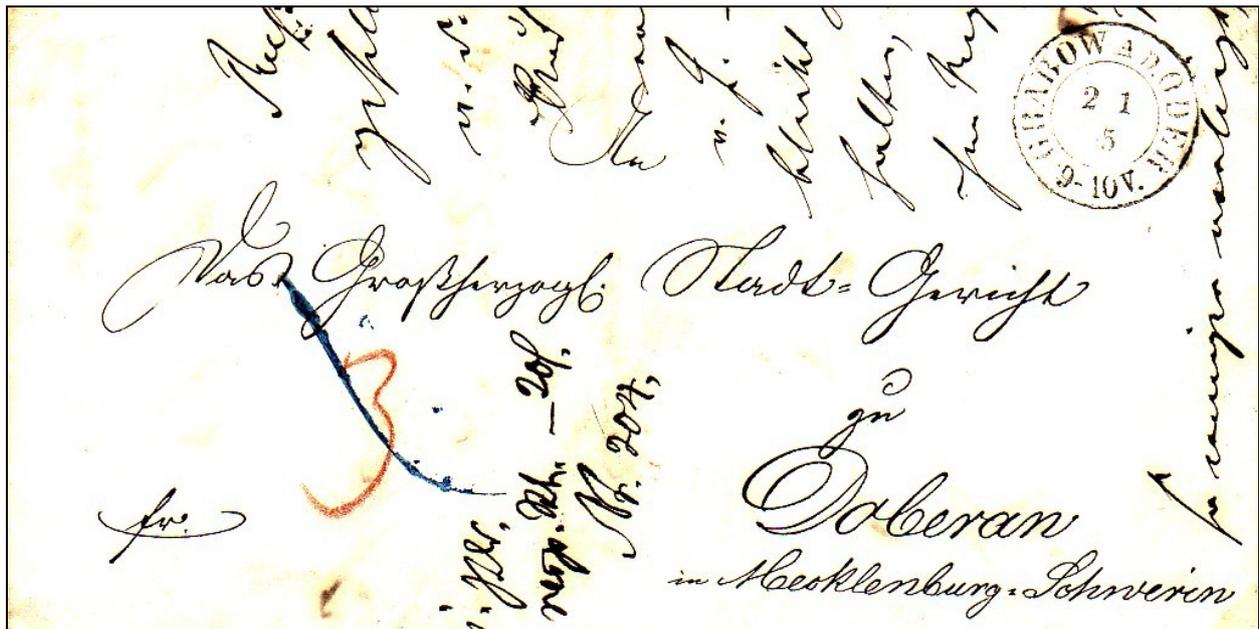
Gleichzeitig mit der Errichtung der Postexpedition erhielt die Postexpedition Grabow am 1.4.1851 einen Nummern-Stempel zur Entwertung der Freimarken. Die Nummer „413“ entstammt nicht der ersten Zuteilung an die preußischen Postämter, sondern von dem am 31.1.1851 aufgelassenen Postamt Fischbach.

Grabow an der Oder Nummern-Stempel „413“



Als Aufgabe-Stempel erhielt Grabow einen Zweikreis-Stempel mit Jahresangabe

1865. Frankobrief nach Doberan



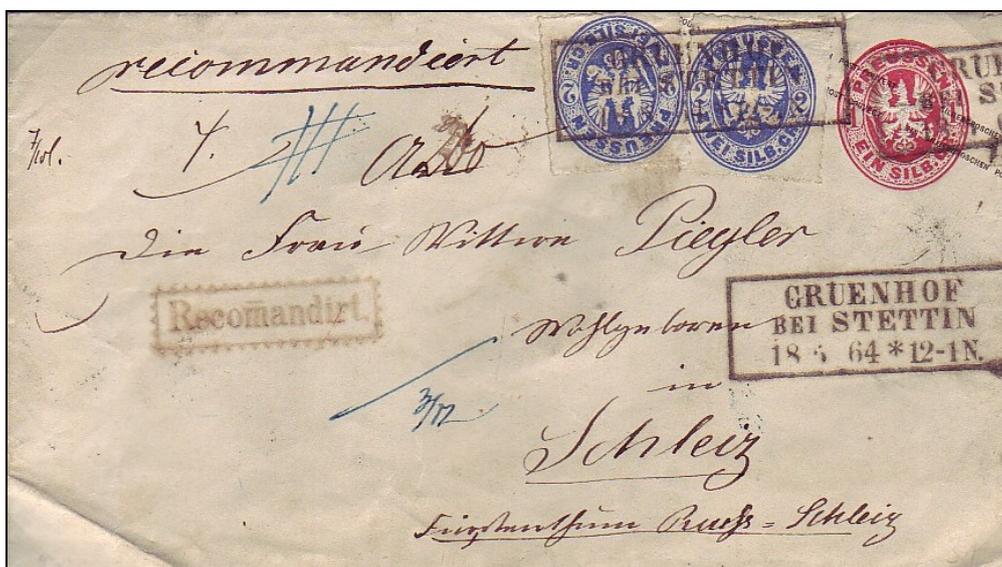
8.1.1865. Obgleich es seit 15 Jahren Freimarken gab, ist dieser **Frankobrief noch bar am Postamt bezahlt** worden. Die Briefgebühr betrug 3 Silbergroschen, wie aus der roten Taxierung ersichtlich.

A.4.b. Erweiterung des Stettiner Postgebietes.**Grabow an der Oder****1867. Wertpaket über 50 Taler nach Berlin**

26.1.1867. Der Begleitbrief über ein Wertpaket von 16 Pfund und 13 Loth mit 50 Talern war mit 9 ½ Silbergroschen freigemacht. Dies ergab sich aus dem Fahrposttarif für Wertsachen, gültig vom 16.5.1853 bis 31.12.1867. Zur Paketgebühr von 8 1/2 Silbergroschen trat eine Versicherungsgebühr von 1 Silbergroschen.

Grünhof

Grünhof bei Stettin erhielt 1864 eine **Postexpedition II**, die 1871 hochgestuft wurde zur I. Klasse und 1876 in ein **Postamt III**. 1880 erfolgte die Eingemeindung zu Stettin.

1864. Einschreiben aus dem ersten Jahr der Postexpedition in Grünhof

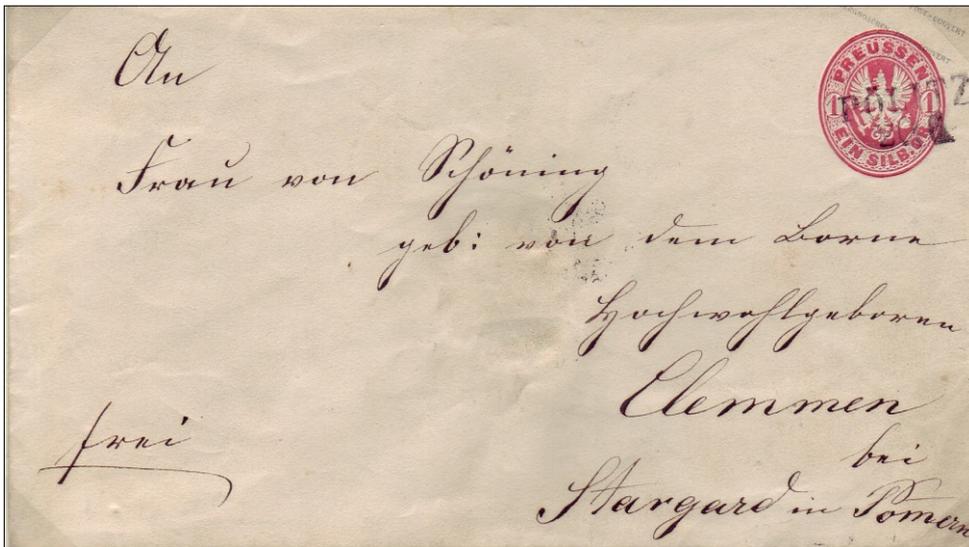
18.6.1864. Der entfernungsabhängige Tarif sah für den Brief von 7/10 Loth über 20 Meilen eine Gebühr von 3 Silbergroschen und für das Einschreiben 2 Silbergroschen vor. Schleiz in Thüringen gehörte damals zum Fürstentum Reuss jüngere Linie.

A.4.b. Erweiterung des Stettiner Postgebietes

Pölitz

Bereits 1817 wurde von Pölitz als einer **Postwärterei** des Ober - Postamtes Stettin berichtet, 1825 erfolgte die Aufwertung zu einer **Postexpedition** und 1836 zum **Postamt**. 1939 wurde der Ort zu Stettin eingemeindet.

Postexpedition Pölitz, Spätverwendung des Stempels



NUMMERN-
STPL.
„1153“



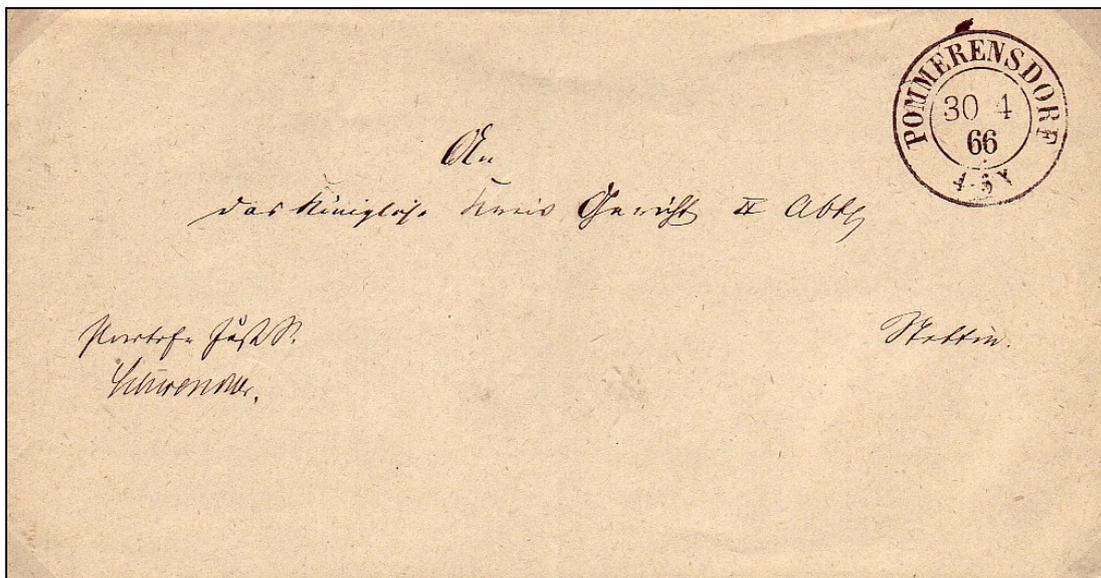
PÖLITZ

1825 wurde der neuen Postexpedition Pölitz der kleine Zweizeilen-Stempel zugeteilt, der sich **bis 1861 nachweisen** läßt. Die Ganzsache zu 1 Silbergroschen erschien 1861, somit muß es sich beim Stempel um eine **Spätverwendung** handeln.

Pommerensdorf

1864 erhielt Pommerensdorf eine **Postexpedition II**. Diese wurde 1871 hochgestuft zu einer **Postexpedition I** und 1876 zu einem **Postamt II**. 1880 erfolgte die Eingemeindung des Ortes zu Stettin.

1866. Portofreie Dienstsache nach Stettin



30.4.1866. Der **Zweikreis-Stempel der Postexpedition Pommerensdorf** wurde bereits vor der Eingemeindung des Ortes zu Stettin zurückgezogen und 1875 ersetzt durch einen Rechteck-Stempel „POMMERENSDORF STETTIN“.

A.4.c. Das Ende der Reichspost in Stettin 1945

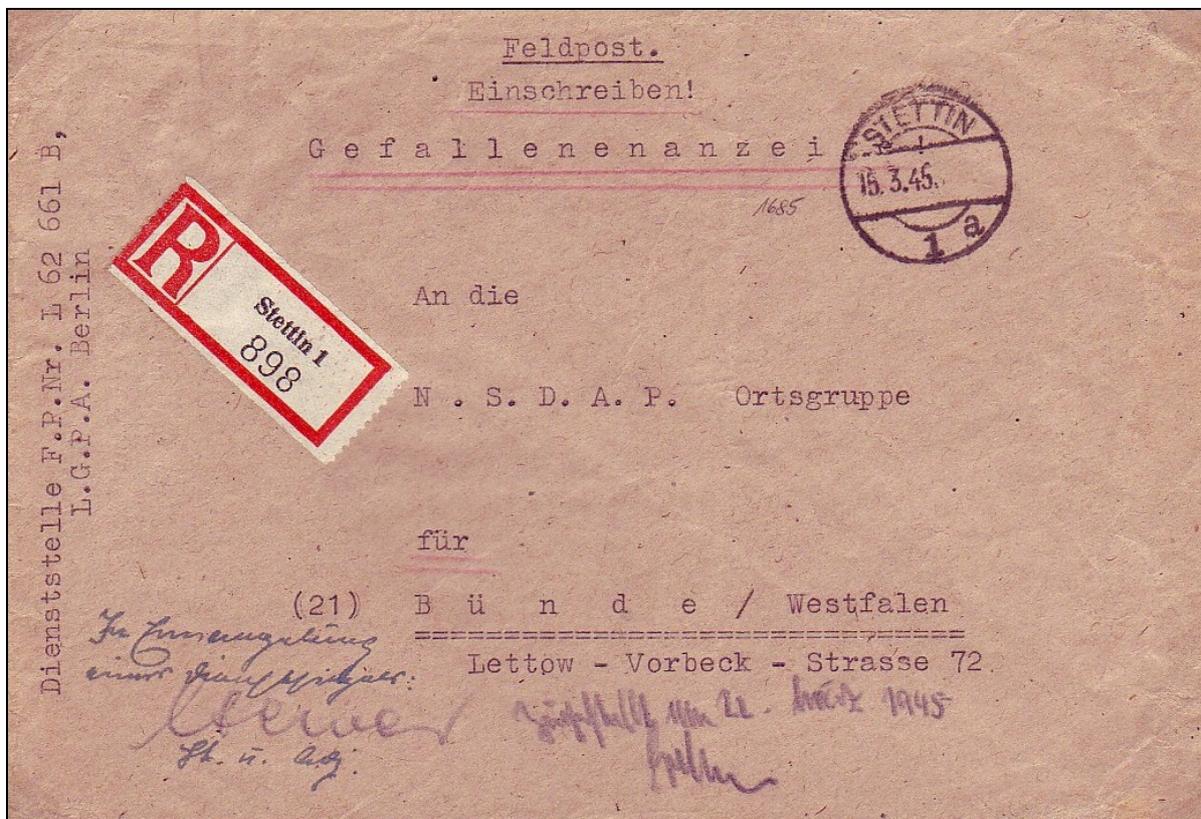
Mit diesem Abschnitt des Exponates soll ein **Beitrag zur Erforschung** des Endes der Reichspost in Stettin geleistet werden. Im Gegensatz zu anderen ehemals ostdeutschen Städten wie z.B. Königsberg oder Breslau ist das zeitliche **Ende der Post in Stettin 1945 nicht bekannt**.

Zur bekannten **Zeitgeschichte**: Mit dem Erreichen des Ostufers der Oder Anfang März 1945 durch sowjetische Truppen begann sich das Ende der deutschen Zeit von Stettin abzuzeichnen. Der Übergang auf das westliche, höher gelegene Ufer gestaltete sich zwar schwierig, war aber vorauszusehen. Deshalb wurde spätestens ab Mitte März 1945 **Stettin von der Zivilbevölkerung evakuiert**, alle fahrbereiten **Schiffe mußten den Stettiner Hafen ab 6. März 1945 verlassen**. Nachdem sowjetischen Truppen der Oderübergang südlich von Stettin am 20. April 1945 gelungen war, ließ sich Stettin nicht mehr verteidigen und wurde **am 25. April 1945 vom deutschen Militär geräumt**. Am 26. April 1945 wurde Stettin von sowjetischen Truppen besetzt.

Zur **Postgeschichte**: Briefe aus Stettin sind **bis Ende Februar 1945 verhältnismäßig häufig** anzutreffen. **Ab Mitte März jedoch gibt es Post aus Stettin nur sehr selten**. Die Hauptpost Stettin 1 in der Nähe des Bahnhofs mußte am 19. März 1945 geschlossen werden, weil sie unter Artilleriebeschuß lag. Die Arbeitsverträge der Postmitarbeiter wurden vom Postamt Stettin 1 großenteils aufgelöst. Am 22. März teilte das Reichspostministerium mit, daß die Reichspostdirektion Stettin nach Greifswald und deren Führungsstab nach Anklam sowie das Postscheckamt Stettin nach Bargtheide in Holstein verlagert wurden. Weitere amtliche Mitteilungen gab es dann nicht mehr. In Stettin wurde ein **eingeschränkter Postbetrieb** noch durch zwei Zweigstellen aufrechterhalten: Stettin 7 (Pölitzer Straße 39 bis zum 14.4.1945) und Stettin 14 (Eckerbergstraße 1 bis zum 17.4.1945).

Späte Post aus Stettin

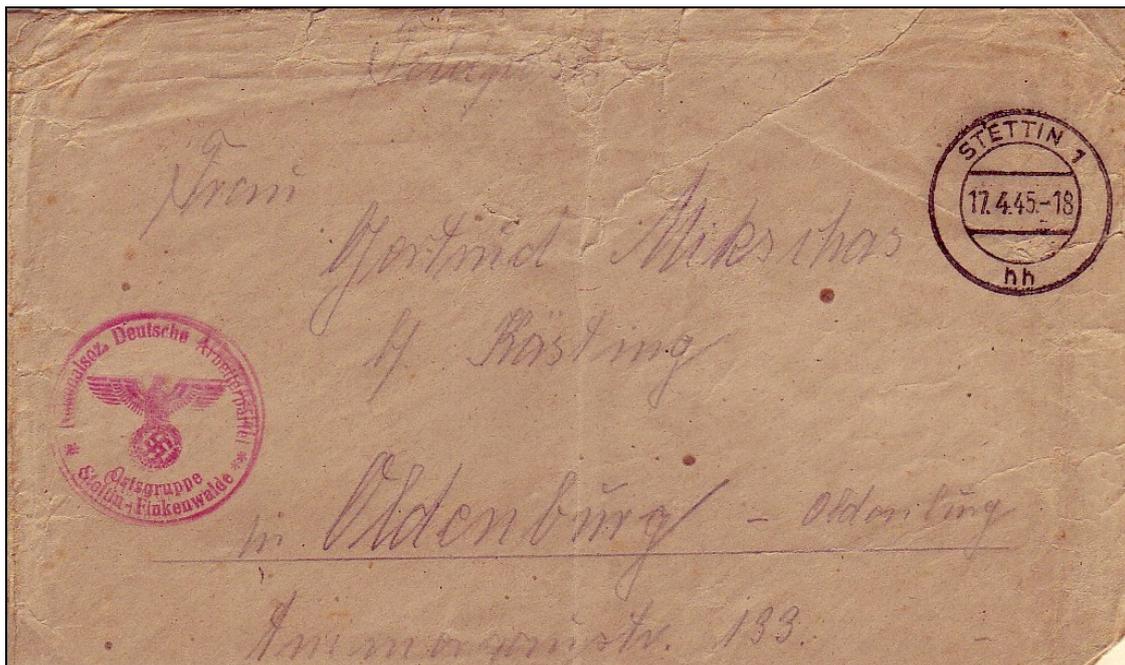
15.3.1945. Einer der letzten Belege des Hauptpostamtes Stettin 1



Der Betrieb des Hauptpostamtes wurde **am 19.3.1945 eingestellt** und die Mitarbeiter entlassen bzw. verlagert nach Greifswald bzw. Anklam. Diese Gefallenen-Anzeige hängt mit den Abwehrkämpfen südlich Stettins in der Buchheide zusammen. Sie wurde der zuständigen NSDAP-Ortsgruppe mit Einschreiben zugestellt, damit diese Dienststelle die Angehörigen verständigen konnte.

A.4.c. Das Ende der Reichspost in Stettin 1945**23.3.1945. Sehr späte Post nach Stettin, am 30.3.1945 zur Rücksendung vorgesehen**

Das Hauptpostamt Stettin 1, das die Ankunft des Briefes bestätigt, war bereits geschlossen. Dessen Utensilien waren zum Zweigpostamt Stettin 14 (Eckerbergstr. 1) verbracht, wo ein **Notdienst aufrecht erhalten** wurde. Da zu diesem Zeitpunkt die Zivilbevölkerung bereits aus Stettin evakuiert war, sollte der Brief wegen Unzustellbarkeit an den Absender zurückgehen. Der Empfänger hielt sich jedoch noch in Stettin auf, und so konnte die Zustellung ausnahmsweise erfolgen. Der zur Rücksendung bereits abgedruckte Tages-Stempel vom 30.3.1945 bildet somit ein postgeschichtliches **Zeichen beginnender Auflösung des regulären Postdienstes** in Stettin.

17.4.1945. Vorletzter Tag der Reichspost in Stettin

Hier wird ein weiterer Stempel des Hauptpostamtes Stettin 1 **im Zweigpostamt Stettin 14 weiterverwendet**. Dasselbe trifft auch auf den Dienst-Stempel des Absenders zu, die Ortsgruppe der NSDAP Stettin-Finkenwalde südlich von Stettin. Dieser Vorort war bereits seit Mitte März 1945 in sowjetischer Hand.

A.4.c. Das Ende der Reichspost in Stettin 1945

**Wichtiger Beleg der Postgeschichte Stettins
18.4.1945. Letzter Tag der Reichspost in Stettin**



Dieser zeitlich **letzte Brief aus dem deutschen Stettin** dokumentiert den Betrieb des Zweigpostamtes Stettin 14 bis zum 18.4.1945, 23:00 Uhr. Danach ist bis zur Räumung der Stadt durch das Militär am 25.4.1945 **keine weitere Post aus Stettin bekannt**.

19.4.1945. Nur noch Kurierpost aus Stettin

Brief eines in Stettin eingesetzten Volkssturmmannes. Da es **keinen Postbetrieb mehr** gab, war die einzige Möglichkeit diesen Brief jemand mitzugeben, der die Stadt verlassen konnte. Die Aufgabe erfolgte in Woldegk (Mecklenburg).

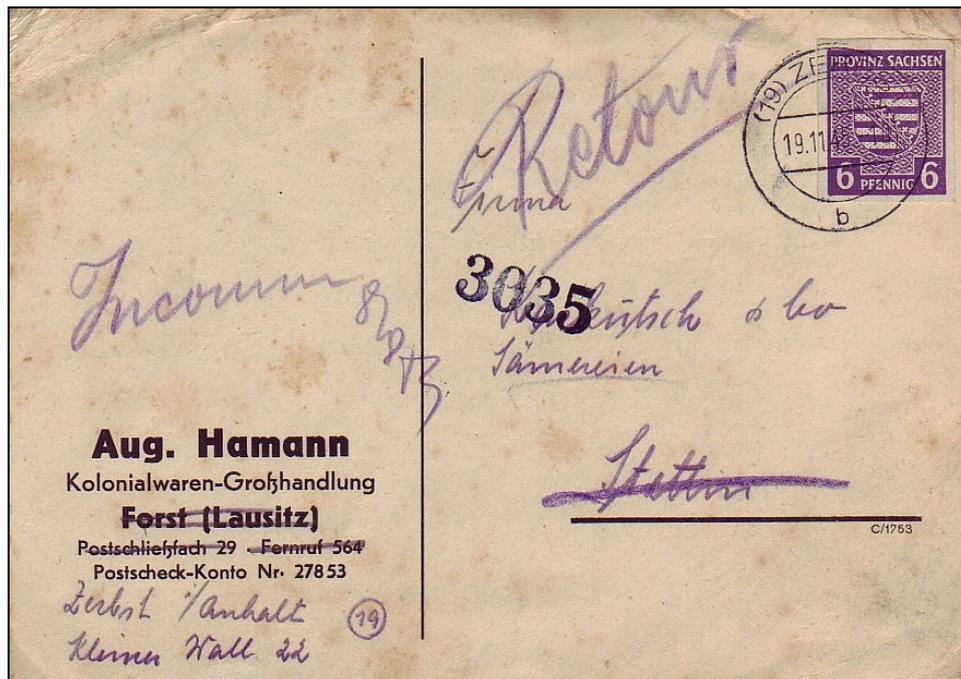


A.4.d. „Stettiner Zipfel“ 1945/46

Der „Stettiner Zipfel“ stellt eine **singuläre deutsche postgeschichtliche Nachkriegsepisode** dar. Vom polnischen Stettin behielt sich die Sowjetunion das nördlich am linken Stettiner Oderufer („Stettiner Zipfel“) gelegene Gebiet um Pölitz in einem sowjetisch-polnischen Abkommen vor. Mit diesem Abkommen wurde auch der Postverkehr für die Deutschen in diesem Gebiet geregelt. Deutsche Post wurde mit russischen Lastwagen durch das polnische Stettin in die sowjetisch besetzte Zone gefahren und dort dem deutschen Postverkehr übergeben. Für knapp ein Jahr bis August 1946 existierte so eine **Stettiner Post-Enklave im polnischen Gebiet**.

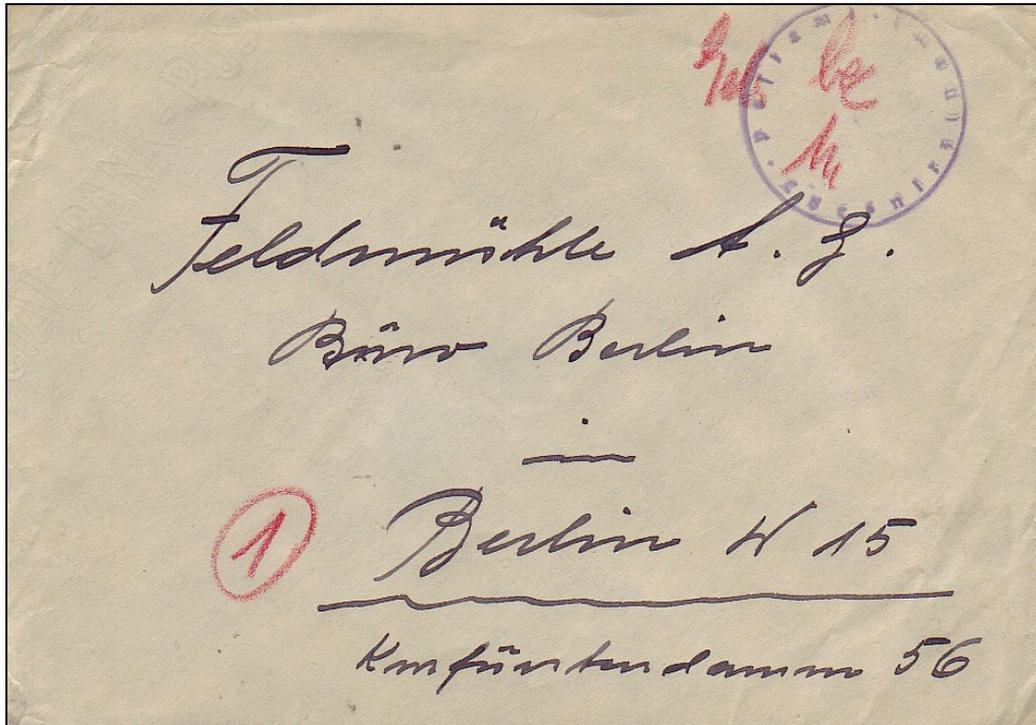
2.2.1946. Brief aus dem „Stettiner Zipfel“ nach Dessau

Barfreimachung eines in Stettin-Pölitz aufgegebenen Briefes mit britischer Militärzensur-Stempel in Berlin

19.11.1945. Post in den „Stettiner Zipfel“

In umgekehrter Richtung in den „Stettiner Zipfel“ hinein war **kein Postverkehr möglich**. Die polnische Post sandte die aus Zerbst in Sachsen nach Stettin gerichtete Karte vom 19.11.1945 wieder zurück mit dem Vermerk „Inconnu“.

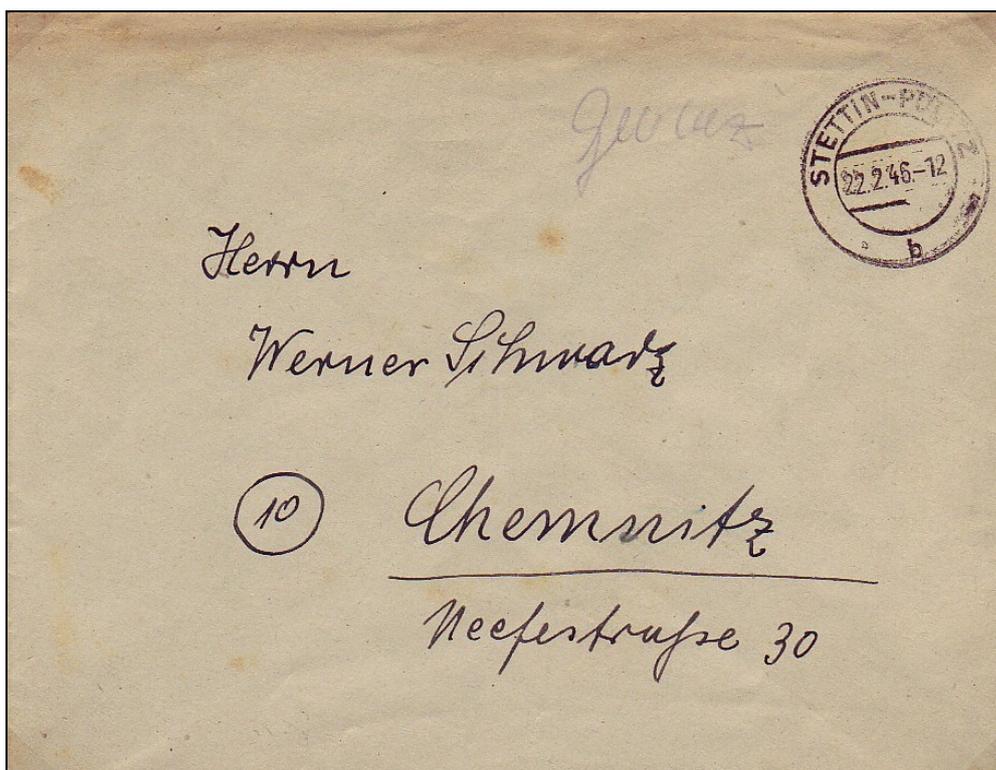
A.4.d. „Stettiner Zipfel“ 1945/46
Brief aus Stettin-Odermünde nach Berlin

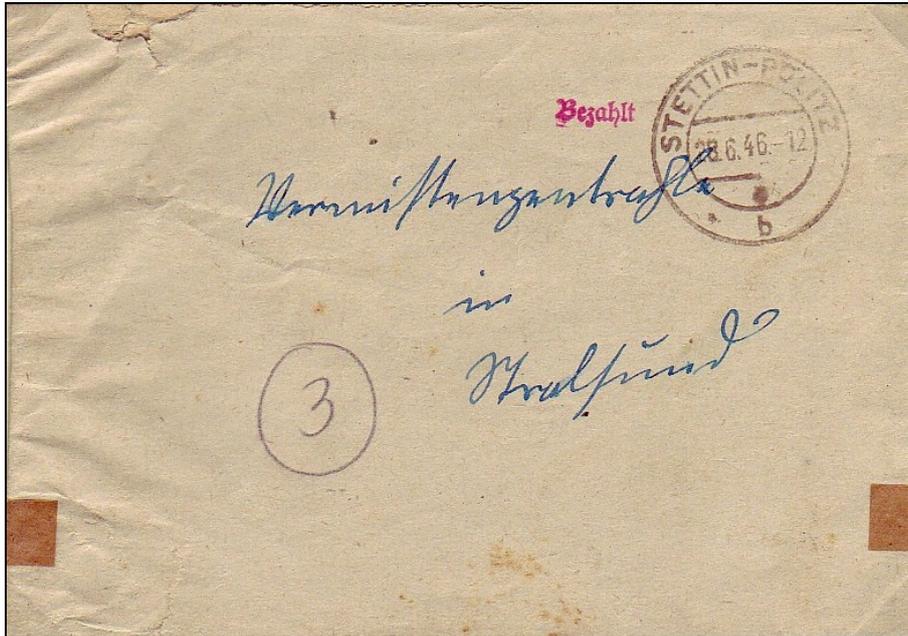


In Odermünde war nach russischer Besetzung **kein Aufgabe-Stempel mehr auffindbar**. Deshalb wurde ein Dienst-Stempel mit entferntem Hoheitszeichen genommen. Der „Geb. bez.“- Vermerk in rot zeigt die gleiche Handschrift wie auf der vorigen Seite.

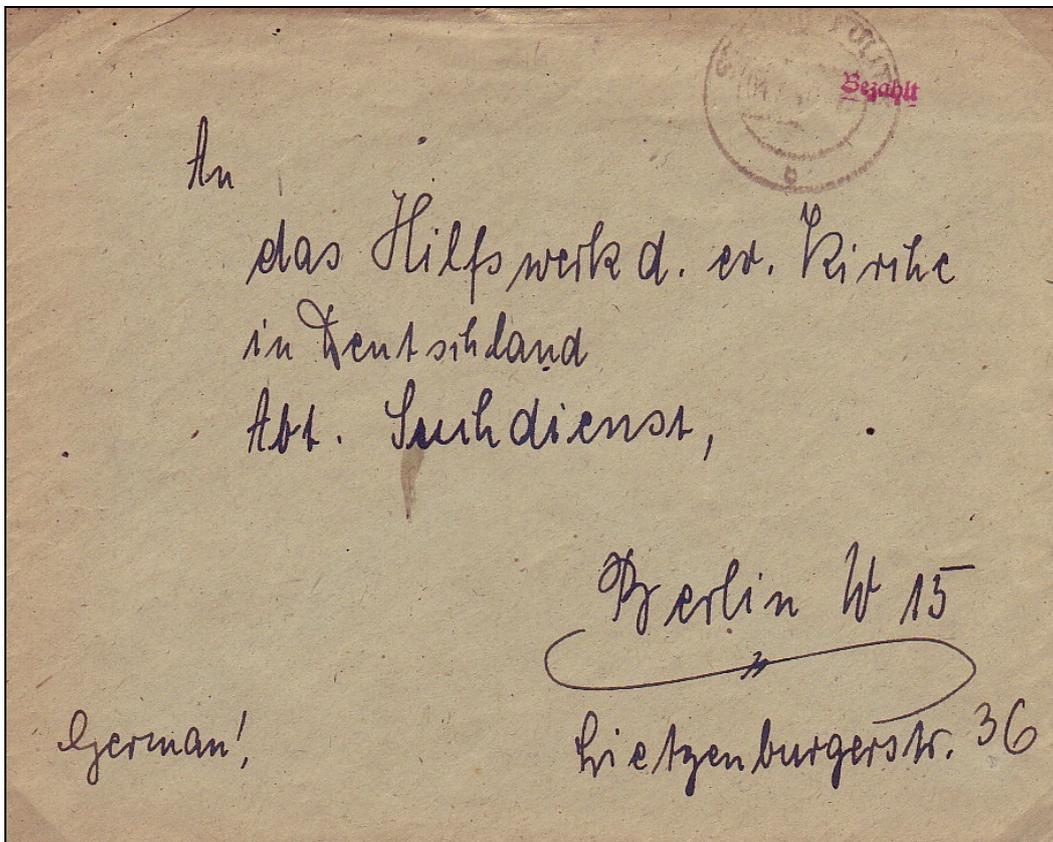
22.2.1956. Brief aus Stettin-Pölitz nach Chemnitz

Der Absender auf der Rückseite lautet: „Pölitz, Vorpommern über Löcknitz“. Dies deutet auf die **postalische Verbindung des „Stettiner Zipfels“ zum sowjetisch besetzten Teil** jenseits der polnischen Grenze hin. Der handschriftliche Vermerk „Geb. bez.“ zeigt jetzt eine andere Handschrift. Daraus läßt sich schließen, daß das Postamt in Pölitz von **mindestens zwei Mitarbeitern** besetzt war.



A.4.d. „Stettiner Zipfel“ 1945/46**28.6.1946. Ein schon später Brief aus Stettin-Pölitz**

Der Absendeort ist Messenthin, ein Ortsteil im Süden von Pölitz innerhalb des „Stettiner Zipfels“. Die braunen Klebestreifen stammen mit großer Wahrscheinlichkeit von der **russischen Zensurstelle**. BBP-Geprüft.

4.7.1946. Sehr später Beleg aus dem „Stettiner Zipfel“

Offenbar gab es **keine neue Stempelfarbe** mehr, deshalb der schwache Abdruck des Stempels. Auch hier weist der Absender auf den Postweg über Löcknitz in der sowjetisch besetzten Zone hin. Bei beiden Briefen jetzt ein roter Zeilen-Stempel „Bezahlt“

Klaus E. Eitner

Stettin (Teil 4)

Das Exponat stellt die Entwicklung von Postdiensten in Stettin dar von ihrem Beginn bis hin zu den Anfängen der Deutschen Reichspost sowie dem Ende der Reichspost 1945/46.

Für Stettin spielte der Ostseehafen und damit die Beförderung von Nachrichten mit Schiffen eine besondere Rolle. Diesem postgeschichtlich interessanten Aspekt wird besonderer Raum gewidmet. Das Exponat gliedert sich somit in zwei Teile, in einen allgemein postgeschichtlichen Teil und in den für Stettin spezifischen Teil, der Beförderung von Post mit Schiffen aus, nach und über Stettin.

A. Postgeschichte Stettin

1. **Botenpost**
 - a. Herzogliche Botenpost
 - b. Städtische Botenpost
 - c. Hansische Botenpost
2. **Wandel zur allgemeinen Post**
 - a. Stettin wird 1625 Postort
 - b. Schwedische Besetzung 1627 bis 1720
3. **Preußen**
 - a. Stettin wird 1720 Grenzpostamt zu Schwedisch-Vorpommern
 - b. Briefpost
 - c. Französische Besetzung 1807 bis 1813
 - d. Fahrpost
 - e. Stettin wird 1817 Oberpostamt
 - f. Einführung von Aufgabe-Stempeln
 - g. Einführung von Briefmarken
 - h. Nutzung der Eisenbahn
4. **Norddeutscher Postbezirk und Deutsches Reich**
 - a. Summarische Gebührenverrechnung
 - b. Erweiterung des Stettiner Postgebietes
 - c. Das Ende der Reichspost in Stettin 1945
 - d. „Stettiner Zipfel“ 1945/46

B. Postbeförderung mit Schiffen

1. Finnland
2. Dänemark
3. Schweden und Norwegen
4. Rußland
5. USA
6. Auf der unteren Oder
7. DEUTSCHE SEEPOST

Verwendete Literatur:

Wigand Bruns	Altdeutschland-Fahrpostbriefe 1824-1874
Richard Frick	Schiffspost im Nordsee- und Ostseeraum
Christian Hörter	Fahrpost in Deutschland 1808-1923
James van der Linden	Postvertrags-Stempel
Ilse Popp	Die Königlich Preußische Ostbahn
Hans-J. Richter	Deutsche und polnische Postanstalten in Stettin nach dem 2. Weltkrieg
H. A. Weidlich	Postscheine des preußischen Grenzpostamtes Stettin bis 1824
Rolf-Dieter Wruck	Portotaxen und Stempel der GRANDE-ARMÉE in Deutschland 1805-1813

In diesem 4. Teil werden die Kapitel B.1 - 4 - wie oben markiert - gezeigt,

Die Red.

B. Postbeförderung mit Schiffen

Die Bedeutung von **Stettin mit seinem Hafen** wurde bereits durch die Kurfürsten von Brandenburg erkannt. In gleicher Weise versuchte später auch Preußen den Hafen zu nutzen. Mit dem Aufkommen von Dampfschiffen gewann der Stettiner Hafen an Bedeutung und entwickelte sich zum **größten Umschlagplatz der Ostsee**. Es ist reizvoll, dieser Entwicklung philatelistisch zu folgen.

Der Schiffsverkehr von und nach Stettin betraf alle Ostseeanrainerländer. In gleicher Weise war der Stettiner Hafen auch Mittelpunkt des Schiffsverkehrs zu **verschiedenen Orten an der unteren Oder**. Der Postverkehr über den Hafen Stettin war jedoch nicht so ausgeprägt wie z. B. über Lübeck, Kiel oder Stralsund. Philatelistische Belege vom Schiffsverkehr über Stettin sind daher **weniger häufig vertreten** und auch weniger bekannt.

B.1. Finnland

Zu den Besonderheiten der Schiffspost gehört, daß den Schiffen bei ihrem Auslaufen die Post mitgegeben wurde, ohne daß sie vorher den Postweg durchlief. Sofern es sich um freigemachte Briefe handelte, blieben diese zunächst unentwertet. Im Anlandehafen wurden die Briefe dann der Post übergeben und erst dort entwertet. So kommt es, daß z.B. deutsche Tages-Stempel auf ausländischen Briefen zu finden sind und umgekehrt. Nachstehender Brief ist hierfür ein anschauliches Beispiel.

1920. Aus Helsinki über Stettin nach Frankfurt



13.8.1920. Die finnische Freimachung mit einem Paar zu 1 Markka erhielt erst bei Ankunft in Stettin den Tages-Stempel. Weiterhin wurde in Stettin vor der Weiterbeförderung nach Frankfurt der frühere Anlande-Stempel „Aus Per Dampfschiff“ als Neben-Stempel angebracht. Siehe auch Abschnitt B.6.b.

B.1. Finnland: „Schiffchen“-Stempel

Amtliche „Schiffchen“-Entwertungen auf Post aus und nach Stettin

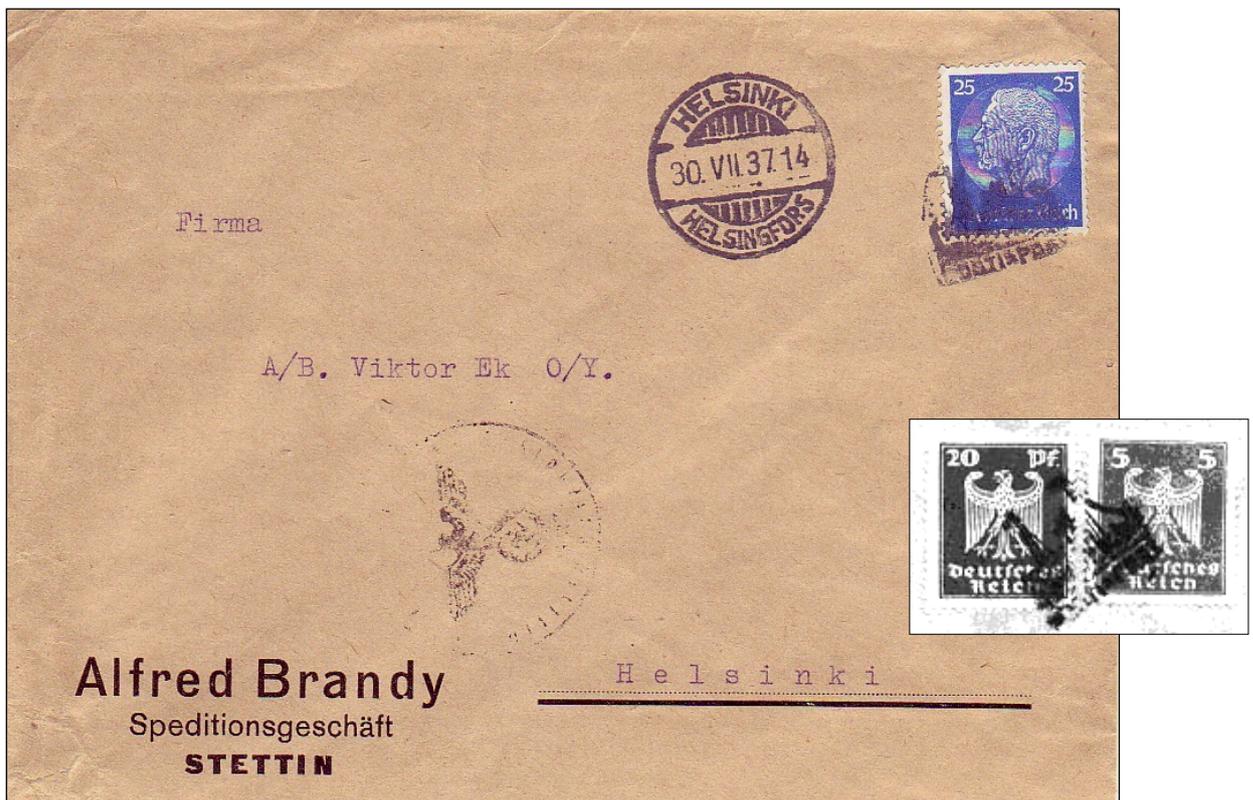
Die „Schiffchen“-Stempel zeigen eine Abbildung eines Dampfschiffes und die Bezeichnung „Posti – Post“.



21.5.1926. Von Stettin nach Helsinki



16.10.1933. Von Helsinki nach Stettin. Zusätzlicher Reederei-Stempel in Rhomben-Form des Schiffes „ARIADNE“

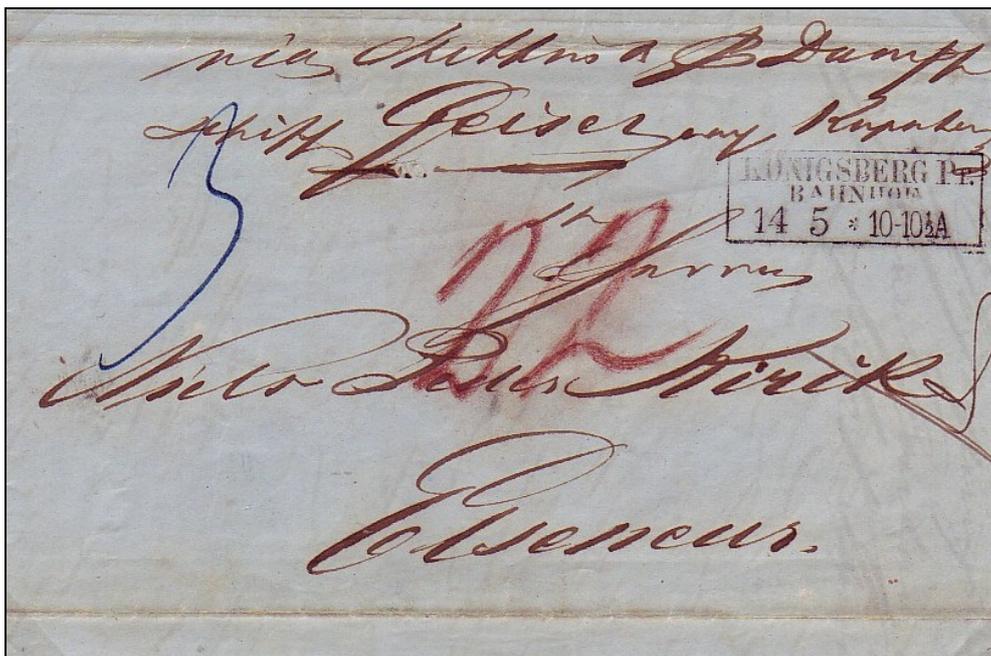


30.7.1937. Von Stettin nach Helsinki + deutlicher Abschlag des Schiffchen-Stempel von 1926,

B.2. Dänemark**Ein früher Transitbrief über Stettin****1839. Aus Königsberg über Stettin nach Stege in Dänemark**

1.7.1839. Der Absender in Königsberg schrieb den Leitweg vor: „P. STETTINER DAMPFBOOT“. Er mußte bis Hamburg als Teilfranko 12 Silbergroschen lt. rotem Taxvermerk zahlen. Von Stettin nahm der Brief seinen Weg über Land nach Hamburg. Vom Preußischen Oberpostamt in Hamburg erhielt er dort den schwarzen Transit-Stempel „FRANCO HAMBURG“ als Anerkennung des bezahlten Teilfrankos. Der weitere Weg nach Dänemark ging als Portobrief, vom Empfänger wurden insgesamt 33 (Rigsbankskillings) gemäß großer roter handschriftlicher Taxe erhoben.

**1855. Aus Königsberg über Stettin nach Helsingör mit Leitvermerk
„Via Stettin p. Dampfschiff Geiser Kopenhagen“**

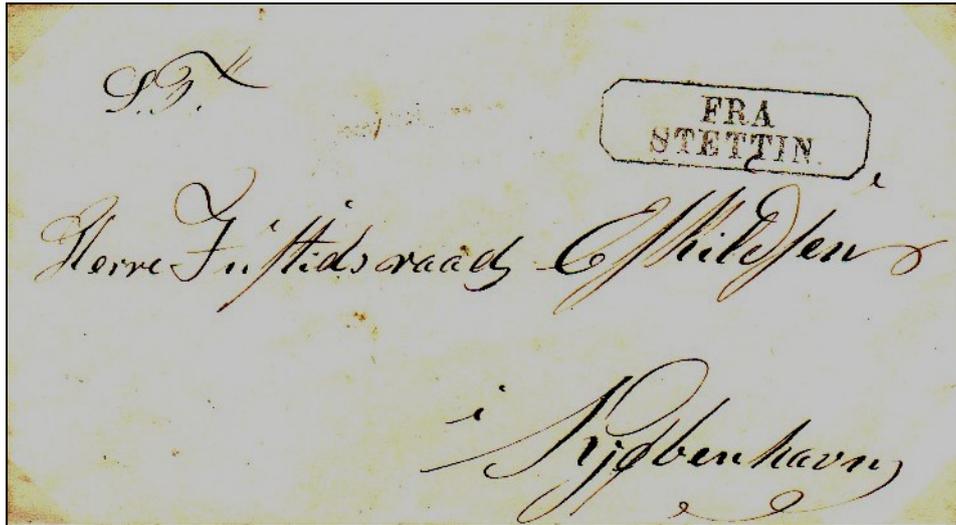


14.5.1855. Hier mußte der Empfänger lediglich 22 (Rigsbankskillings) für den Portobrief bezahlen. Die blaue Taxierung „3“ war der Anteil der preußischen Post.

B.2. Dänemark**Dänische Schiffspostlinie Kopenhagen – Stettin**

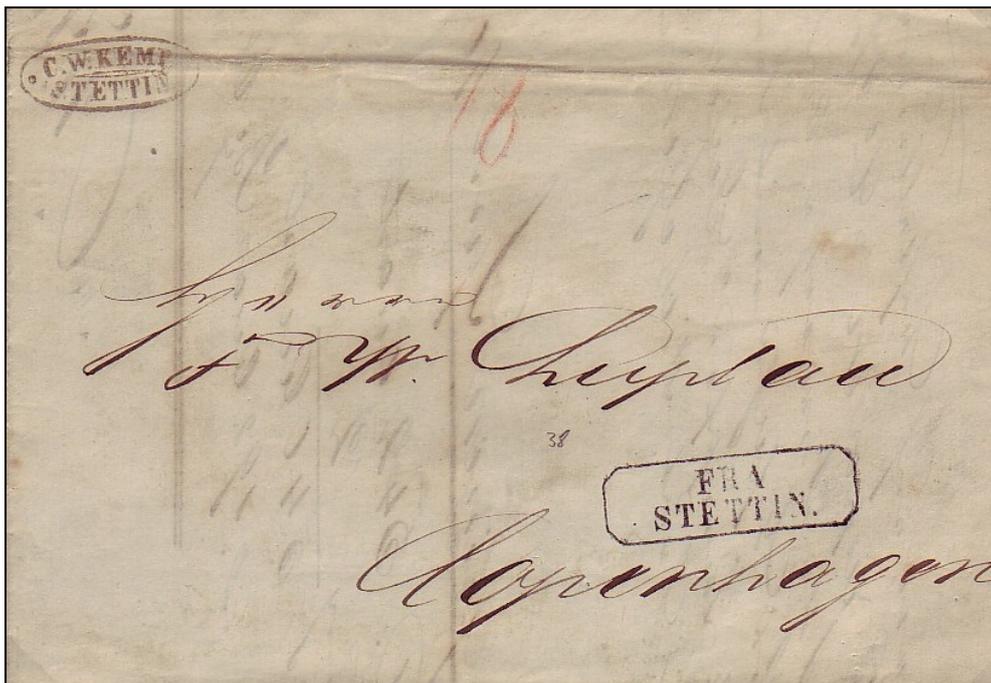
Mit dem preußisch-dänischen Postvertrag von 1854 wurde eine regelmäßige Postdampfschiffsverbindung zwischen Kopenhagen und Stettin vereinbart. Diese wurde durch das **dänische Postdampfschiff „Geiser“** betrieben. Wöchentlich zweimal wurde die Strecke via Swinemünde befahren, aber **nur während der Sommerzeit**.

**„FRA STETTIN“ auf zwei Portobriefen von Stettin nach Kopenhagen
1858.**



Zur Kennzeichnung der Herkunft der Briefe aus Stettin bzw. Kopenhagen, ließ die dänische Post zwei achteckige Stempel herstellen (FRA STETTIN und FRA KJØBENHAVN) und teilte sie dem Schiff „Geiser“ zu. Es handelte sich um achteckige Stempel. Der Stempel „FRA STETTIN“ ist nur bekannt zwischen 1855 und 1860.

1859.



Beide Portobriefe mußten von ihren Empfängern mit 18 (Rigsbankskillingen) bezahlt werden. Auf dem unteren Brief ist der **Betrag in rot taxiert**. Eine Hälfte kassierte Dänemark, die andere wurde Preußen vergütet.

B.2. Dänemark

Dänischer Dreiring-Stempel „198“

Ab 25.2.1857 wurde dem dänischen Schiffspostbüro zur Entwertung der Freimarken auf der Schiffspostlinie Kopenhagen – Stettin ein **dänischer Dreiring-Stempel „198“** zugeteilt. Dessen erste Verwendung konnte nach Beendigung der Winterpause mit der ersten Fahrt am 4.4.1857 erfolgen.

Der Dreiring-Nummern-Stempel „198“ wurde nur knapp drei Jahre verwendet und auch nur während der Sommerzeit. Dies erklärt sein geringes Vorkommen.



Auf Briefen von
Kopenhagen nach Stettin



Auf Briefen von
Stettin nach Kopenhagen

Der Stempel wurde für Briefe benutzt, die direkt am Schiff aufgeliefert wurden, entweder in Kopenhagen oder in Stettin. Seine Verwendung erfolgte bis zum Ende der Fahrten des **Postdampfschiffes „Geiser“** 1860. Danach versahen preußische Schiffe den Dienst. Die „Geiser“ verließ Stettin am 23.11.1860 zu ihrer letzten Fahrt.

1860. Stettin nach Kopenhagen



3.6.1860. Wie in Preußen generell üblich, wurden in der Anfangszeit der Briefmarken auch vom dänischen Schiffspostbüro auf der „Geiser“ freigemachte Briefe **zweifach gestempelt**: Die Freimarken mit dem **Dreiring-Nummern-Stempel „198“** und der Brief mit dem achteckigen Herkunft-Stempel **„FRA STETTIN.“**

B.2 Dänemark

1878. Wertbrief aus Kopenhagen nach Stettin.

Aus diesem Brief sind eine Reihe von Einzelheiten damaliger Gebührenabrechnungen ersichtlich. Außerdem gibt der Brief Aufschluß über die Zusammenarbeit zwischen dänischer und deutscher Post.

Bei Einlieferung am 20.11.1872 enthielt dieser Brief 800 Taler. Dieser Betrag wurde vor dem Verschließen und Versiegeln des Briefes von der dänischen Post nachgezählt. Zusätzlich zu den drei Siegeln des Absenders wurden rückseitig zwei weitere Siegel der dänischen Post angebracht, gekennzeichnet „**Overpostmester Kjöbenhavn**“.

Vorderseitig wurde die Nachzahlung durch die dänische Post bestätigt mit dem kleinen blauen Rechteck-Stempel „**Talt**“.

Das Nachzahlen war nicht umsonst. Die dänische Post berechnet hierfür Gebühren. Diese betragen für die ersten 200 Rigsbankskillings 4 Skillings und für jede weiteren 200 Rigsbankskillings jeweils 1 Skilling. Umgerechnet betrug der Wert der 800 Taler = 1066 Rigsbankskillings, wie auf dem Brief vom Absender errechnet. Die **Nachzahlgebühr** betrug somit 4 plus 5 x 1 Skilling = 9 Skillings. Dieser Betrag wurde mit 3 Freimarken zu je 3 Skillings der Ausgabe 1870 erbracht.¹



Die Beförderung nach Stettin nahm von Kopenhagen den Seeweg. Bei Eintreffen in Deutschland wurde dies dokumentiert durch den Rechteck-Stempel „**Aus (über) Dänemark via Woyens**“ (bei Hadersleben). Von hier ab Bahnbeförderung.

In Stettin wurde der Portobrief gekennzeichnet mit dem Wurst-Stempel „**Auslagen**“. Die deutsche Post berechnete die Gebühren: 18 $\frac{3}{4}$ Groschen über dem Strich und 30 Groschen unter dem Strich. Der Wert über dem Strich galt der fremden Post, der Wert darunter der eigenen Post.

18 $\frac{3}{4}$ Groschen für die dänische Post entsprachen 25 Rigsbankskillings. Hiervon betrafen 16 Rigsbankskillings die **dänische Gebühr für Briefe der 2. Gewichtsklasse** sowie 9 Rigsbankskillings als **Versicherungsgebühr**. Diese errechnete sich in gleicher Weise wie die oben beschriebene Nachzahlgebühr.

30 Groschen für die deutsche Post betrafen die **Beförderungsgebühr** (3 Gr. einheitlich für Fahrpostbriefe von 15 bis 250 Gramm) sowie die **Versicherungsgebühr** (27 Gr.). Insgesamt wurden vom Empfänger 48 $\frac{3}{4}$ Groschen an Gebühren erhoben.

¹ Gottfredsen / Haff, Danske Breve 1851 - 1879

B.2 Dänemark**Dänischer Herkunft-Stempel**

Fra Tydskland S.



Das dänische Hafenpostamt kennzeichnete von Schiffen aus Stettin mitgebrachte und noch nicht entwertete Post mit diesem Herkunft-Stempel zwischen 1895 und 1901. Dieser Stempel **mit dem Zusatz „S.“ (Stettin) ist wesentlich seltener anzutreffen** als der ähnliche Stempel mit dem Zusatz „L.“ (Lübeck).

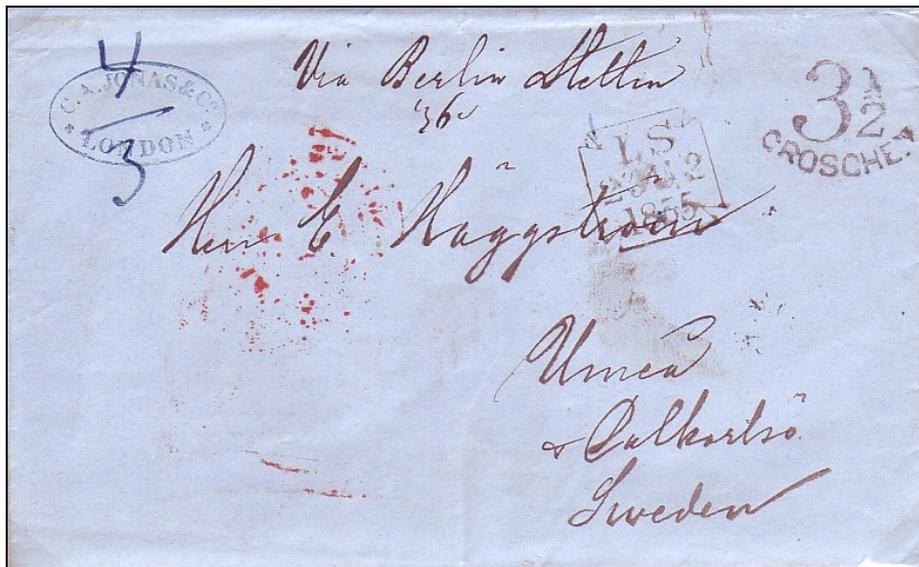
1868. Dänische Entwertung auf Brief aus Stettin

14.8.1868. Dieser Brief („Advis“) wurde in Stettin einem nach Kopenhagen laufenden Schiff mitgegeben. Bei Ankunft in Kopenhagen am 16.8.1868 entwertete die dänische Post die Freimarken mit ihrem **Dreiringnummern-Stempel „1“** (Kopenhagen).

B.3. Schweden und Norwegen

Der Schiffspostverkehr zwischen Stettin und Schweden und Norwegen war zu keiner Zeit sehr bedeutend. Schweden bevorzugte seit alters her eine Verbindung nach Deutschland über Rügen. Außerdem hatte Schweden schlechte Erfahrungen mit der Behandlung ihrer Postmeister in Stettin gesammelt. Im Gegensatz zu den anderen Ostseeanrainern gab es zu Schweden keine Postverträge für die Verbindung nach Stettin. Daher bildet mit dem Schiff zwischen Stettin und Schweden beförderte Post die Ausnahme. Belege dieser Verbindungen sind wenig anzutreffen.

1855. Portobrief von London „Via Berlin Stettin“ nach Schweden



2.6.1855. Bei der Übergabe an die preußische Post erhielt der Brief zwei englische Transit-Stempel. Der Gebühren-Stempel „3 ½ Groschen“ war in Gebrauch seit 1852.

1904. Von Finnland über Stockholm nach Stettin



19.4.1904. Finnland gehörte bis 1917 zu Rußland. Deshalb tragen Briefe von dort russische Freimarken. Der Brief wurde in Mariehamn auf den Åland-Inseln einem nach Schweden auslaufenden Schiff mitgegeben und in Stockholm bei Ankunft entwertet.

B.3. Schweden und Norwegen

1858. Aus Hamburg über Stettin nach Stockholm



18.10.1858. Dieser Portobrief wurde in Hamburg der Schwedischen Post übergeben. Dort erhielt er zwei Stempel: Den **Leitweg bezeichnete der Zeilen-Stempel „VIA STETTIN“** und einen Zweikreis-Stempel des Königlich Schwedischen Oberpostamtes Hamburg. Der den Brief beherrschende **Gebühren-Stempel „63 öre“ wurde erst bei Ankunft in Stockholm angebracht**. Er bezifferte das vom Empfänger einzuhebende Porto. Dieses betrug zwischen 1858 und 1864 aus den Ländern Bremen, Hamburg und Mecklenburg-Schwerin jeweils über Stettin 63 öre.²

Feuser und van der Linden datieren den Leitweg-Stempel „VIA STETTIN“ erst auf 1859. Hier handelt es sich um eine noch nicht bekannte Frühverwendung.

1862. Aus Göteborg über Stettin nach Paris



4.8.1862. Gemäß Postvertrag zwischen Preußen und Schweden 1861 wurde dieser Brief über Stettin befördert. In Stettin erhielt der Portobrief den Schiffsanlande-Stempel „Aus Per Dampfschiff“, handschriftlich ergänzt mit „Göthenborg“.

Aus Göteborg ist kein weiterer Brief mit dem Stettiner Schiffsanlande-Stempel bekannt

² Ulf Ivarsson, En Studie av de Svenska Lösenstämplarna 1843-1874, Sveriges Filatelist-Förbund Stockholm 1973, S. 93

B.4. Rußland

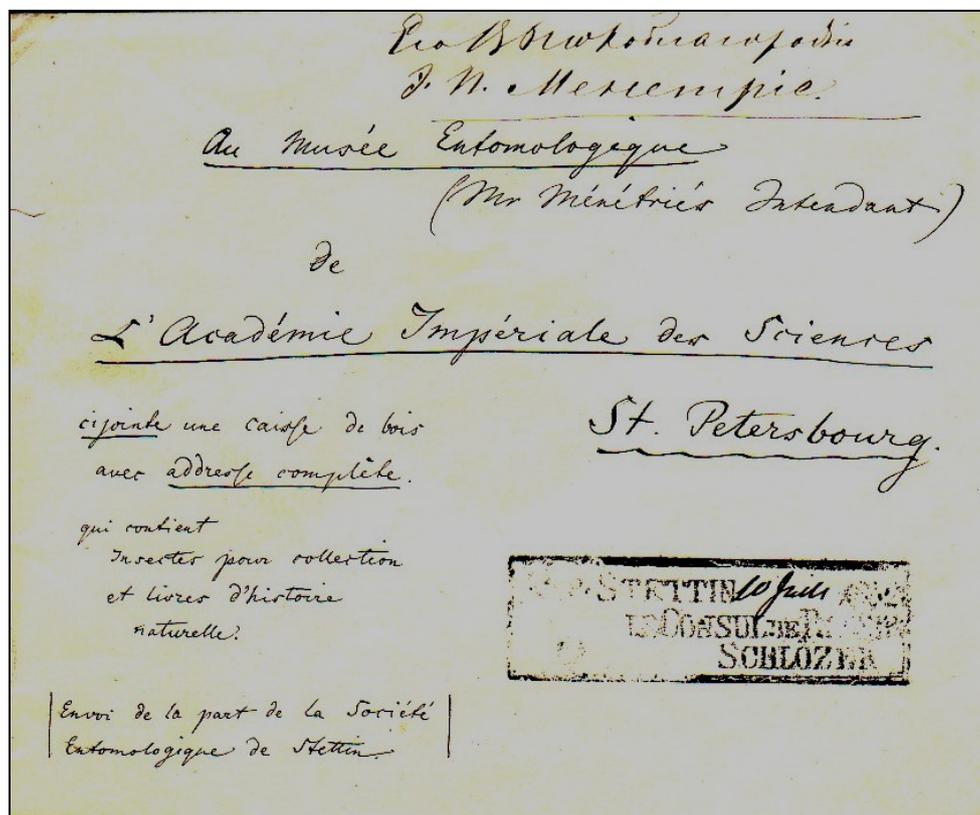
1836. „P. Dampfschiff“ von St. Petersburg über Stettin nach Bordeaux



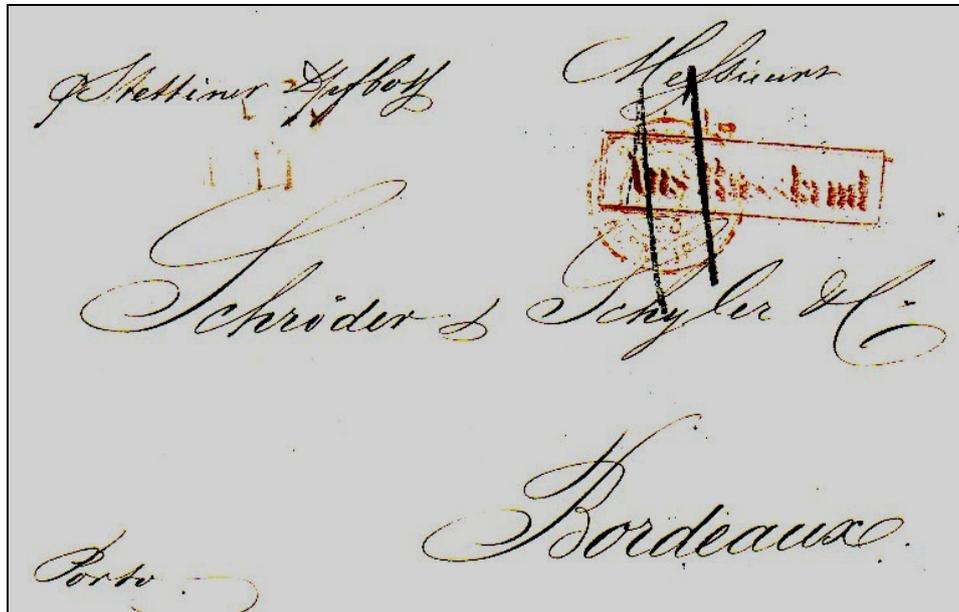
28.8.1836. Der Absender gab als Leitweg an „P. Dampfschiff“. Ab Stettin wurde der Frankobrief befördert über Aachen und Givet. Die Freimachung ergibt sich aus zwei Stempeln: „P.P.“ in schwarz sowie dem roten Oval „AED“ (**A**ffranchisement **E**tranger **D**estination). Ankunft in Bordeaux am 26.9.1836.

1852. „Forwarded-Brief“ nach St. Petersburg

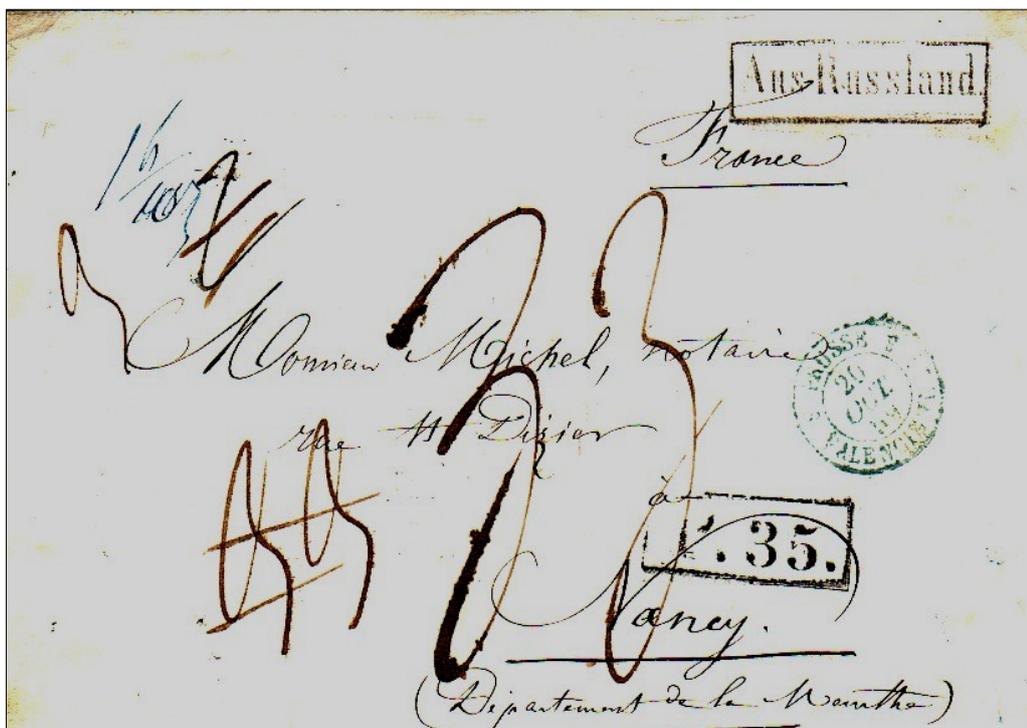
10.7.1852. Der russische Konsul in Stettin nahm auch die Funktion eines Forwarding-Agenten wahr. Für die durch ihn beförderten Briefsendungen benutzte er einen Rechteck-Stempel „Exp. STETTIN 1852 le CONSUL de RUSSIE. SCHLÖZER“.



Ein ähnlicher Brief ist abgebildet bei Feuser,
Deutsche Vorphilatelie, Supplement, Seite 273.

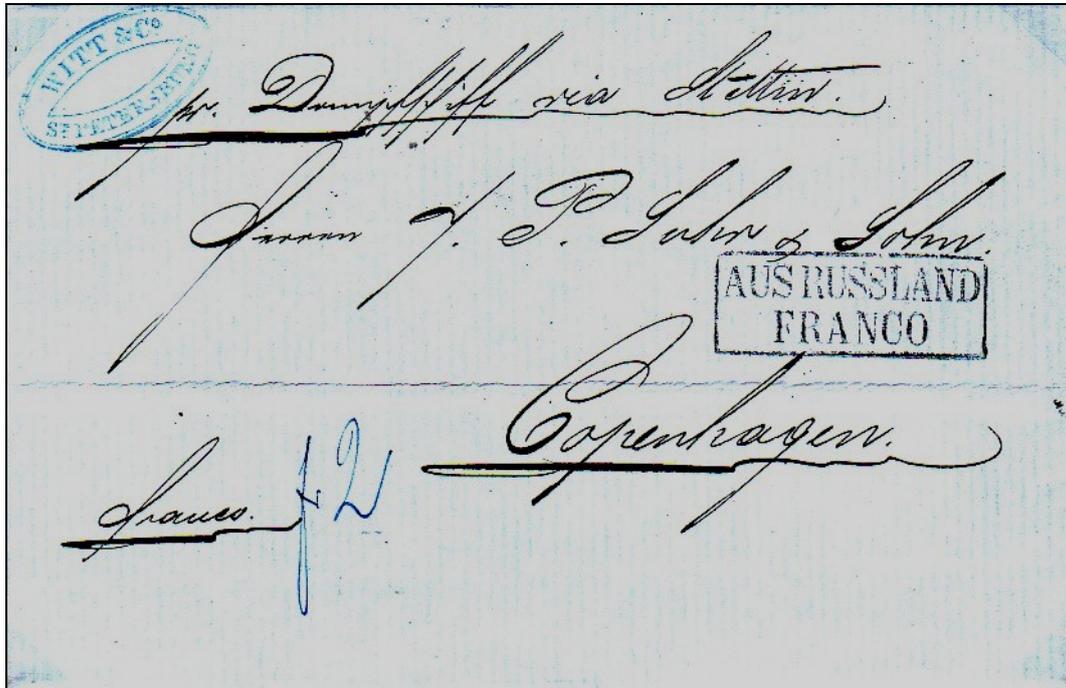
B.4. Rußland**Zwei Briefe aus St. Petersburg über Stettin nach Frankreich****1853. Mit Leitvermerk des Absenders**

12.9.1853. Der Absender des Portobriefes vermerkte „P. Stettiner Dampfboot“. Nach Ankunft in Stettin erfolgte die Weiterleitung nach Berlin, dort erfolgte die rote Stempelung „AUS RUSSLAND“. Über Aachen gelangte der Brief nach Frankreich. Der Absender versandte den Brief unfrei und schrieb unten links „Porto“. Der Empfänger bezahlte laut schwarzer Taxierung 11 Décimes.

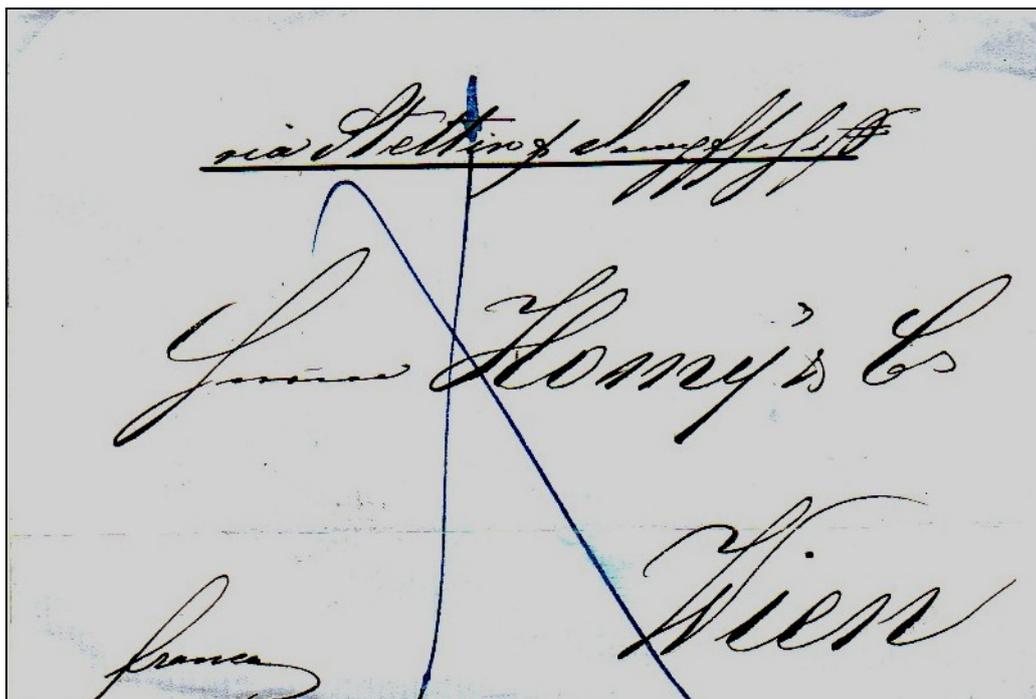
1859. Ohne Leitvermerk des Absenders

Rückseite

18.10.1859. Auch wenn kein Leitvermerk angegeben wurde „Via Stettin“, hat dieser Brief tatsächlich den Seeweg über die Ostsee nach Stettin genommen. Dies geht aus dem rückseitigen Ankunftsstempel Stettin vom 18.10. hervor. Der weitere Weg führte mit der Eisenbahn nach Berlin, dort erfolgte die schwarze Stempelung „AUS RUSSLAND“.

B.4 Rußland**1857. Aus Rußland über Stettin nach Kopenhagen „P. Dampfboot via Stettin“**

28.6.1857. Dieser Brief konnte das am selben Tag Kronstadt verlassende Schiff „Wladimir“ nicht mehr erreichen. Die Reise begann eine Woche später mit dem Schiff „Preußischer Adler“ nach Stettin. Von dort wurde mit der Bahn nach Berlin befördert und erhielt dort den Rechteck-Stempel „AUS RUSSLAND FRANKO“. Bei dem Frankobrief weist die blaue Auszeichnung „f 2“ auf den preußischen Anteil von 2 Silbergroschen hin, der ihr von der russischen Post zu vergüten war.

1857. „Via Stettin & Dampfschiff“ aus St. Petersburg über Stettin nach Wien

1.6.1857. Laut rückseitigem Ankunst-Stempel in Wien traf der Brief dort am 18.6.1857 ein. Unter Berücksichtigung der russischen Zeitrechnung, die gegenüber Westeuropa um 12 Tage zurücklag, hat der Brief Petersburg am 13.6. verlassen. Trotz Schiffsbeförderung benötigte der Brief nach Wien nur 5 Tage!

B.4 Rußland**1860. Einer der letzten Schiffsbriefe aus St. Petersburg über Stettin
Leitvermerk „Via Stettin pr. Bateaux a vapeur“**

17.6.1860. Der Absender in St. Petersburg brachte zwei präzise Vermerke an „Porto“ und „Via Stettin pr. Bateau a Vapeur“. Entgegen der geltenden Vorschrift ist dieser Brief nicht mit dem Herkunft-Stempel „Aus Rußland“ versehen worden. Die weiteren Vermerke mit dem Rechteck-Stempel „P. 35“ (preußischer Herkunft-Stempel aus Aachen) und „11“ (französische Briefgebühr) dokumentieren den weiteren Weg. – **Einer der letzten direkten Schiffsbriefe aus St. Petersburg nach Stettin.** Ab 1861 wurde die Post aus Rußland mit der Bahn über Eydtkuhnen befördert.

1897. Brief aus Rußland über Stockholm nach Stettin

26.11.1897 „FRÅN RYSSLAND“. Dieser Brief ist abgebildet bei Frick, Seite 93



Zum Füllen dieser Seite durch die Redaktion:

Abbildung des Dampfschiffahrt-Fahrplans der Route Stettin - Kronstadt (St. Petersburg) von 1848 aus: Richard Frick „Die Schiffspost im Nord- und Ostseeraum“, Seite 204.



POST-DAMPFSCHIFF-FAHRT

zwischen

STETTIN UND KRONSTADT (ST. PETERSBURG).

Die beiden großen eisernen Dampfschiffe der Königlich Preussischen und der Kaiserlich Russischen Post-Verwaltung:

„Preussischer Adler“

geführt von dem Königl. Preussischen Post-Schiffscapitain Barandon,

und

„Wladimir“

geführt von dem Kaiserl. Russischen Flotten-Capitain-Lieutenant Duhamel,

jedes mit Maschinen von **310facher Pferdekraft** versehen, und zur bequemen Aufnahme von **mehr als 100 Passagieren**, so wie zur Beförderung einer bedeutenden Güterladung eingerichtet, werden im Jahre **1848** eine regelmäßige **wöchentliche** Verbindung zwischen **Stettin** und **Kronstadt** (St. Petersburg) unterhalten. Die Abfertigung erfolgt:

aus **Stettin Sonnabend Mittags,**

aus **Kronstadt Sonnabend Abends.**

Bei günstiger Witterung wird die Ueberfahrt in 65 — 70 Stunden zurückgelegt. Die Reihenfolge, in welcher die Schiffe fahren, ist folgende:

Abfahrt aus Stettin.

Abfahrt aus Kronstadt.

Tag nach neuem Styl.	Post- Dampfschiff.						
den 13. Mai ..	Preufs. Adler.	den 12. August	Wladimir.	den 13. Mai ..	Wladimir.	den 12. August	Preufs. Adler.
- 20. - ..	Wladimir.	- 19. -	Preufs. Adler.	- 20. - ..	Preufs. Adler.	- 19. -	Wladimir.
- 27. - ..	Preufs. Adler.	- 26. -	Wladimir.	- 27. - ..	Wladimir.	- 26. -	Preufs. Adler.
- 3. Juni ..	Wladimir.	- 2. Septbr.	Preufs. Adler.	- 3. Juni ..	Preufs. Adler.	- 2. Septbr.	Wladimir.
- 10. - ..	Preufs. Adler.	- 9. -	Wladimir.	- 10. - ..	Wladimir.	- 9. -	Preufs. Adler.
- 17. - ..	Wladimir.	- 16. -	Preufs. Adler.	- 17. - ..	Preufs. Adler.	- 16. -	Wladimir.
- 24. - ..	Preufs. Adler.	- 23. -	Wladimir.	- 24. - ..	Wladimir.	- 23. -	Preufs. Adler.
- 1. Juli ..	Wladimir.	- 30. -	Preufs. Adler.	- 1. Juli ..	Preufs. Adler.	- 30. -	Wladimir.
- 8. - ..	Preufs. Adler.	- 7. Octbr.	Wladimir.	- 8. - ..	Wladimir.	- 7. Octbr.	Preufs. Adler.
- 15. - ..	Wladimir.	- 14. -	Preufs. Adler.	- 15. - ..	Preufs. Adler.	- 14. -	Wladimir.
- 22. - ..	Preufs. Adler.	- 21. -	Wladimir.	- 22. - ..	Wladimir.	- 21. -	Preufs. Adler.
- 29. - ..	Wladimir.	- 28. -	Preufs. Adler.	- 29. - ..	Preufs. Adler.	- 28. -	Wladimir.
- 5. August	Preufs. Adler.	- 4. Novbr.	Wladimir.	- 5. August	Wladimir.	- 4. Novbr.	Preufs. Adler.

Klaus E. Eitner

Stettin (Teil 5)

Das Exponat stellt die Entwicklung von Postdiensten in Stettin dar von ihrem Beginn bis hin zu den Anfängen der Deutschen Reichspost sowie dem Ende der Reichspost 1945/46.

Für Stettin spielte der Ostseehafen und damit die Beförderung von Nachrichten mit Schiffen eine besondere Rolle. Diesem postgeschichtlich interessanten Aspekt wird besonderer Raum gewidmet. Das Exponat gliedert sich somit in zwei Teile, in einen allgemein postgeschichtlichen Teil und in den für Stettin spezifischen Teil, der Beförderung von Post mit Schiffen aus, nach und über Stettin.

A. Postgeschichte Stettin

1. **Botenpost**
 - a. Herzogliche Botenpost
 - b. Städtische Botenpost
 - c. Hansische Botenpost
2. **Wandel zur allgemeinen Post**
 - a. Stettin wird 1625 Postort
 - b. Schwedische Besetzung 1627 bis 1720
3. **Preußen**
 - a. Stettin wird 1720 Grenzpostamt zu Schwedisch-Vorpommern
 - b. Briefpost
 - c. Französische Besetzung 1807 bis 1813
 - d. Fahrpost
 - e. Stettin wird 1817 Oberpostamt
 - f. Einführung von Aufgabe-Stempeln
 - g. Einführung von Briefmarken
 - h. Nutzung der Eisenbahn
4. **Norddeutscher Postbezirk und Deutsches Reich**
 - a. Summarische Gebührenverrechnung
 - b. Erweiterung des Stettiner Postgebietes
 - c. Das Ende der Reichspost in Stettin 1945
 - d. „Stettiner Zipfel“ 1945/46

B. Postbeförderung mit Schiffen

1. Finnland
2. Dänemark
3. Schweden und Norwegen
4. Rußland
5. USA
6. Auf der unteren Oder
7. DEUTSCHE SEEPOST

Verwendete Literatur:

Wigand Bruns	Altdeutschland-Fahrpostbriefe 1824-1874
Richard Frick	Schiffspost im Nordsee- und Ostseeraum
Christian Hörter	Fahrpost in Deutschland 1808-1923
James van der Linden	Postvertrags-Stempel
Ilse Popp	Die Königlich Preußische Ostbahn
Hans-J. Richter	Deutsche und polnische Postanstalten in Stettin nach dem 2. Weltkrieg
H. A. Weidlich	Postscheine des preußischen Grenzpostamtes Stettin bis 1824
Rolf-Dieter Wruck	Portotaxen und Stempel der GRANDE-ARMÉE in Deutschland 1805-1813

In diesem 5. Teil wird die Postbeförderung mit Schiffen - wie oben markiert - fortgesetzt, Die Red.

B. 5 USA

Baltischer Lloyd

Ein Zusatzvertrag des Deutschen Reiches von 1871 zu dem seit 1868 bestehenden Postvertrag mit den USA sah **eine neue Postverbindung über Stettin** mit den Dampfschiffen des **Baltischen Lloyd** vor. Für diesen Beförderungsweg wurde die Briefgebühr ab 20.6.1871 **um ½ Groschen vergünstigt** auf 2 ½ Groschen im Vergleich zu über Bremen und Hamburg mit jeweils 3 Groschen. Am 1.10.1871 wurde diese Vergünstigung wieder beseitigt und bestand somit nur gut 3 Monate. Briefe aus Stettin nach New York aus diesem kurzen Zeitraum sind extrem selten. Bislang sind nur zwei Belege bekannt vom 19.7.1871 und 11.8.1871 lt. Rundbriefen der ArGe Norddeutscher Postbezirk.

Der **Baltische Lloyd** wurde in Stettin 1870 gegründet als Dienst für Passagiere und Fracht von Stettin nach New York, um mit der erfolgreichen Seelinie des Norddeutschen Lloyd von Bremen zu konkurrieren. Der Liniendienst begann Juni 1871 und dauerte bis August 1874. Die Gesellschaft wurde April 1876 liquidiert. Obgleich der Passagierdienst erfolgreich war, blieb die erforderliche Fracht aus und führte zur Einstellung.

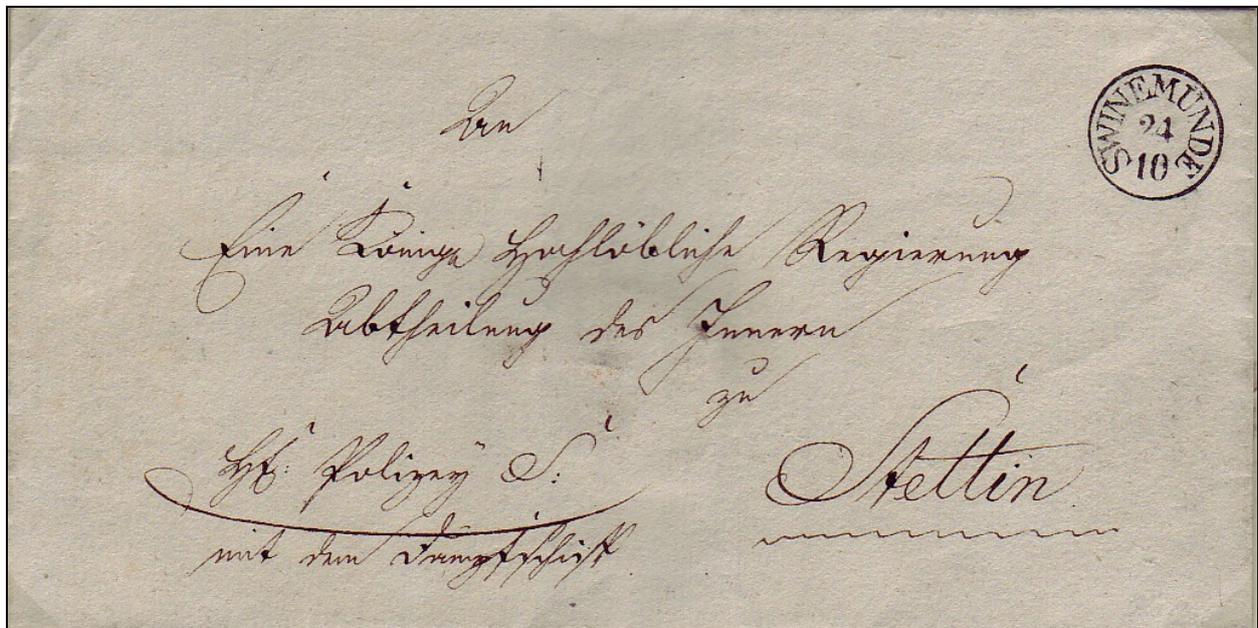
Die Erwähnung dieses nur drei Jahre bestehenden Atlantikdienstes aus Stettin erfolgt, **auch wenn kein Beleg gezeigt werden kann** aus Gründen der philatelistischen Vollständigkeit und ebenso, um dieses an sich schon wenig bekannte Gebiet vor der Vergessenheit zu bewahren.¹

B.6 Auf der unteren Oder

Swinemünde war Stettin als Hafen vorgelagert. Von dort stammt ein Teil der frühen, mit Schiffen beförderten Post, die nach Stettin gerichtet war. Diese frühe Post ist lediglich durch Absende- und Empfangsort bestimmbar als auf der unteren Oder befördert. Später gab es für Stettin und Swinemünde besondere Anlande-Stempel (s. B.6.b)

B.6.a. Ohne besonderen Anlande-Stempel

Ca. 1835. Brief mit Dampfschiff von Swinemünde nach Stettin



Der Absender der portofreien Polizeisache vermerkte links unten „**mit dem Dampfschiff**“. Der Brief trägt keine Jahreszahl. Gleichwohl kann man den Zeitraum eingrenzen auf 10 Jahre zwischen 1830 und 1840, in denen dieser Brief geschrieben sein muß. Seit 1830 wurde in Swinemünde der kleine Kreis-Stempel verwendet, der 1840 durch eine andere, größere Type abgelöst wurde.

¹ Walter Hubbard / Richard F. Winter „North Atlantic Mail Sailings 1840-1875“, 1988, Seite 318
ArGe NDP, Rundbriefe 35, 36, 37 (August 1994), 39 (April 1995) und 58 (November 2001)
Richard Frick, Schiffspost im Nordsee- und Ostseeraum, Seite 296

B.6.a. Ohne besonderen Anlande-Stempel**Das erste in Stettin gebaute Dampfschiff „Kronprinzessin Elisabeth“**

1826 wurde auf einer Stettiner Werft ein erstes Dampfschiff gebaut, durch das der Reiseweg zwischen Stettin und Swinemünde auf vier Stunden verkürzt wurde. Dieser nach Stettin gerichtete Ganzsachenumschlag wurde 1851 herausgegeben und trägt den Leitvermerk „P. Elisabeth“. Bereits 1842 wandte sich das Postamt Stettin unter Hinweis auf die mit „Kronprinzessin Elisabeth“ beförderten Postsendungen an das Reichspostamt, dort verschließbare Postkästen aufzustellen, um unerlaubter Postbeförderung vorzubeugen. Noch später wurde dann ein eigener neuer preußischer Anlande-Stempel geschaffen für Post von Swinemünde nach Stettin.

B.6.b. Anlande-Stempel**Preußischer Anlande-Stempel für Post von Swinemünde nach Stettin**

AUS SWINEMÜNDE
P. DAMPFS.



Geprüft. Dieser Stempel ist meist nur bekannt auf den Adler-Ausgaben von Preußen 1861. Deshalb wird in der Literatur davon gesprochen, daß es diesen Stempel seit 1861 gibt. Dies ist jedoch unzutreffend.² Auf diesem Brief befindet sich der Anlande-Stempel auf der Kopfausgabe 1858.

Frühverwendung des Stettiner Anlande-Stempels

² 1976 wurde von Kruschel auf der 9. Auktion ein Brief „Aus Swinemünde P. Dampfs.“ aus dem Jahr 1855 mit einer Freimarke von Preußen der ersten Ausgabe versteigert.

B.6.b. Anlande-Stempel

Die vielfältige Literatur zu den Anlande-Stempeln bietet bisher **keinen Hinweis, weshalb diese Stempel eingeführt sind**. Aus der Sicht damaliger Umstände kann aber gefolgert werden: Die Stettiner Ober-Postdirektion sah sich aus zwei Gründen genötigt, eine Beweissicherung zu schaffen für jene Post, die den nach und aus Stettin laufenden Schiffen direkt mitgegeben wurde. Diese kam entweder in Stettin oder Swinemünde zwar mit Freimarken versehen aber nicht entwertet an. Eine Entwertung mit dem Tages-Stempel schied aus, weil dann eine rechtzeitige Beförderung an den Bestimmungsort wegen des vorhergehenden Schiffstransportes nicht mehr bewiesen werden konnte. Außerdem konnte eine evtl. Nachberechnung des Portos wegen unterbliebener oder zu geringer Freimachung nicht erfolgen. Die Anlande-Stempel mußten also sowohl das Datum der Anlandung als auch den Herkunftsort aufweisen.

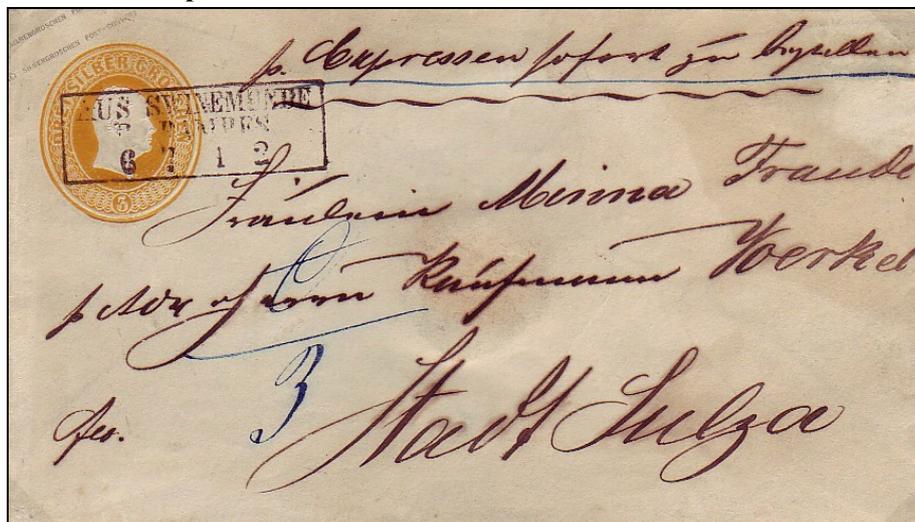
Ca. 1862. Aus Swinemünde über Stettin nach Liverpool



Der Brief ist in Swinemünde einem nach Stettin laufenden Schiff mitgegeben worden. Bei Ankunft in Stettin wurde der Stettiner Schiffsanlande-Stempel „AUS SWINEMÜNDE P. DAMPFS.“ angebracht. Die Weiterbeförderung erfolgte mit der Bahn über Aachen. Dort erhielt er den roten Stempel „P. D.“ (Payé Destination). Die Freimachung mit zusammen 5 Silbergroschen erfolgte entsprechend dem Tarif vom 1.7.1859 bis 30.6.1870.

Der Brief ist abgebildet bei Frick, Seite 189. Laut Befund von James van der Linden scheint dieser Schiffsanlande-Stempel auf Brief nach England die bisher einzige bekannte Destination zu sein.

Expresß: Aus Swinemünde über Stettin nach Sulza



Die Ganzsache zu 3 Silbergroschen war laut handschriftlichem Vermerk „p. Expressen sofort zu bestellen“. Hierfür wurde eine zusätzliche Eilzustellungsgebühr von 3 Silbergroschen erhoben und blau taxiert „0/3“. Die Null über dem Strich bedeutet die mit der Ganssache entrichtete Briefgebühr, die „3“ Sgr. unter dem Strich mußten als Eilzustellungsgebühr vom Empfänger erhoben werden.

B.6.b. Auf der unteren Oder

Die Stettiner Schiffsanlande-Stempel „AUS SWINEMÜNDE P. DAMPFS.“ aus der preußischen Zeit wurden im Norddeutschen Postbezirk und auch später im Deutschen Reich weiter verwendet.

Norddeutscher Postbezirk

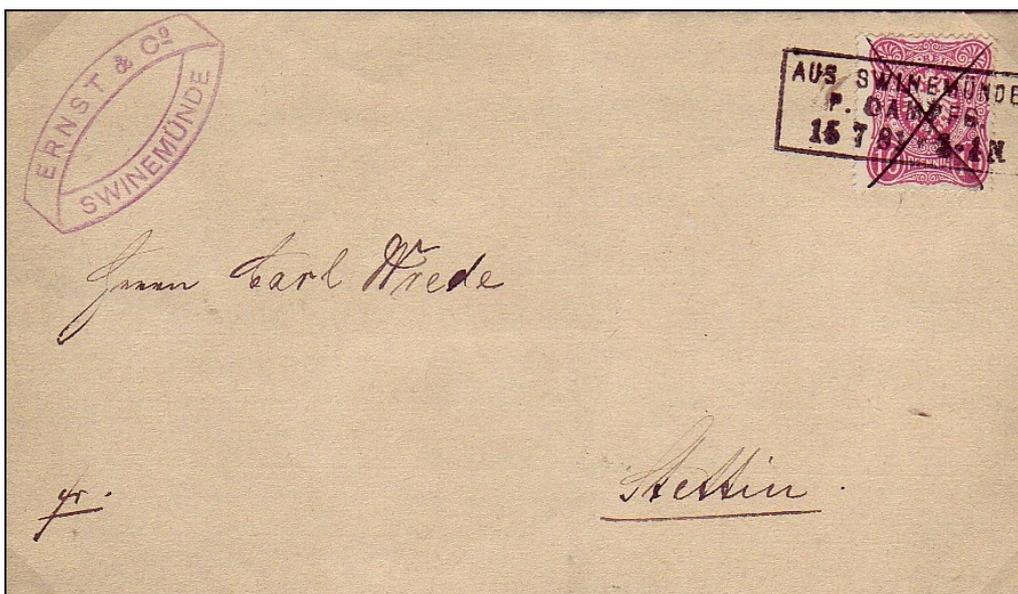


Dieser Brief nach Fürth aus der Zeit des Norddeutschen Postbezirks könnte zwischen 1868 und 1871 geschrieben worden sein. Er nahm seinen Weg über das Stettiner Haff, denn eine Eisenbahnverbindung zwischen Swinemünde und Stettin gab es erst ab 1876.

Deutsches Reich

1881. Neue Form des Stempels: Schrift in Grotesk, außerdem Jahresangabe

Bei Berücksichtigung der überlieferten Sparsamkeit bei der Post muß der oben dargestellte Anlande-Stempel in Antiqua bereits starke Abnützungs- oder Ausfallerscheinungen aufgewiesen haben, ehe man sich zur Anfertigung eines neuen Stempels entschloß. In der Literatur wird dieser Anlande-Stempel zwischen 1878 und 1896 berichtet.³



15.7.1881. Dieser Nachfolge-Stempel ist seltener anzutreffen als die bisherige Ausführung in Antiqua. Auffallend an diesem Brief ist die zunächst vorgenommene Tintenkreuz-Entwertung, die später mit dem Stempel korrigiert wurde.

³ Richard Frick, a.a.O., Seite 191

B.6.b. Auf der unteren Oder

Preußischer Anlande-Stempel für Briefe aus Stettin nach Swinemünde

„AUS STETTIN
PER DAMPFSCHIFF“

Die preußische Post verwendete in Swinemünde **Anlande-Stempel** für Briefe, die in Stettin nach Swinemünde auslaufenden Schiffen direkt mitgegeben wurden. Ihre Verwendung ist seit ca. 1861 bekannt. **Auffallend an diesem Stempel ist das Fehlen des Datums.** Auch dies hat seinen Grund. In Swinemünde war mehr als in Stettin bekannt, wieviel Zeit ein Schiff benötigte, um von Stettin nach Swinemünde zu kommen (ca. 2 ½ Stunden). Die Post machte sich dies zunutze und ließ aus Sparsamkeitsgründen das Datum fort.



Einige Häfen am Unterlauf der Oder



Auf Briefmarke von Preußen

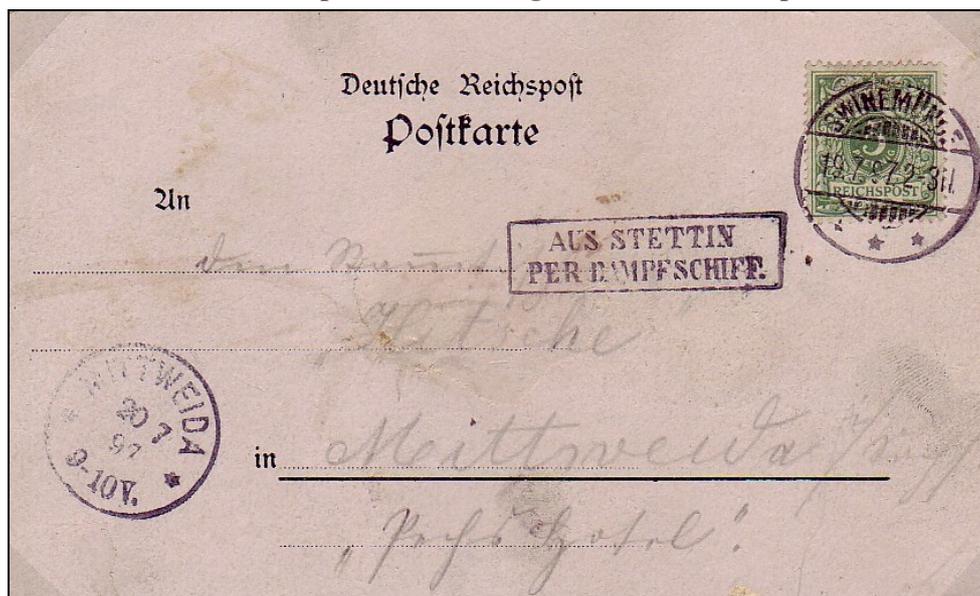


Auf Briefmarke des Norddeutschen Postbezirks



Auf Briefmarke des Deutschen Reiches

1897. Sehr späte Verwendung des Anlande-Stempels

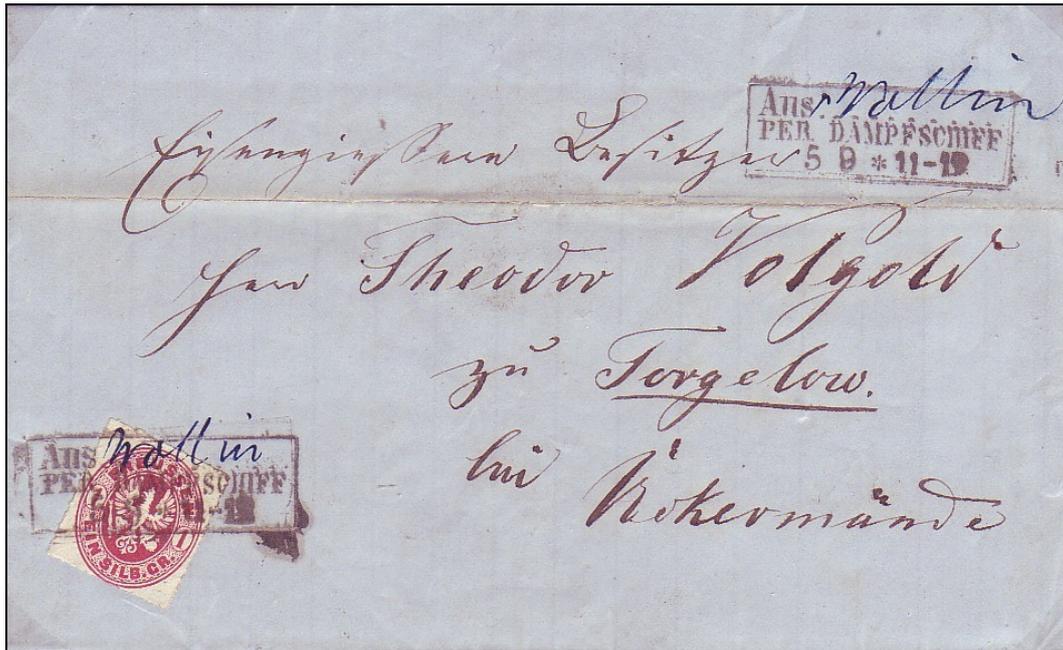


19.7.1897. Dies scheint die **zeitlich letzte bekannte Verwendung dieses Anlande-Stempels** zu sein. Auffällig ist, daß der Stempel nicht mehr zur Entwertung der Briefmarke dient. Darin kommt die **Änderung seines Zweckes** von einem Entwertungs- zu einem Neben- oder Herkunft-Stempel zum Ausdruck.

B.6.b. Auf der unteren Oder**Weiterer Schiffsanlande-Stempel in Blanko-Form**

AUS PER DAMPFSCHIFF

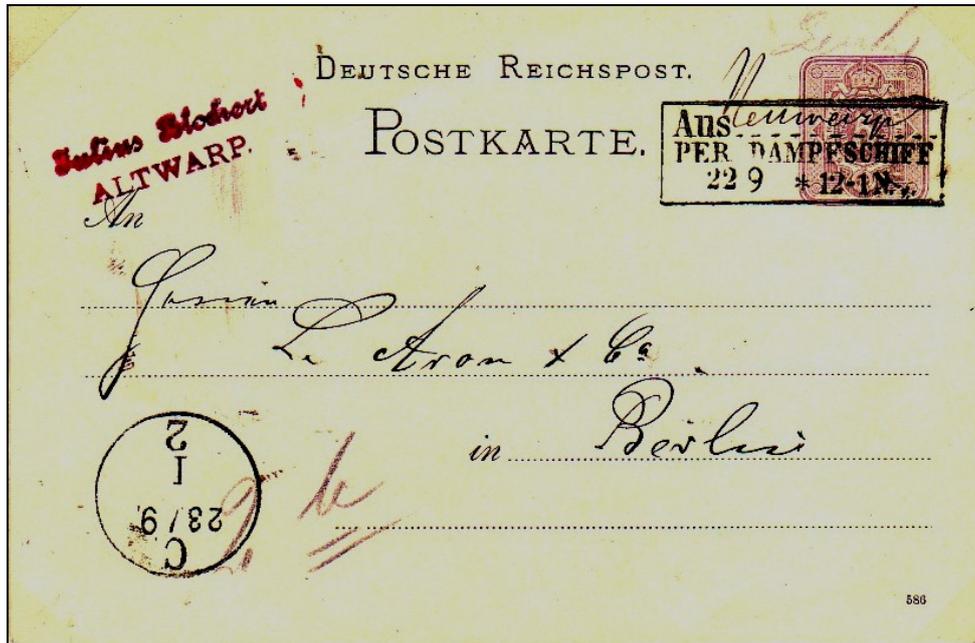
Im unteren Oberbereich gab es sowohl am Stettiner Haff als auch an der Oder oberhalb von Stettin eine Reihe kleinerer Häfen, die von Schiffen nach Stettin angelaufen wurden. Hier half sich die preußische Post, indem sie Blanko-Stempel anfertigen ließ, in die handschriftlich mit Tinte der Herkunftsort bei Anlandung in Stettin einzutragen war.

1866. Aus Wollin über Stettin nach Torgelow

5.9.1866. Wollin liegt an der Ostküste, Torgelow an der Westküste des Stettiner Haffs, eine direkte Verbindung über das Haff gab zu jener Zeit nicht. Da Wollin 1866 noch nicht an das Eisenbahnnetz angeschlossen war, erfolgte die Briefbeförderung mit einem von Cammin nach Stettin laufenden Schiff. Die Weiterbeförderung von Stettin nach Torgelow geschah mit der Bahn. Bei Ankunft des Schiffes in Stettin erfolgte die Stempelung „Aus PER DAMPFSCHIFF“, ergänzt handschriftlich mit „Wollin“.

1875. Aus Greifenhagen über Stettin nach Berlin

Greifenhagen liegt am Lauf der Oder oberhalb Stettins, war 1875 jedoch noch nicht an das Eisenbahnnetz angeschlossen. So lief dieser Brief zunächst auf der **Oder abwärts nach Stettin**, um nach diesem Umweg auf der Eisenbahn nach Berlin befördert zu werden.

B.6.b. Auf der unteren Oder**1886. Aus Neuwarp über Stettin nach Berlin****Abgebildet bei Frick, Seite 185**

22.9.1886. Die Postkarte stammt aus **Altwarp**, in der Nähe von Neuwarp, das von seegängigen Schiffen angelaufen werden konnte. Die Karte wurde zunächst nach Neuwarp befördert, wahrscheinlich mit Fischerboot. Von dort nahm sie ein seetüchtiges Schiff auf der **Oder aufwärts nach Stettin** mit, wo der Schiffsanlandestempel angebracht und handschriftlich mit „Neuwarp“ ergänzt wurde

1893. Sehr später Schiffsbrief aus Lübz in nach Dramburg**Dieser Brief hätte ebenso gut auch mit der Eisenbahn befördert werden können**

23.8.1893. Als dieser Doppelbrief versandt wurde, bestand zwar bereits seit einem Jahr die Eisenbahnverbindung Altdamm-Gollnow und weiter bis Danzig, von der aus Dramburg in Hinterpommern hätte erreicht werden können. Gleichwohl gab man (vielleicht aus Gewohnheit) diesen Brief einem aus Cammin kommenden Schiff nach Stettin mit, das in Lübz in am Ostufer des Haffs Station machte, damit er von Stettin mit der Eisenbahn über Altdamm und Gollnow befördert werden konnte. Womöglich handelt es sich bei diesem Brief um **einen der letzten, der den Umweg über das Stettiner Haff nahm.**

B.6.b. Auf der unteren Oder**1887. Von Greifenhagen nach Fiddichow**

Beide Orte liegen an der Oder oberhalb von Stettin und wurden ebenfalls mit Schiffen aus Stettin angefahren.



Abbildung bei Frick, Seite 198

27.5.1887. Der Zielort berührte bei dieser Karte nicht Stettin, deshalb **stand auch der Schiffsanlande-Stempel in Fiddichow nicht zur Verfügung**. Man behalf sich entsprechend anders: Die Ganzsache wurde mit Tintenkreuz entwertet und handschriftlich der Schiffsname hinzugesetzt „Per Dampfer Stephan“ mit Datum. Der Notwendigkeit der Beweissicherung nach Herkunftsort und Datum war somit Genüge getan.

Neuer Schiffsanlande-Stempel für Wollin, Datum Antiqua

AUS WOLLIN
PER DAMPFSCHIFF

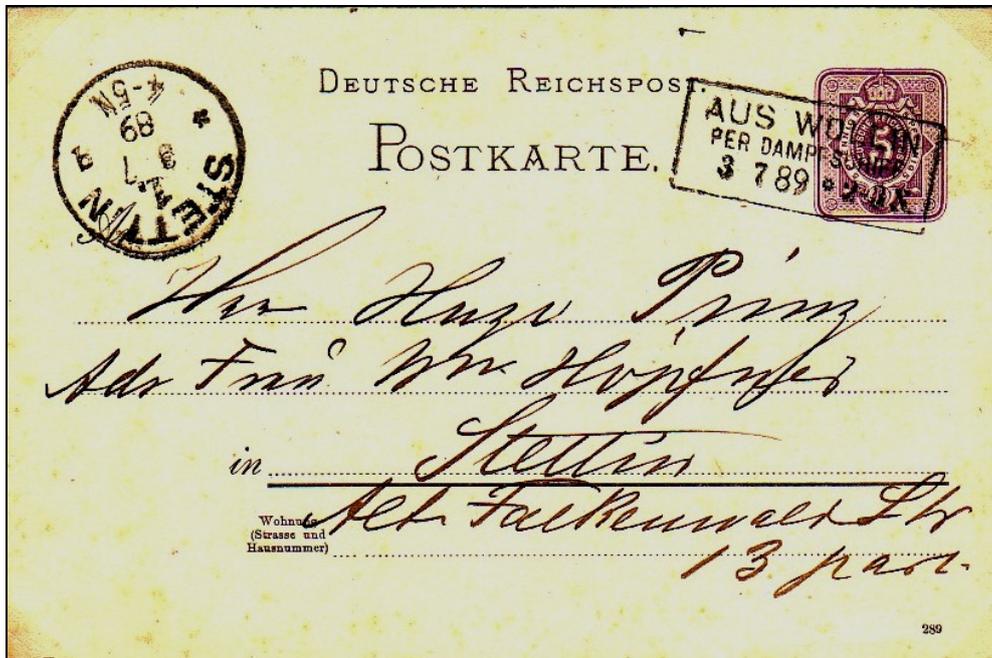


20.11.1874. Dieser Stempel ist seit 1873 bekannt, wurde somit **zur Zeit des Deutschen Reiches eingeführt**. Entgegen der Vorschrift ist der Stempel **nicht auf den Werteindruck** gesetzt worden. Der Stettiner Postbeamte hatte eine eigene und sogar zutreffende Logik entwickelt, nach der eine einmal beschriebene Ganzsache ohnehin entwertet sei. Dieser Gedanke setzte sich später bei der Post durch.

B.6.b. Auf der unteren Oder

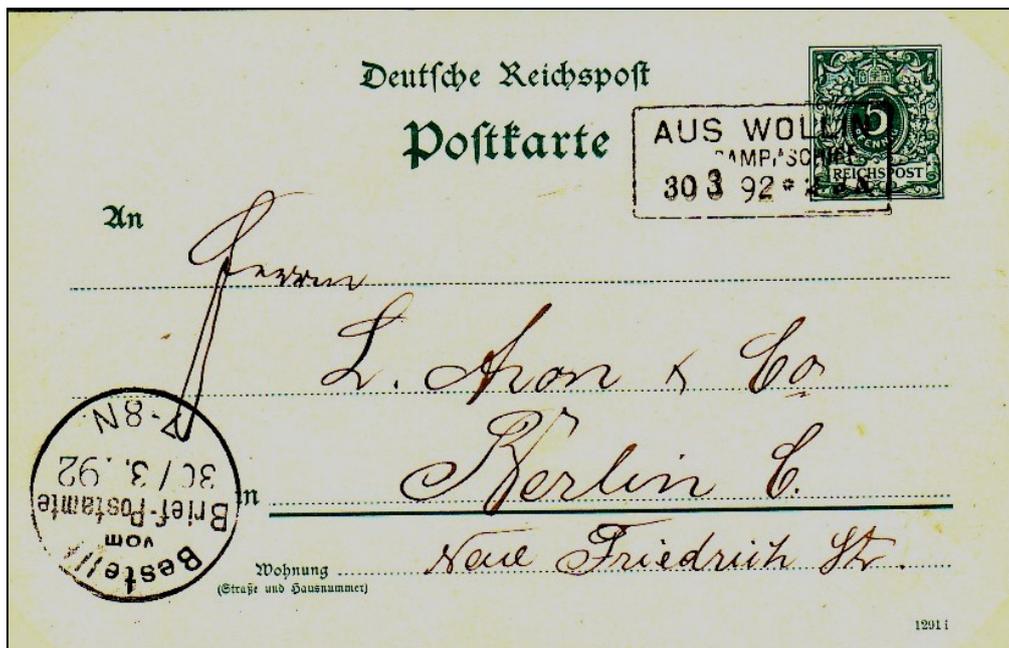
Ähnlicher Stempel wie auf vorheriger Seite, jetzt Datum in Grotesk

Mit „PER“



3.7.1889. Der 1873 in Dienst gestellte Rechteck-Stempel mit Datum in Antiqua wurde offenbar so sehr beansprucht, daß die Reichspost die **Datumangaben auswechseln** lassen mußte, jetzt jedoch **in Grotesk-schrift**. Theoretisch hätte es diesen Stempel noch bis zur Fertigstellung der Eisenbahnverbindung zwischen Wollin und Stettin 1899 geben können, er ist aber nur bis 1892 belegt.

Ohne „PER“

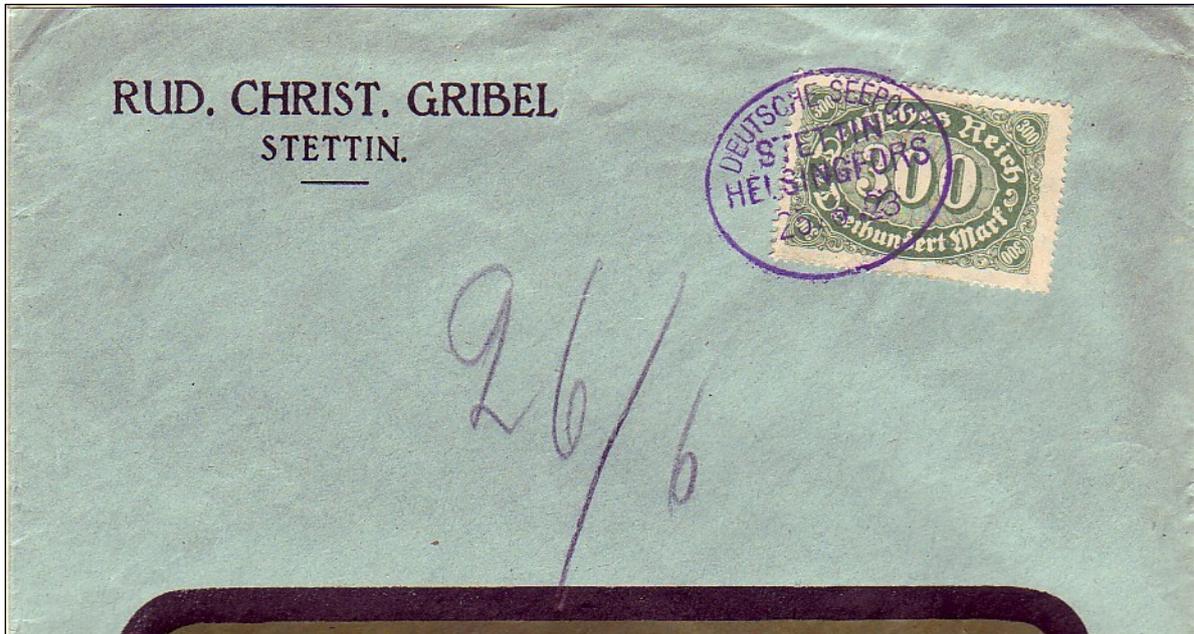


3.1892. In jenen Jahren war die deutsche Ministerialbürokratie bemüht, alle **Fremdwörter aus der Amtssprache zu entfernen**. Folglich mußte auch das „PER“ aus diesem Stempel weichen. Dies scheint **der einzige bekannte Beleg mit dem aptierten Stempel** zu sein, der sich erhalten hat. **Die Karte ist abgebildet bei Frick, Seite 188.**

Letzte bekannte Verwendung

B.7. Deutsche Seepost: Finnland

Die Deutsche Seepost wurde 1923 auf Vorschlag von Estland eingerichtet und versah bis zum Kriegsbeginn 1939 ihren Dienst in vier Ländern: Finnland, Estland, Lettland und in die Sowjetunion. Der stärkste Verkehr entwickelte sich auf der Linie nach Finnland 1923 bis 1939.

Zwei Seepost-Briefe in violetter Stempelfarbe

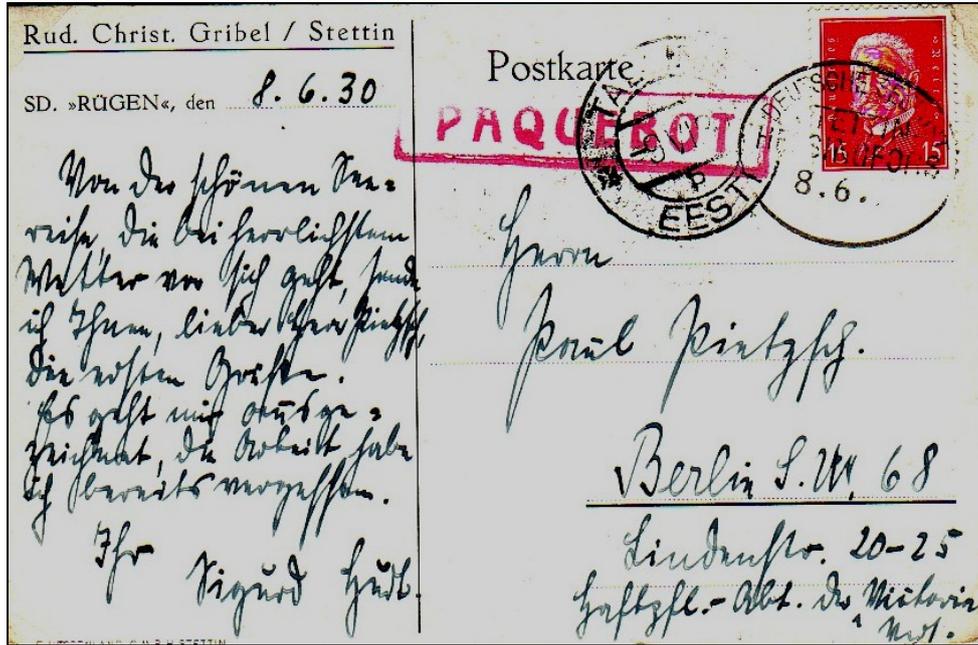
25.6.1923. Von Stettin nach Helsinki. Der Brief aus der Inflationszeit ist korrekt mit Einzelmarke freigemacht. Die Auslandsbriefgebühr von 300 Mark galt vom 1.3. – 30.6.1923.



2.4.1932. Hier handelt es sich um einen Brief der 2. Gewichtsstufe. – Die violette Stempelfarbe wurde Ende 1932 abgelöst durch schwarze Farbe, deren Vorkommen häufiger ist.

B.7. DEUTSCHE SEEPOST: Finnland

Drei Seepost-Belege in schwarzer Stempelfarbe



8.6.1930. Von Helsingfors nach Berlin. Die Karte war auf dem Schiff nach Helsingfors geschrieben, mit deutscher Marke freigemacht und dem Schiffsbriefkasten übergeben worden. Sie erhielt zunächst den deutschen Seepost-Stempel und auf der Rückfahrt nach Stettin dann denn finnischen Tages-Stempel „Tallinn“ sowie einen roten „PAQUEBOT“-Stempel.



23. 8.1937. Von Helsingfors nach Stettin. In diesem Fall ist mit finnischer Marke zu 2 Markkaa freigemacht worden.

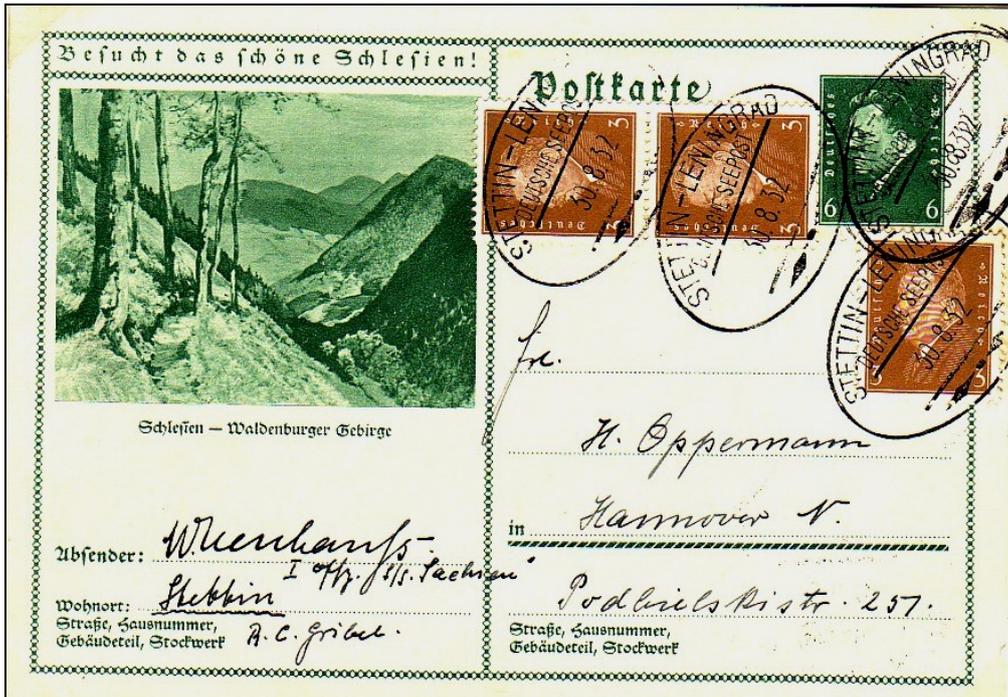


11.8.1939. Von Helsingfors nach Sternberg. Spätes Datum der Deutschen Seepost vor Beginn des Krieges am 1.9.1939.

B. 7 DEUTSCHE SEEPOST: Russland

Von allen vier von der Reichspost von Stettin betriebenen Seepostlinien nach Finnland, Estland, Lettland und Rußland sind Belege der nach und aus Rußland gerichteten Post am wenigsten anzutreffen. Die für diese Linie von der Reichspost geschaffenen Stempel unterscheiden sich von den übrigen sowohl in ihrer Form als auch in der textlichen Anordnung. Während die übrigen Stempel ein Stumpfoval aufweisen, ähnelt das der russischen Linie mehr den deutschen Bahnpost-Stempeln im Spitzoval. Außerdem kommt im Text zunächst die Linienbezeichnung und dann „DEUTSCHE SEEPOST“ vor. Schließlich weisen die Stempel nach Leningrad im unteren Teil eine Verzierung auf, die bei den übrigen SEEPOST-Stempeln fehlt.

STETTIN – LENINGRAD, schwarze Stempelfarbe



30.8.1932. Eine der Ausnahmen, die dem tatsächlichen Bedarf entsprechen.

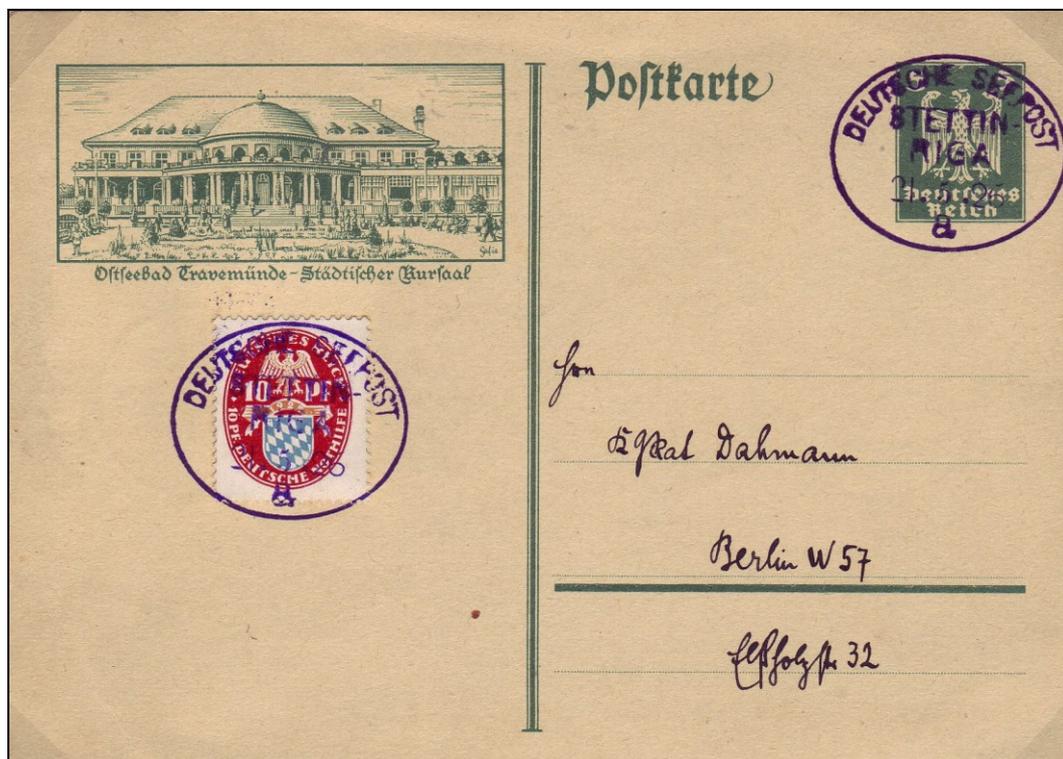
STETTIN – LENINGRAD, violette Stempelfarbe



21.7.1931

B.7. DEUSCHE SEEPOST: Lettland**Deutsche Seepost STETTIN - RIGA****Ohne Unterscheidungsbuchstaben (seltene Form)**

23.9.1923. Hier handelt es sich um **eines der wirklich wenig vorkommenden Stücke**: Es ist eine Karte aus dem tatsächlichen Bedarf (was bereits die Ausnahme von der Regel darstellt), dann handelt es sich um eine lettische Ganzsache mit lettischer Zusatzfrankatur, und schließlich stammt diese Karte aus der Anfangszeit der DEUTSCHEN SEEPOST. Ein weiteres ähnliches Stück ist bis jetzt nicht bekannt geworden.

Mit Unterscheidungsbuchstaben „a“ (häufige Form)

31.5.1926. Diese Postkarte aus Stettin nach Riga ist mit 15 Rpf. Auslandsgebühr zutreffend freigemacht, wenn auch offenbar philatelistisch beeinflusst, wie an Empfängeranschrift sowie der Verwendung einer Zuschlagsmarke erkennbar. Beachtenswert die **violette Stempelfarbe** des Seepost-Stempels sowie der Unterscheidungsbuchstabe „a“. Dieser Stempel ist belegt zwischen 1923 und 1938.

B.7. DEUTSCHE SEEPOST: Estland

Die Deutsche Seepost STETTIN – REVAL war in Betrieb von 1923 bis 1938. Allerdings sind Belege von dieser Linie weniger häufig als nach Riga oder Helsingfors. Auch bei der Linie nach Lettland gab es Stempel ohne und mit Unterscheidungsbuchstaben, wobei beide in ihrer Häufigkeit gleich sind.

Mit Unterscheidungsbuchstaben „a“



19.9.1932.

Ohne Unterscheidungsbuchstaben



18.9.1932.

Nachwort der Redaktion:

Zunächst sei Hrn. EITNER für die sehr gute Aufbereitung zur Veröffentlichung gedankt. Dadurch wurde die immer zeitraubende Arbeit bei der Zusammenstellung der Rundschreiben sehr erleichtert.

Philatelistisch enthält diese Ausstellungssammlung hervorragende Belege zur Postgeschichte der alten Hanse- und Seestadt Stettin. Diese Sammlung ist in ihrer Vielfalt und Qualität für jeden Sammler ansehenswert. Wir sind Hrn. Eitner dankbar, dass er uns die Sammlung zur Veröffentlichung in unseren Rundschreiben zur Verfügung gestellt hat.

Natürlich findet nicht jeder Sammlerfreund für seine postgeschichtliche Heimatsammlung solches Material, denn nicht jede Stadt oder jeder Ort besitzt eine vergleichbare geschichtliche und philatelistische Vergangenheit.

Doch könnte jeder darin Anregungen finden, wonach auch er im Einzelnen für seine Heimatsammlung suchen kann.

Wir sollten aber nicht vergessen, dass in diesem und den 4 vorangegangenen Rundschreiben eine AUSSTELLUNGS-SAMMLUNG gezeigt wurde. Jeder Aussteller weiß, wie schwierig es ist, das vorhandene Material in einem Exponat unterzubringen. Und ebenso schwierig ist es das einzelne Blatt mit Belegen und Text zu gestalten. Der Platz ist knapp und die Original-Belege lassen sich nicht verkleinern, wie es der Redaktion bei den meisten Belegen in dieser Veröffentlichung möglich war, um das Albumblatt auf der einzelnen Rundschreiben-Seite unterzubringen. So muss an Text gespart werden, und dadurch kann nicht alles so ausführlich beschrieben werden, wie es für den Betrachter erforderlich wäre. Einige Sammlerfreunde haben deshalb um weitere Erklärung zu den Belegen gebeten und zum Teil auch entsprechende Vorschläge gemacht. Und schließlich soll das Rundschreiben jedem „etwas bringen“ und sich nicht nur an Experten für Geschichte, Postgeschichte und Postdienste der verschiedenen Zeiträume richten.

In einem der nächsten Rundschreiben wird versucht zu verschiedenen Belegen eine weiterführende Erläuterung zu bringen. Manches wurde auch schon durch Fragen, Antworten oder in Beilagen in den letzten Rundschreiben behandelt. So finden Sie in diesem Heft z.B. den Beitrag über die Arbeit der Bahnpost oder zur Frage von Siegeln oder Stempeln auf Post-Dokumenten.

Bitte haben Sie Verständnis, wenn dadurch der Zusammenhang zu den einzelnen Seiten des Exponats etwas schwieriger wird. Aber berücksichtigen Sie:

Es wurde eine Ausstellungs-Sammlung und nicht eine Lehr-Sammlung
vorgestellt.

DIE RED.

Hans-J. Anderson/Ton Hulkenberg

Stettin

Ergänzungen zu den Belegen der Teile 1 - 5

In den Rundschreiben RS 188/048, 189/047, 190/049, 191/079 und 192/065 wurde die Ausstellungssammlung „Stettin“ von Herrn Eitner als Beilage 860 vorgestellt.

Wie in RS 192/080 von der Redaktion angekündigt, wird im Folgenden versucht, zu einigen Belegen der Sammlung ergänzende Erläuterungen zu geben. Hr. DR. ANDERSON und Hr. HULKENBERG sandten zu diesen Belegen die erforderlichen Informationen. Hr. Hulkenberg geht besonders auf die Beförderungswege und Porti von Deutschland nach Frankreich ein. Hr. Dr. Anderson ergänzt dies und nennt geschichtliche Daten zur damaligen Zeit. Beiden Herren sei dafür herzlichst gedankt.

Die Wiedergabe erfolgt in der Reihenfolge der veröffentlichten Belege, die zum besseren Verständnis der Texte nochmals abgebildet werden. Die von Hrn. Hulkenberg und Hr. Dr. Anderson eingesandten Texte wurden redaktionell bearbeitet.

DIE RED.

Ergänzung zu RS 188, Beil. 860-01

Zu RS 188, Seite 050 von Hrn. Dr. Anderson:

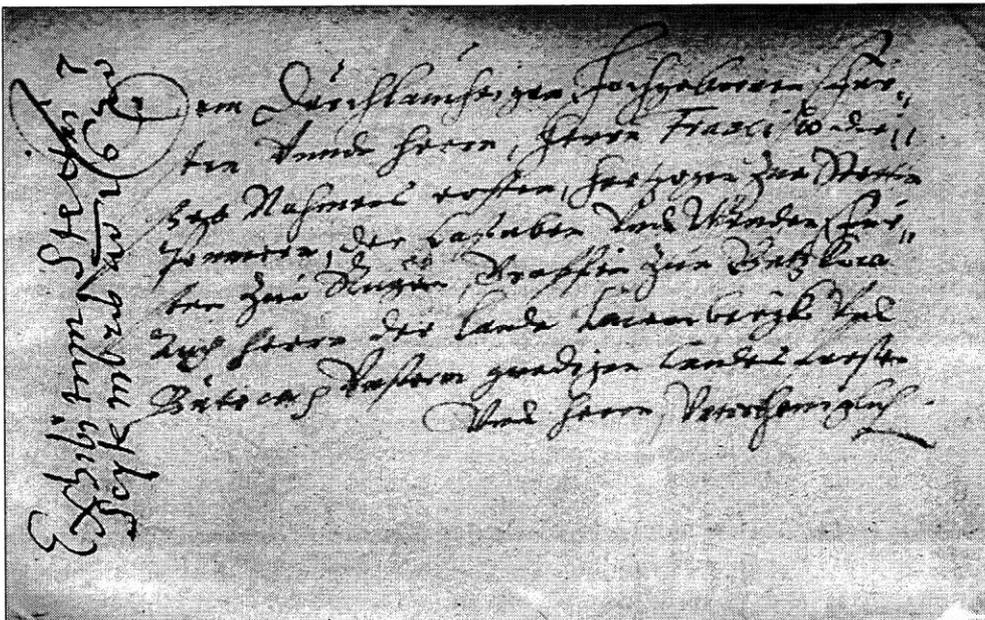
Der letzte pommersche Herzog war Bogislaw XIV., der 1620 nach dem Tode seines kinderlosen Bruders Franz im Herzogtum Pommern-Stettin zur Regierung kam. Als der jüngste Bruder, Ulrich, schon 1622 starb, erhielt Bogislaw auch das Bistum Cammin, und schließlich fiel ihm auch nach dem Tode des kinderlosen Herzogs Philipp Julius von Pommern-Wolgast dieses Herzogtum zu, so dass er nun ganz Pommern regierte.

1633 erlitt er einen Schlaganfall, von dem er sich nicht wieder erholt hat. In seinem Namen regierte ein Geheimer Rat, bis er am 10. März 1637 starb. Er hat niemals abgedankt. Damit trat der vertraglich vereinbarte Erbfall für Brandenburg ein.

Zu RS 188, Seite 051 von Hrn. Dr. Anderson:

Die Adresse des Briefes von 1620 lautet korrekt:

"Dem Durchlauchtigen, Hochgeborenen Fürsten und Herrn, Herrn Francisco, dieses Namens ersten, Herzogen zu Stettin Pommern, der Cassuben und Wenden, Fürsten zu Rügen, Graffen zu Bützkow, auch Herrn der Lande zu Lauenburgk und Bütow, unserm gnädigen Landesfürsten und Herrn, Unterthänigst".



1620. Brief des Pfarrers aus Wollin an den Herzog in Stettin

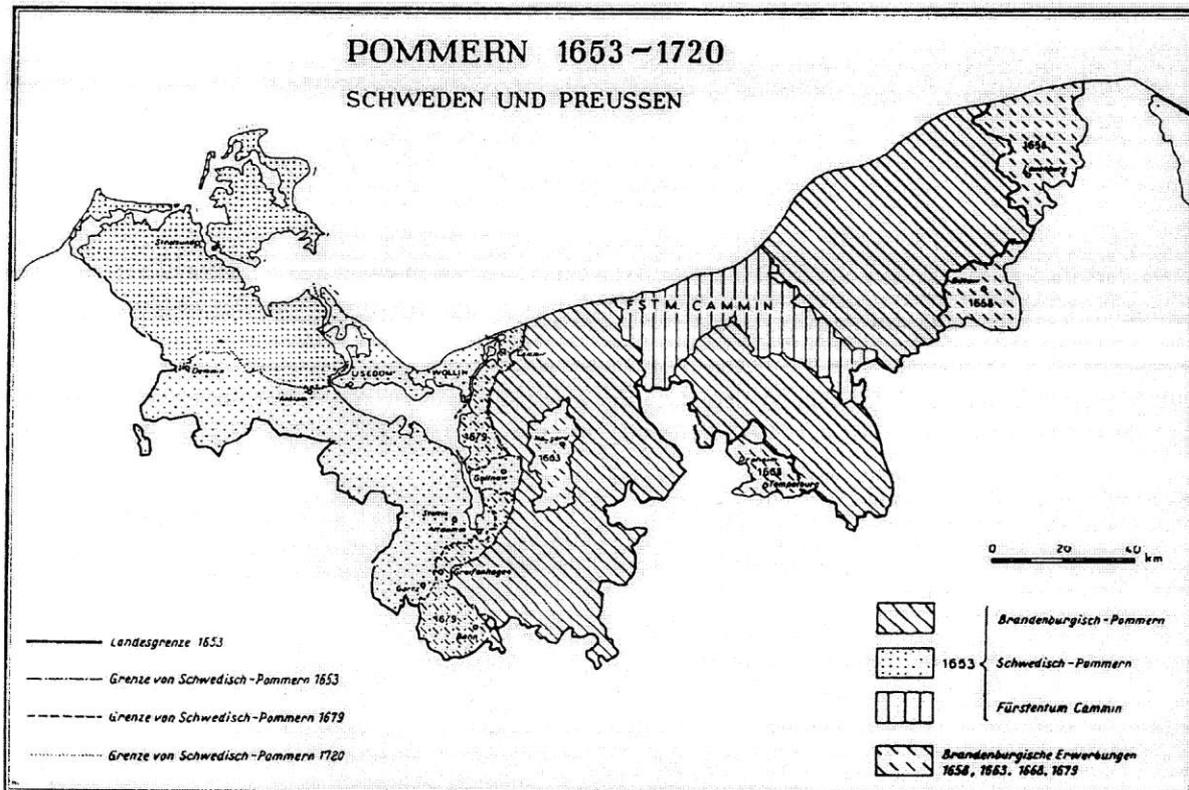
Dies ist der Herzog Franz von Pommern-Stettin, [der 2. Sohn Bogislaws XIII.], der 1602 Bischof von Cammin geworden war, aber nach dem Tode seines Bruders Philipp II, 1618 Herzog von Pommern-Stettin wurde. Er starb schon am 27. November 1620 mit 44 Jahren, kinderlos. Das Bistum Cammin war 1618 an den jüngeren Bruder Ulrich gefallen.

Zu RS 188, Seite 053 von Hrn. Dr. Anderson:

Im Frieden von Stockholm (21.1.1720) zwischen Preußen und Schweden trat Schweden an Preußen ab: Stadt und Festung Stettin, die jenseits der Oder gelegenen Städte Damm und Gollnow, **den zwischen Oder und Peene liegenden Teil von Vorpommern, die Inseln Usedom und Wollin, das Haff und die beiden östlichen Odermündungen.** Die Peenemündung blieb gemeinsam und bildete die Grenze.

Der Friede von Nystad (10.9.1721) zwischen Schweden und Rußland bestätigte die Abtretungen Schwedens an Preußen noch einmal ausdrücklich.

Wie die abgebildete Karte zeigt, ist sogar der etwas größere Teil Vorpommerns von Schweden an Preußen abgetreten worden. Man kann also nur sagen, dass "ein Teil Vorpommerns bei Schweden verblieb". Auch kann man für Stettin eigentlich nicht mehr von "Grenzlage" sprechen. Das trifft eher für die Zeit zwischen 1679 und 1720 zu, als Stettin noch schwedisch war.



Zu RS 188, Seite 056 von Hrn. HULKENBERG:

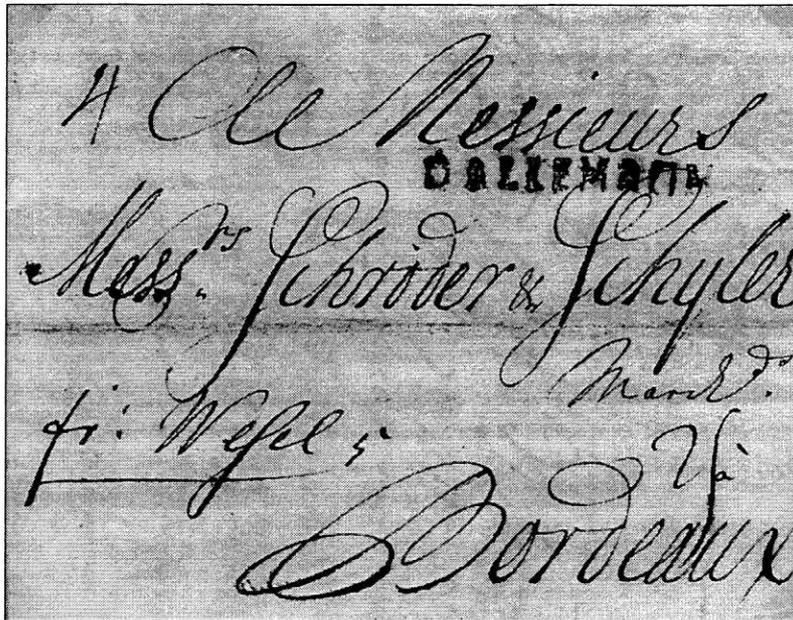
Der aus der Literatur [Peter Feuser: Deutsche Vorphilatelie, Supplement, Seite 19f] zitierte Satz: "Hauptgrund für die Kennzeichnung der Herkunft war die leichtere Behandlung von unzustellbaren Briefen, um vom Absender das Porto erstattet zu bekommen", stimmt gar nicht. Die wichtigste Bedeutung dieser Stempel war die "leichtere Behandlung" der Briefe beim Taxieren der Gebühr. Die Anzahl, der zurückgehenden Briefe war natürlich auch viel geringer als die der zustellbaren.

Wie erfolgte nun die Portoerstattung bei solchen Briefen? Die unzustellbaren Briefe gingen zurück an die "verkaufende" Postbehörde. Diese zahlte je nach Vertrag eine Vergütung, jedenfalls weniger als die nicht empfangene Gebühr. Nehmen wir mal an, dass ein Brief aus 1793 und aus Stettin über Wesel nach Bordeaux nicht zustellbar war. Dann konnte Frankreich den Brief nur an Thurn & Taxis zurückgeben und eine Vergütung bekommen. Möglich ist, dass T&T, wenn der Brief aus einem Reichspostland kam, den Absender zu ermitteln suchte. Aber in diesem Fall kam der Brief aus Stettin, also aus Preußen. T&T konnte nicht erwarten, dass die preußischen Behörden auf die Suche gingen, um für T&T eine Portoerstattung zu erhalten. Und T&T konnte das auch nicht. Nur T&T hatte mit Frankreich einen Vertrag zur Auswechslung der Post. Dadurch war auch nur T&T Ansprechpartner für die französische Post, nicht Preußen. Der Absender hatte ordnungsgemäß sein Porto bis zum Grenzpostamt, in diesem Fall Wesel, bezahlt. T&T "verkaufte" seine und die preußischen Briefe an Frankreich und es stand Frankreich frei dafür dem Empfänger eine Ankaufgebühr zu berechnen, erhöht um die Gebühr für die in Frankreich zurückzulegende Strecke bis zum Bestimmungsort. Diese Gebühr war dann vom Empfänger zu zahlen.

Mit der Einführung des Deutsch-Österreichischen-Post-Vertrages [DÖPV] fielen die Grenzübergangstempel nur im Vertragsgebiet weg. In Frankreich wurden auch dann noch immer solche Stempel verwendet. Frankreich war ja kein Partner im DÖPV.

Zum Brief von 1743.

In Frankreich gab es 1743 keine Décimes sondern Sols. Die Münzbezeichnung Décimes ist erst ab 1800 auf Briefen zu finden. Die Gebühr für diesen Brief setzte sich laut französischem Taxgesetz von 1704 wie folgt zusammen: 18 Sols für einen Brief aus Deutschland bis Paris + 7 Sols für die Strecke Paris-Bordeaux, zusammen 25 Sols. Die Münzbezeichnung Sols war bis 1793 im Gebrauch.



1743. Von Stettin über Wesel und Straßburg nach Frankreich

Auf dem Brief ist auch der Stempel "D Allemagne" von Interesse. Ein solcher Brief mit franko Wesel, wurde nicht über Straßburg sondern über Maaseyck und Sedan nach Paris und weiter nach Bordeaux befördert.

Dass der Brief über Maaseyck gelaufen ist, beweist die typische 4 links oben. Laut Postvertrag zwischen Frankreich und T&T von 1716 wurden für Briefe aus Deutschland die über Maaseyck nach Paris gehen 4 Sols vergütet. Gemeint ist hier die Strecke Wesel-Maaseyck. Siehe dazu J. v.d. Linden: "Les marques d'entrée sur la correspondance vers la France, venant des Pays-Bas espagnols puis austrichiens, La Hollande et l'Allemagne, pendant l'ancien régime", DASV Heft 105 (1991).

Der Brief ist wahrscheinlich über Maaseyck und Lille nach Paris gekommen und weiter nach Bordeaux gegangen. In Lille war auch der Eingangsstempel "D Allemagne" im Gebrauch (siehe v.d. Linden: "Grenzübergangsstempel nach und über Belgien in der Revolutionszeit", DASV 1990 Heft 102). Dazu passt auch die 4 links oben. Im Elsaß gab es zu dieser Zeit eine Kriegssituation (Koalitionskrieg von 1741-48), der die Post möglichst auswich. Über Straßburg ging nur die Korrespondenz nach Südost-Frankreich oder aus dem südlichen Deutschland.

Aber es gibt auch eine interessante Veröffentlichung von Herrn B. Lund, "Die Stempel D Allemagne, Hambourg und Hamburg" in DASV Heft 79 (1985). In dieser Publikation wird der Stempel des Briefes von 1743 gut besprochen und auch die fehlenden Buchstaben 'DE' erklärt. Lund meint, der Stempel ist in Paris abgeschlagen. Laut Lund wurde in Straßburg der Stempel "D'Allemagne", also mit Apostroph, verwendet.

Das ergänzt Hrn. DR. ANDERSON:

Der Brief aus Stettin nach Bordeaux von 1743 ist mit Sicherheit nicht über Straßburg gelaufen. Das wäre - im Wortsinn - abwegig, denn der Postweg ging von Wesel mit der Reichspost nach Maaseyck, und von dort mit der französischen Post nach Lille. Lille war bis 1752 das französische Auswchelpostamt und dort ist auch der Stempel "D ALLEMAGNE" angebracht worden. Die Gebühr wurde bis Valenciennes bezahlt. Die Währung in Frankreich waren damals Livres und Sols, Francs und Dezimen wurden erst 1800 die offizielle französische Währung. Dezimen kommen überhaupt erst 1795 erstmals in einem Posttarif vor. Bis 1801 wurde der Auslandstarif nach der Ordonnance du Roi von 1759 berechnet. Für Briefe aus Deutschland galt bis Paris ein Einheitstarif von 24 Sols, dazu kamen 10 Sols bis nach Bordeaux = 34 Sols (= Sous). Das änderte sich erst durch den Postvertrag zwischen Frankreich und der Reichspost von 1801, der eine Folge des Friedens von Luneville war.

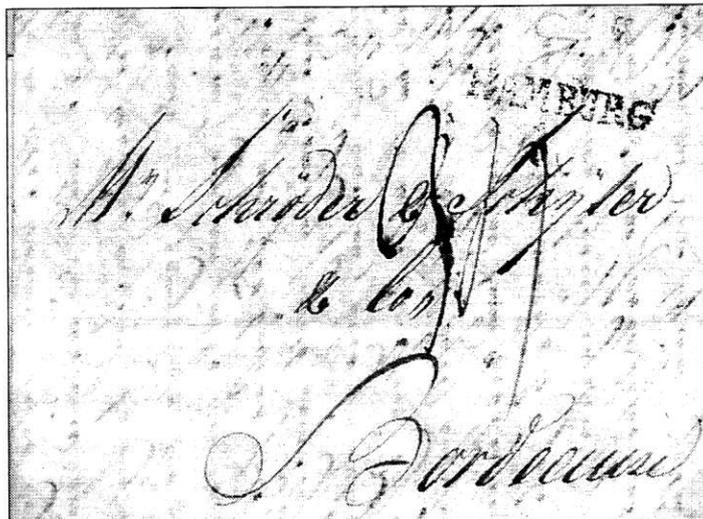
Zu RS 188, Seite 056 von Hrn. HULKENBERG:**Zum Brief von 1797**

Der Adressant musste 34 Sous (nicht Décimes) bezahlen. Ab 1793 war die Münzbezeichnung in Sous. Die Gebühr setzte sich wie folgt zusammen: Ein Brief aus den Deutschen Ländern wird mit 24 Sous bis Paris austaxiert. Für die Strecke Paris-Bordeaux kommen noch 10 Sous dazu, zusammen 34 Sous. Stempel von Hamburg und Par Wesel bedeuten, dass die in Paris ankommenden Briefe mit solchem Stempel mit 24 Sous austaxiert werden müssen.

Da Frankreich den T&T-Abschlag "Hamburg" genügend deutlich fand, setzte es selbst keinen Eingangsstempel mehr. Für Frankreich war es ein Grenzübergangsstempel und gleichzeitig ein Herkunftstempel.

Weil der Brief keinen Frankovermerk links unten trägt, ist er mit einem Schiff oder mit einem Reisenden aus Stettin nach

Hamburg gekommen und dort an das T&T-Postamt übergeben worden.



1797. Von Stettin über Hamburg nach Frankreich

Das ergänzt Hrn. DR. ANDERSON:

Der Brief von Stettin nach Bordeaux von 1797 ist über Hamburg-Wesel-Maaseyck-Lüttich-Sedan gelaufen. Die Reichspost verlor 1795 das Auswechselpostamt (im Hochstift Lüttich), das in der Folge [bis 1807] als französisches Auswechselpostamt fungierte.

Zu RS 188, Seite 057 von Hrn. DR. ANDERSON:

Preußen war 1795 (5.4.) durch den Separatfrieden von Basel aus der "ersten Koalition" ausgeschieden. Frankreich hatte zu dieser Zeit die linksrheinischen preußischen Besitzungen besetzt. Dabei handelte es sich um den linksrheinischen Teil des Herzogtums Kleve, erworben durch den Teilungsvertrag vom 9.9.1666, die Grafschaft Moers mit der Herrlichkeit Krefeld, 1702 nach dem Tode Wilhelms III von Oranien, der kinderlos gestorben war, erworben, und das Oberquartier Geldern, erworben durch den Frieden von Utrecht 1713 (11.4.).

Im Frieden von Basel stimmte Preußen zu, dass diese Länder von Frankreich besetzt blieben, bis ein allgemeiner Friede geschlossen würde. Preußen konnte diese Gebiete, die zum Deutschen Reich gehörten, gar nicht ohne Zustimmung des Reiches an eine fremde Macht abtreten. Auch die Abmachungen des Friedens von Campo Formio (17./18.10. 1797) zwischen Österreich und Frankreich zeigen, dass die Frage einer Abtretung der linksrheinischen Gebiete noch keineswegs endgültig geregelt war. Der Rastatter Friedenskongress scheiterte 1799, weil der Kaiser die Zustimmung des Reiches verweigerte. Erst durch den Frieden von Luneville, der den 2. Koalitionskrieg beendete (9.2.1801), und der auch das Reich einschloss, wurde der Rhein zur Grenze Frankreichs. Staatsrechtlich gesehen verlor Preußen seine linksrheinischen Territorien also erst 1801. Praktisch war Frankreich schon 1795 in ihrem Besitz.

Diese Daten sind für die Postgeschichte keineswegs belanglos, schon gar nicht für den Wechselverkehr mit Frankreich.

Weitere Ergänzung von Hrn. HULKENBERG:

Man kann natürlich über die Definition eines Grenzübergangs- und eines Herkunftsstempels diskutieren, aber die Stempel auf den 3 vorstehend abgebildeten und dem noch folgenden Beleg sind alle Grenzübergangstempel. Die Stempel der Briefe von 1743 und 1797 stellen außer Grenzübergangs- auch Herkunftstempel da, nämlich aus Deutschland und aus Hamburg. Die Stempel der Belege von 1799 und 1801 sind auch Herkunftstempel, nämlich aus Deutschland. Hier wird noch ausgesagt, wo der Übergang stattfand, nämlich bei Wesel. Mit diesen Stempeln stand nicht nur die Herkunft sondern auch die "verkaufende" Behörde fest; in all diesen Fällen Thurn & Taxis.

Ein Friede von Codroipo ist mir nicht bekannt. Es gab damals 1795 den Frieden von Basel, später der Frieden von Campo Formio (1797) und die Bestätigung der Abtretung des linken Rheinufer mit dem Frieden von Luneville.

Wesel war bisher Postgrenzamt gewesen. Jetzt wurde es neben einem Postgrenzamt auch ein echtes Grenzamt. Man sollte unterscheiden zwischen einem Postgrenzamt und einem gewöhnlichen Grenzamt.

Preußen wechselte seine Briefe mit T&T in Wesel aus. Die Strecke Wesel nach Maaseyck wurde von T&T betrieben. T&T erhielt dafür von Frankreich 4 Sols laut Taxgesetz von 1716 (siehe Brief 1743).

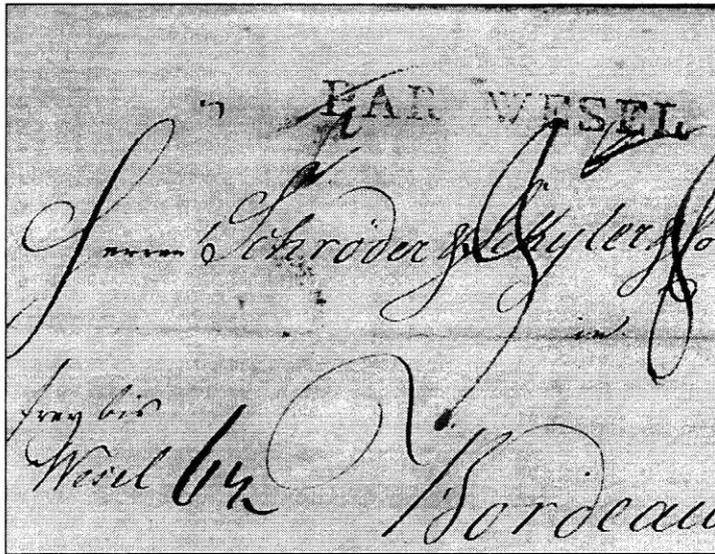
Der Stempel "PAR WESEL" bedeutet dasselbe wie die Stempel Hamburg oder D'Allemagne: sie sind alle Grenzübergangstempel und waren wichtig für die Austaxierung. Diese Stempel dienten nicht zur Verrechnung zwischen den Vertragspartnern. Erst mit dem Postvertrag zwischen T&T und Frankreich von 1801 und später zwischen Preußen und Frankreich von 1817 dienten die s.g. Rayonstempel zur Berechnung des gegenseitigen "Verkaufs" der Briefe.

Zum Brief von 1799 von Hrn. HULKENBERG:

Auch hier sind keine 38 Décimes sondern 3 Livres (Pfund) und 8 Sous durch den Empfänger bezahlt. Die französische Post schrieb ihre Zahlen für Sous und später für Décimes nebeneinander wie auf den Briefen von 1797 und 1817. Wenn mit Abstand geschrieben wie auf dem Brief von 1799, dann sind immer Livres gemeint.

Taxierung: $24 + 10 = 34$ Sous. Da der Brief zwischen 11 und 15 Gramm schwer ist, war eine zweifache Gewichtspro-

gression fällig, also $2 \times 34 = 68$ Sous. Das wurde damals als 3 # 8 geschrieben. Der Kritzel unter dem Wort Wesel bedeutet Livre. Ein Livre hatte 20 Sous.



1799. Wesel liegt jetzt an der Grenze zu Frankreich

Das ergänzt Hrn. DR. ANDERSON:

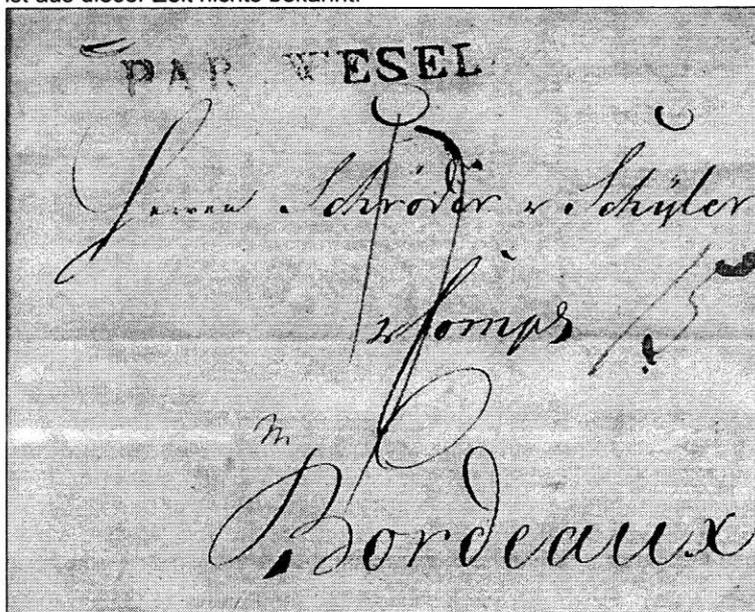
Von dem französischen Auswechselfpostamt in Maaseyck wurde auf dem Brief von 1799 nun der Stempel „PAR WESEL“ angebracht. Die $6\frac{1}{2}$ Guten Groschen [links unten in schwarz, die Red.] entsprechen dem damaligen preußischen Tarif ($2\frac{1}{2}$ gGr Stettin-Berlin + 4 gGr Berlin-Wesel).

Die französische Gebühr hat wohl etwas mit dem Gewicht des Briefes zu tun; das ist in der Kopie nicht gut zu sehen, aber da ist noch ein Vermerk bei dem „P“ von „PAR“. [Für die genaue Analyse solcher Briefe braucht man das Original oder eine Farbkopie, und auch die Rückseite].

Zum Brief von 1801 von Hrn. DR. ANDERSON:

Der Brief von 1801 ist dann wirklich in Décimes taxiert. 1 Décime = ca. 2 Sous, daher die Taxe von 17 Décimen., was 34 Sous entspricht, also der normalen Taxe.

Außerdem lese ich rechts v. "Comps" nicht 5, sondern 15. Was immer das bedeuten mag. Von einer Gebühren-Ermäßigung in Preußen ist aus dieser Zeit nichts bekannt.



1801. Die Gebühr bis Wesel hat sich vermindert

Das ergänzt Hr. HULKENBERG:

Es ist korrekt gemeldet, dass der Empfänger 17 Décimes bezahlen musste. Taxierung: Noch immer ist das alte französische Taxgesetz von 1759 in Gebrauch. Ein Brief aus Deutschland kostet 24 Sous bis Paris + 10 Sous nach Bordeaux macht 34 Sous. Ab 1800 sind 2 Sous = 1 Décime, also $34 : 2 = 17$ Décimes, wie auf dem Brief vermerkt.

Anmerkungen zu RS 189, Beil. 860-02**Zu RS 189/048 von Hrn. HULKENBERG:**

Hier ist vermerkt, dass es nur in Stettin ein hochovalen preußisches Dienstsiegel mit Krone, Ortsangabe und Posthorn gegeben hat. Auch in Danzig gab es in der Preußenzeit ein hochovalen Dienstsiegel mit Posthorn, Ortsangabe und Krone, wie aus den beiliegenden Kopien ersichtlich.

Anmerkung der Redaktion:

Die von Herrn HULKENBERG übersandten Belege von Danzig mit den hochovalen Dienstsiegeln stammen aus der Zeit zwischen 8.2.1852 und 12.6.1869. Sie wurden als Meldung 1241 im Rundschreiben 191/017 abgebildet. Ebenso stammen die von Hrn. Dr. v. LINDEINER vorgelegten hochovalen Dienstsiegel von Memel in Meldung 1238, RS 190/024 aus dem Jahre 1831. Die Beilage 894 in RS 192/081 von Hrn. RITTER bringt eine Fülle von hochovalen Dienstsiegeln und -stempeln aus Oberschlesien, die aus der Mitte des 19. Jh. sind. Hr. Ritter beschreibt darin auch den Unterschied zwischen Dienstsiegeln (negativ) und Dienststempeln (positiv).

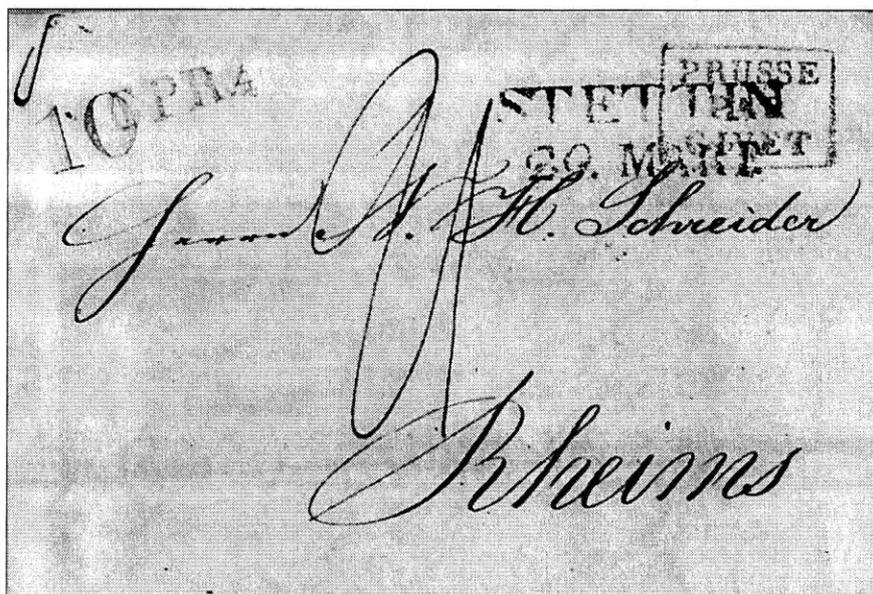
Aus dem Vorstehenden ist zu folgern:

1. Die hochovale Form wurde in Stettin bereits rund 100 Jahre vor dem Einsatz an anderen Orten verwendet.
2. Bei den Abbildungen von Stettin wie von Danzig handelt es sich nicht um Siegel, sondern um Stempel.

Zu RS 189/053 von Hr. HULKENBERG:**Zum Brief von 1830:**

Die schwarze Taxierung 21 (Décimes) hatte nichts mit der Vergütung an Preußen zu tun. Die 21 entsteht wie folgt: 10 (Taxierung für einen einfachen Brief aus dem 4. Rayon) + 4 (Inlandstarif Givet-Rheims) x 1½ (französische Gewichtsprogression) = 21 Décimes.

Der Stempel "10" links oben wurde von Frankreich zwischen 1829 und 1834 benutzt (ist immer in der gleichen Farbe wie der französische Entrée-Stempel. Er gibt hier die Taxierung für einen einfachen Brief aus dem 4. Rayon wieder. In einer "Ordonnance du Roi" von 1818 wurde bestimmt, dass alle Briefe bis 6 Gramm aus dem 4. Rayon mit 10 Decimes belastet werden.



1830. Zeilen-Stempel auf Brief nach Frankreich aus Stettin im Rayon 4

Die Vergütung an Preußen betrug laut Vertrag von 1817: Je 30 Gramm Briefgewicht 20 gute Groschen. Die Vertragspartner "verkauften" ihre Briefe an der Grenze. Es war Frankreich frei danach ihre Taxierungen durchzuführen. Übrigens waren die 10 Décimes sehr billig. Das Publikum hatte schnell herausgefunden das ein Portobrief billiger war als ein Frankobrief. Frankobriefe sind aus dieser Periode sehr selten. Erst 1836 gab es einen Zusatzvertrag mit Frankreich, indem die Taxeberechnung geändert wurde zugunsten Preußen. Jetzt waren Porto- und Frankobriefe gleich teuer. Zum Beispiel einen einfachen Portobrief von Danzig (5. Rayon) nach Bordeaux über Aachen war bis 1836 nur 23 Décimes danach waren es 30 Décimes (nur durch Änderung der Berechnung).

Der in dem Text genannte Zeilenstempel C.P.R.4 war nicht ab 1823 sondern bis 1823 im Gebrauch! Ab 1823 verwendete das Aachener Postamt den Zeilenstempel CPR. 4., also nur ein Punkt zwischen R und 4, wie auf dem Brief zu sehen.

Anmerkung der Redaktion:

In den vorstehenden Texten wird vom „Verkauf“ der Briefe gesprochen. Dies bedeutet, dass nach den damaligen Postverträgen nicht jeder Brief einzeln der übernehmenden Post verrechnet wurde, sondern die Briefpakete wurden nach Gewicht übergeben und bezahlt.