

**Klaus E. Eitner**

# Stettin

## Postgeschichte unter besonderer Berücksichtigung der Schiffspost

### Vorwort

Herr EITNER hat seine hervorragende STETTIN-Sammlung schon mehrfach mit Erfolg ausgestellt und erhielt für das Exponat, zuletzt bei der Rang 1-Ausstellung EPPAN 2013 vom 21./23.6.2013 in Südtirol (Italien), eine Bewertung in Gold und einen Ehrenpreis.

In den Rundschreiben Nr. 188/2005 - 192/2006 wurde bereits die Ausstellungs-Sammlung von Stettin veröffentlicht. Seit dieser Zeit hat Herr EITNER seine Ausstellungs-Sammlung, insbesondere den Bereich Schiffspost unter der Bezeichnung „Postbeförderung mit Schiffen“, wesentlich verändert und erweitert. So ist jetzt nur noch ein Teil der Stempel und Belege aus der damaligen Veröffentlichung in der Sammlung enthalten. Aus diesem Grunde wird der Bereich Schiffspost als geschlossener Sammlungsteil in den Rundschreiben gezeigt.

Gleichzeitig soll diese Veröffentlichung ein gedanklicher Anstoß an die Sammler sein, deren prämierte Sammlungen bisher noch nie veröffentlicht wurden. Auf diesem Wege ist es möglich, die oft sehr mühevoll und über viele Jahre gewonnenen Erkenntnisse und Details, auch für die Zukunft zu sichern und anderen Sammlern zugänglich zu machen. Mancher „junge“ Sammler sucht diese Informationen und ist deshalb auch Mitglied in unserer Arbeitsgemeinschaft.

In der bereits 2005/2006 veröffentlichten Sammlung und auch in der neuen Sammlung von Herrn Eitner, sind alle Abbildungen in Farbe. So ist es jetzt auch möglich, diese Veröffentlichungen auf CD, über das Internet oder auch als Farbausdruck zu erhalten.

Wolfgang ALTMANN

---

# Stettin

Für Stettin spielt der Ostseehafen und damit die Beförderung von Nachrichten durch Schiffe eine besondere Rolle. Diesem postgeschichtlich interessanten Aspekt wird besonderer Raum gewidmet.

Das Exponat gliedert sich somit in zwei Teile, in einen allgemeinen postgeschichtlichen Teil und in den für Stettin spezifischen Teil der Beförderung von Post mit Schiffen aus, nach und über Stettin. Aufgrund der Seltenheit von Ostseepost übt dieses Sammelgebiet unter Kennern die gleiche Faszination aus wie Transatlantik-Post. Während es hiervon jedoch fast auf jeder Auktion Angebote gibt, wird man Ostsee-Post aus Stettin lange suchen müssen.

**Postgeschichte Stettin**

1. **Botenpost**
2. **Wandel zur allgemeinen Post**
  - a. Stettin wird Postort
  - b. Schwedische Besetzung
3. **Preußen**
  - a. Stettin wird Grenzpostamt
  - b. Briefpost
  - c. Französische Besetzung<sup>37</sup>
  - d. Fahrpost
  - e. Stettin wird Oberpostamt
  - f. Einführung von Aufgabe-Stempeln
  - g. Stettin wird Ober-Postdirektion
  - h. Einführung von Briefmarken
  - i. Nutzung der Eisenbahn
4. **Erweiterung des Postgebietes**

**Postbeförderung mit Schiffen**

- |  |
|--|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Vor Gründung des Weltpostvereins</b> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Dänemark</li> <li>b. Schweden</li> </ol> </li> </ol> |
|--|
- c. Rußland
  2. **Nach Gründung des Weltpostvereins**
    - a. Dänemark
    - b. Estland
    - c. Finnland
    - d. Schweden
  3. **Inlands-Schiffpost auf der Oder**
    - a. Aus Swinemünde P. Dampfs.
    - b. Aus .....Per Dampfschiff
    - c. Aus Wollin Per Dampfschiff
    - d. Aus Stettin Per Dampfschiff

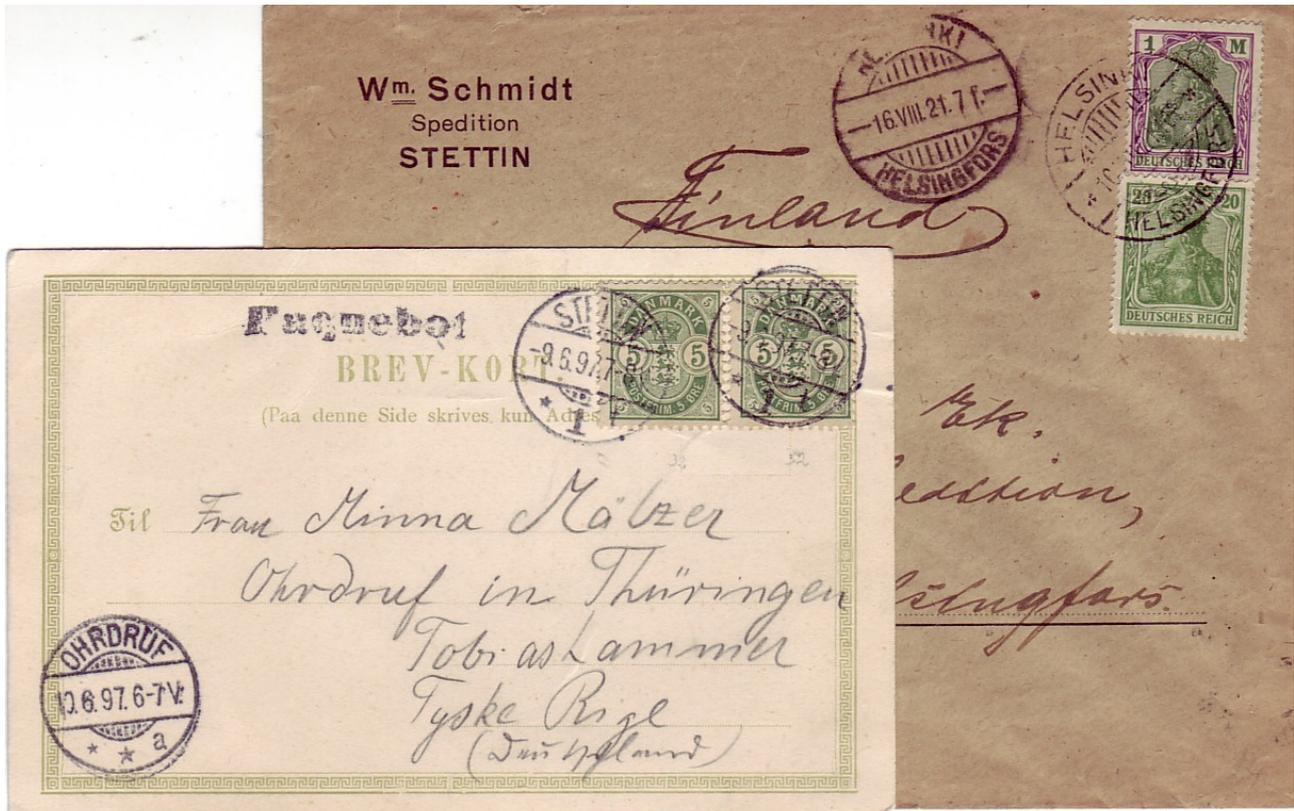
**Verwendete Literatur**

- |                      |   |
|----------------------|---|
| Wigand Bruns         | Altdeutschland-Fahrpostbriefe 1824-1874   |
| Richard Frick        | Schiffpost im Nordsee- und Ostseeraum, Hannover, 1981   |
| Albert Gallitsch     | Der Hamburg-Danziger (pommersche) Postkurs, Archiv für Deutsche Postgeschichte, 1937  |
| Christian Hörter     | Fahrpost in Deutschland 1808-1923, Nürnberg, 1992   |
| Alfred Koch          | Deutsche Schiffs- und Seeposten, Drei Artikel in: Archiv für Deutsche Postgeschichte, Heft 1964/1, 1964/2 und 1965/1                |
| James van der Linden | Catalogue des Marques de Passage, 1993  |
| Ilse Popp            | Die Königlich Preußische Ostbahn und die auf ihren Strecken verwendeten Grenzübergangsstempel                                       |
| Ilse Popp            | Die Seepostverbindungen zwischen Preußen und Rußland im 19. Jahrhundert, Arbeitsgemeinschaft Deutsche Ostgebiete, Rundbrief 147/151 |
| Postrat Teubner      | Der Hamburg-Danziger (pommersche) Kurs, Archiv für Post und Telegraphie, 1927,  |
| H. A. Weidlich       | Postscheine des preußischen Grenzpostamtes Stettin bis 1824   |
| Rolf-Dieter Wruck    | Portotaxen und Stempel der GRANDE-ARMÉE in Deutschland 1805-1813  |

## Postbeförderung mit Schiffen

### Einführung

Zu den Besonderheiten der Schiffspost gehört, daß den Schiffen bei ihrem Auslaufen Post mitgegeben werden konnte, ohne daß sie vorher den Postweg durchlaufen mußte. 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 finden sich deutsche Tages-Stempel auf ausländischen Briefen und umgekehrt.



### Auslandsverkehr

Die Bedeutung des Hafens für Stettin 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. Es ist reizvoll, dieser Entwicklung philatelistisch zu folgen. Der Schiffsverkehr von, nach und über Stettin betraf alle Ostsee-Anrainerländer. Hierbei wird im Exponat unterschieden vor und nach Schaffung des Weltpostvereins. Der Postverkehr über den Hafen Stettin war jedoch nicht so ausgeprägt wie z. B. über Lübeck, Kiel oder Stralsund. Belege vom Schiffsverkehr über Stettin sind daher weniger häufig vertreten und auch weniger bekannt.

### Inlandsverkehr

In gleicher Weise war der Stettiner Hafen auch Mittelpunkt des Schiffsverkehrs zu verschiedenen Orten an der unteren Oder. Hier stehen im Vordergrund die Anlandestempel, die im Exponat ausführlich behandelt werden, weil sie eine Stettiner Besonderheit darstellen.

### Deutsche Seepost und Bäderpost

Diese ebenfalls für Stettin interessanten Gebiete werden aus Platzgründen nicht im Exponat gezeigt.

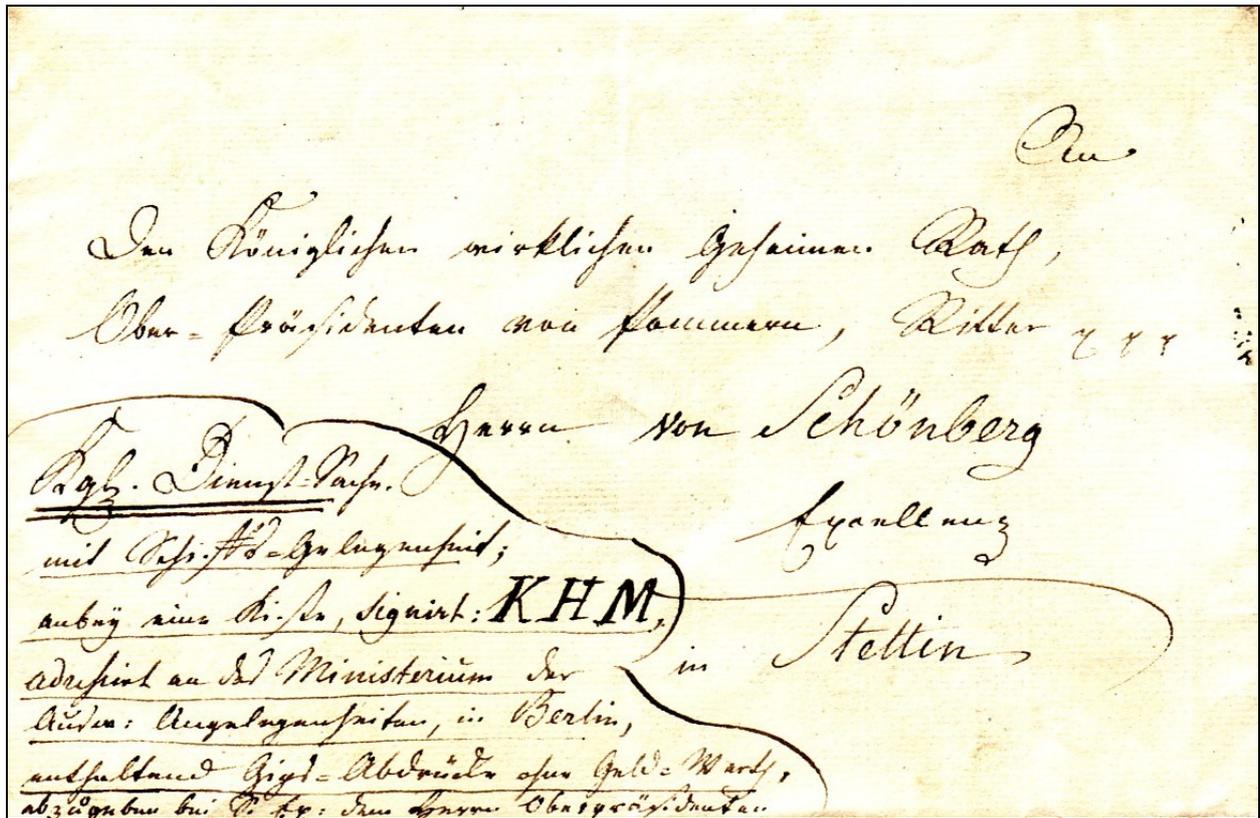
Mit vier Rahmen wird in diesem Exponat der Schiffspost aus, über und nach Stettin beträchtlicher Raum gewidmet. Damit wird die Bedeutung dieses wenig behandelten Sammelgebietes unterstrichen.

**1. Auslands-Schiffspost vor Gründung des Weltpostvereins**

**1.a Dänemark**

**1830. Von Kopenhagen nach Stettin**

Eine erste Schiffspostverbindung zwischen Stettin und Kopenhagen kam 1830 zustande. Diese war allerdings nur von kurzer Dauer. Aus dieser Zeit stammt folgender Brief des preußischen Gesandten in Kopenhagen.



**Absenderangabe „P. Elisabeth“**

Später wurde eine Anschlußverbindung an die Linie von Ystad (Schweden) nach Kopenhagen mit dem preußischen Dampfschiff „Königin Elisabeth“ hergestellt. Dieses Schiff wurde 1826 auf einer Stettiner Werft gebaut. Die Beförderungszeit von Stettin nach Kopenhagen verkürzte sich gegenüber dem Landweg von 5 bis 6 Tagen auf nur 18 bis 20 Stunden. Mitte des 19. Jahrhunderts versah das Schiff seinen Dienst auf der unteren Oder.



**1.a 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 (Rigsbankskilling) gemäß großer roter handschriftlicher Taxe erhoben.

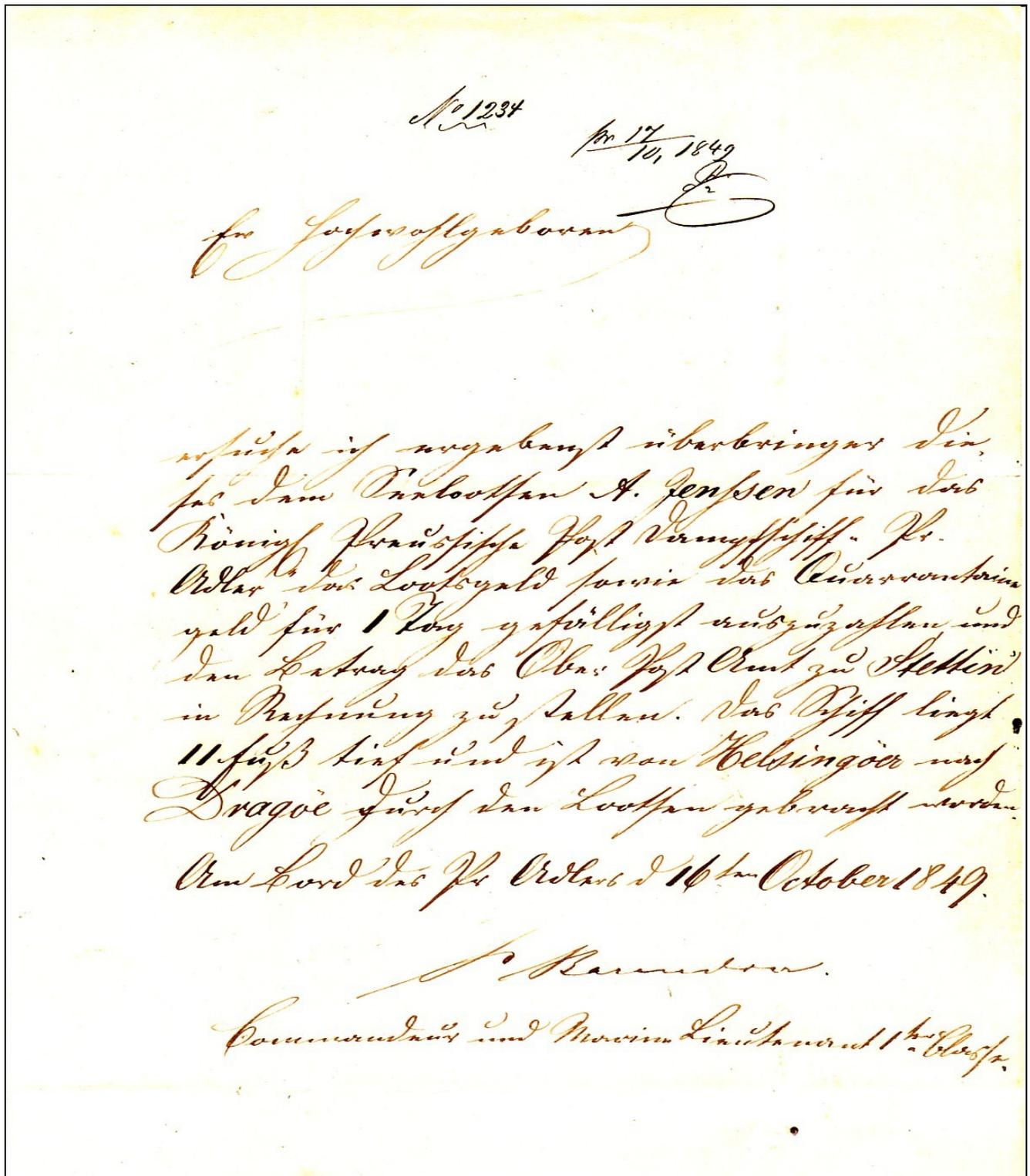
**1855. Aus Königsberg über Stettin nach Helsingör mit Leitvermerk  
„Via Stettin p. Dampfschiff Geiser Kopenhagen“**

14.5.1855. Hier mußte der Empfänger lediglich **22 (Rigsbankskilling) für den Portobrief** bezahlen. Die blaue Taxierung „3“ war der Anteil der preußischen Post. Grund für die Gebührenminderung war der 1853 zwischen Preußen und Dänemark geschlossene Postvertrag. Dieser führte zu einer regelmäßigen Postdampfschiffverbindung zwischen Stettin und Kopenhagen. Sie erbrachte eine **Verkürzung der Beförderungszeit** von 5 bis 6 Tagen auf nur 18 bis 20 Stunden (Stephan, Geschichte der Preußischen Post, Seite 586).

## 1.a Dänemark

1849. Originalbrief des Kommandanten des Preußischen Postschiffes „Adler“  
aus der Zeit des Deutsch-Dänischen Krieges 1848-1850

Das preußische Postdampfschiff „Adler“ wurde aus der Postdampfschiffslinie Stettin-Petersburg für die Dauer des Krieges abgezogen. Der Brief ist gerichtet an den Königlich Preußischen Konsul in Helsingör. Der Kommandant bittet um Bezahlung von Boots- und Quarantänegeld für die Überführung des Schiffes von Helsingör nach Dragö zu Lasten des Ober-Postamtes Stettin.



### 1.a 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.

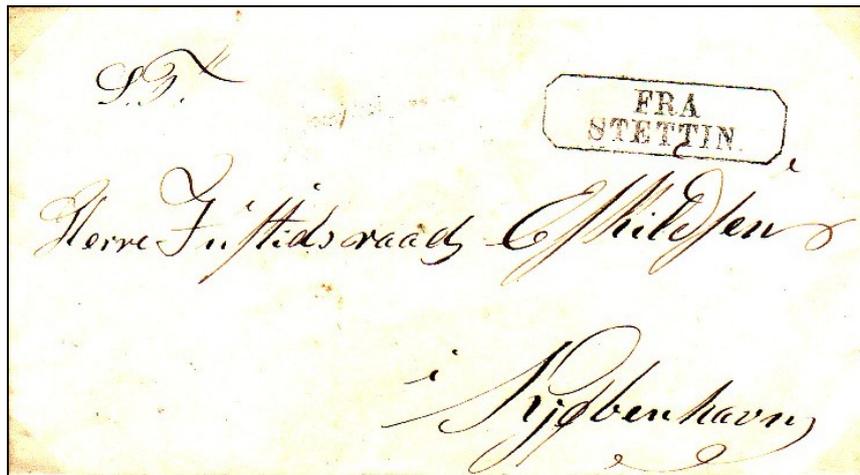
#### 1860. Stettin nach Kopenhagen



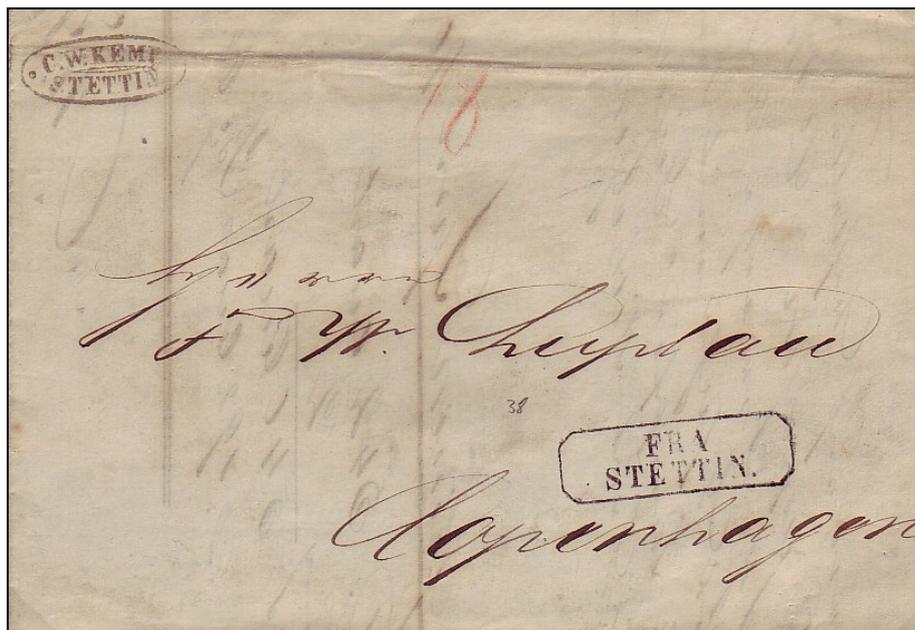
3.6.1860. Wie in Preußen generell üblich, wurden in der Anfangszeit der Briefmarken auch vom dänischen Schiffspostbüro auf der „Geiser“ freigemachte Briefe **zweifach gestempelt**: Die Freimarken mit dem **Dreiring-Nummern-Stempel „198“** und der Brief mit dem achteckigen Herkunft-Stempel „FRA STETTIN“.

**1.a Dänemark****Einrichtung einer Dänischen Schiffspostlinie Kopenhagen – Stettin**

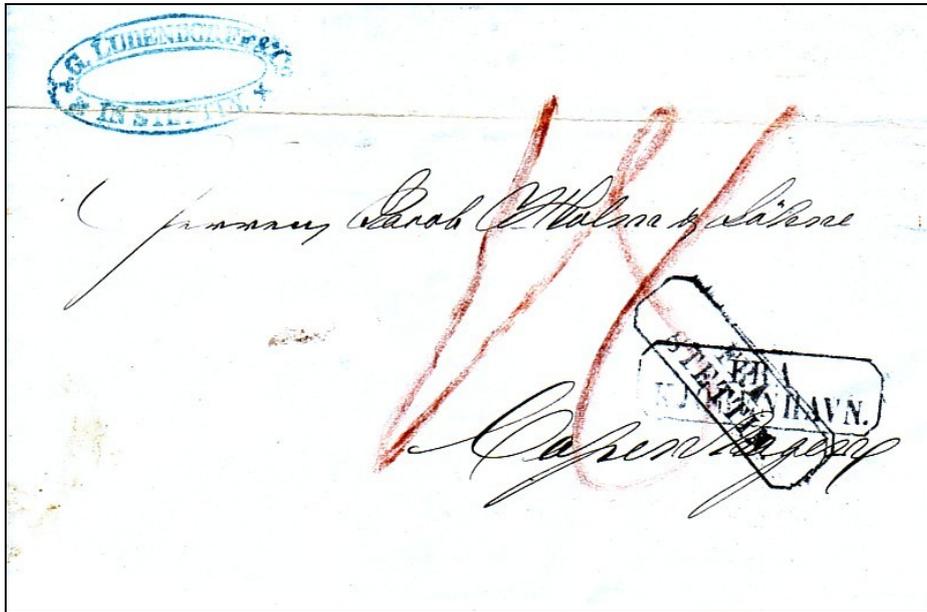
Mit dem preußisch-dänischen Postvertrag von 1853 wurde eine regelmäßige Postdampfschiffsverbindung zwischen Kopenhagen und Stettin vereinbart. Diese wurde durch das **dänische Postdampfschiff „Geiser“** betrieben. Wöchentlich zweimal wurde die Strecke via Swinemünde befahren, aber **nur während der Sommerzeit**. Die dänische Post gab hierfür zwei Anlandestempel heraus „Fra Stettin“ und „Fra Kjöbenhavn“.

**1858. „FRA STETTIN“ von Stettin nach Kopenhagen**

Diese neuen Stempel verwendete die dänische Post auf dem Schiff „Geiser“. An Bord wurde dann die Post in der jeweiligen Richtung gestempelt. Es handelte sich um achteckige Stempel. Der Stempel „FRA STETTIN.“ ist nur bekannt zwischen 1855 und 1860.

**1859. „FRA STETTIN“ von Stettin nach Kopenhagen**

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. Diese „halbscheidliche“ Gebührenteilung wurde zwischen Preußen und Dänemark vereinbart, siehe hierzu Stephan, Geschichte der Preußischen Post, Seite 587.

**1.a Dänemark****1859. Kuriosum der dänischen Post**

Auf diesem Brief sind alle beide der auf der vorhergehenden Seite dargestellten Herkunftstempel abgeschlagen. Das stellt natürlich einen Irrtum dar. Zunächst wurde versehentlich der Stempel „FRA KJÖBENHAVN“ angebracht. Dann bemerkte man den Irrtum und überstempelte mit „FRA STETTIN“ - eine einmalige Ausnahme.

**Übernahme der Postdampfschiffsverbindung durch Preußen**

Ende 1860 wurde das dänische Postdampfschiff „Geiser“ nach drei Jahren außer Betrieb genommen. Danach versahen preußische Postdampfschiffe den Verkehr zwischen Stettin und Kopenhagen. Von den preußischen Postdampfschiffen sind jedoch keine auf den Postschiffen angebrachten postalischen Vermerke bekannt. Es gibt aber die einzig in Stettin verwendeten Anlandestempel „AUS ..... / PER DAMPFSCHIFF“, zu denen im Abschnitt 3. „Anlande-Stempel“ mehr ausgeführt wird.

**1862. Aus Göteborg über Stettin nach Paris mit Stettiner Anlande-Stempel**

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 „Göteborg“.

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

### 1.b Schweden

Der Schiffspostverkehr zwischen Stettin und Schweden war zu keiner Zeit sehr bedeutend. Schweden bevorzugte seit alters her eine Verbindung nach Deutschland über Rügen und Stralsund. So bestand seit 1821 ein Postvertrag, der eine regelmäßige Verbindung zwischen Ystad und Stralsund regelte. Ab 1841 erreichte es Preußen, daß die Postschiffe von Ystad abwechselnd neben Stralsund auch Stettin anliefen. Erst 1852 wurde ein neuer Postvertrag geschlossen, der eine direkte Postdampfschiffverbindung zwischen Stockholm und Stettin vorsah.

### Zwei Briefe mit dem preußischen Herkunft-Stempel

#### Aus Schweden

#### 1851. Von Stockholm über Stettin nach Berlin



#### 1853. Aus Stockholm „Via Stettin“ nach London



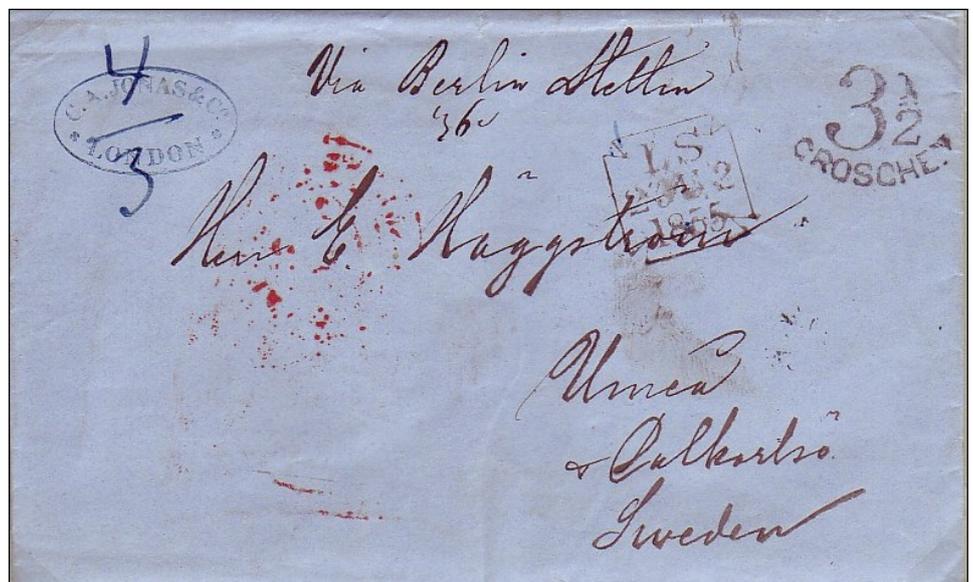
Der Brief wurde am 31.5.1853 geschrieben, erreichte Stettin auf dem Seeweg und erhielt bei Ankunft den Stempel „Aus Schweden“ sowie einen Ankunft-Stempel „Stettin“ vom 2.6.1853. Die weitere Beförderung erfolgte mit der Eisenbahn am gleichen Tage von Stettin nach Berlin und von dort am 2.6.1853 nach Minden. Die Reise ging dann über Köln nach Belgien, wie aus einem roten rückseitigen Bahnpost-Stempel „Köln-Verviers“ vom 4.6.1853 hervorgeht. Die Ankunft in London schließlich erfolgte am 6.6.1853 wie durch einen roten Stempel auf der Briefrückseite nachgewiesen.

**1.b Schweden****Zwei weitere Briefe aus Schweden „Via Stettin“****1853. Aus Stockholm über Stettin nach London**

Dieser Brief stammt aus der gleichen Korrespondenz wie der Brief auf vorhergehender Seite, allerdings war sein Laufweg anders. Er lief über Hamburg, was einen Tag weniger Zeit erforderte. In Stockholm aufgegeben am 26.5.1853, wurde er über Stettin nach Hamburg befördert, kam dort am 29.5.1853 an erreichte sein Ziel in London bereits am 1.6.1853. Das sind 6 Tage gegenüber 7 Tagen.

**1855. Von London „Via Berlin Stettin“ nach Schweden**
**Grenzübergang-Stempel**  
 (Beispiel)


„Aus England Per Aachen“,  
 rückseitig angebracht von  
 der Preußischen Bahnpost.



Die englische Post hielt sich nicht an die Weisung des Absenders, sondern spedierte den Brief über Aachen. Sie konnte diese Ableitung wählen, weil seit 1847 ein Additional-Vertrag zwischen Preußen und England galt, der eine Gebührenermäßigung auf 7 Silbergroschen vorsah. Die Hälfte davon stand Preußen zu, was mit dem englischen Stempel „3 ½ Groschen“ dokumentiert wurde. Es handelt sich hier um einen „verhinderten“ Schiffsbrief

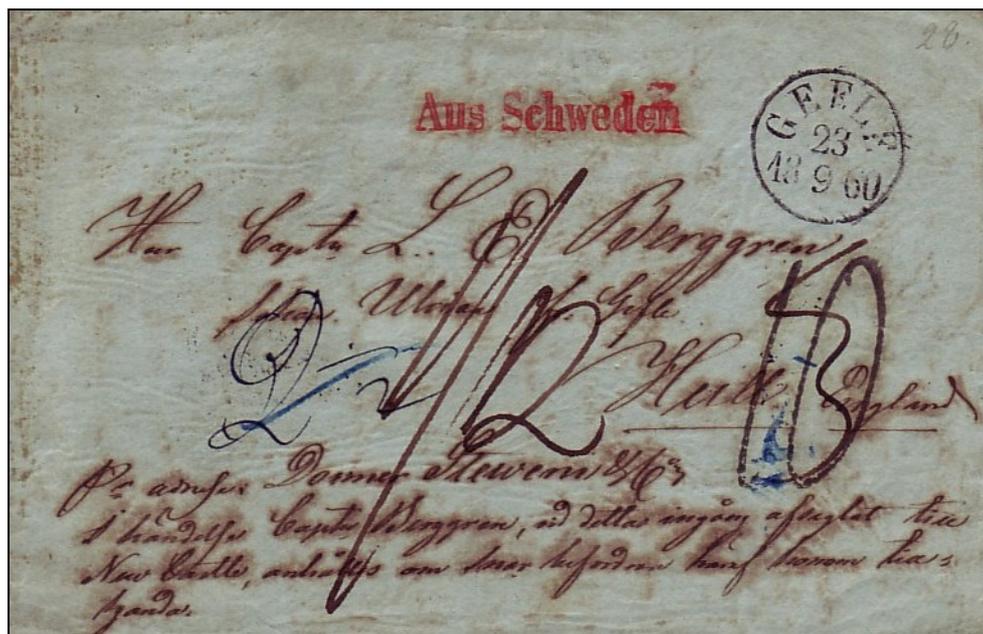
Die Beförderungszeit war relativ kurz: Abgang in London am 2.6.1855, Übernahme durch die Aachener Bahnpost am 3.6.1855, Ankunft in Stockholm am 7.6.1855 laut rückseitigem Stempel, insgesamt fünf Tage.

**1.b Schweden****1858. Von Stockholm über Stettin nach Den Haag**

Hier handelt es sich um einen Frankobrief, freigemacht mit den ersten Freimarken von Schweden. Die Gebühr für den Normalbrief betrug 30 Skilling, für einen Doppelbrief wie hier 60 Skilling.

Der Brief verließ Stockholm am 19.4.1858, erreichte Stettin am 22.4.1858 und wurde von dort mit der Eisenbahn nach Berlin und von dort weiter befördert. Das Eintreffen in Gravenhage bzw. Den Haag wurde mit Poststempel rückseitig am 24.4.1858 bestätigt. Mit ebenfalls nur fünf Tagen Beförderungszeit beachtlich schnell.

**1860. Aus Schweden über Stettin nach England,  
Obgleich kein Leitweg „via Stettin“ angegeben war**



Dieser Brief hätte auch einen anderen Laufweg als über Stettin nehmen können. Die schwedische Post suchte sich den schnellsten Beförderungsweg aus, der die Route über Stettin bedeutete. Beweis ist ein rückseitiger Bahnpost-Stempel „Stettin-Berlin“. Der Brief wurde in Schweden am 23.9.1860 aufgegeben, erreichte Stockholm am 24.9.1860 und am 27.9.1860 Stettin. Von dort erfolgte die Weiterbeförderung mit der Eisenbahn nach England. Eintreffen in London und Hull am 2.10.1860.

**1.b Schweden****1858. Aus Hamburg über Stettin nach Stockholm**

Dieser Portobrief wurde in Hamburg der Schwedischen Post übergeben. Dort erhielt er zwei 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. Feuser und van der Linden datieren den Stempel „Via Stettin“ erst auf 1859.

**1859. Von Hamburg über Stettin nach Stockholm**

Dieser Brief trägt ebenfalls einen Zeilen-Stempel „Via Stettin“. Das läßt darauf schließen, daß der Postverkehr aus Hamburg nach Schweden über Stettin die Anfertigung eines Stempels lohnte. Grund werden möglicherweise die kurzen Beförderungszeiten gewesen sein. Der Brief wurde in Hamburg dem Königlich Schwedischen Postamt am 2.5.1859 übergeben und erreichte laut handschriftlicher Bestätigung den Empfänger bereits in nur einem Tag am 3.5.1859.

**1.b Schweden****Zwei Briefe der gleichen Korrespondenz****1860. Von Stockholm über Stettin nach Frankreich**

Außer dem Laufweg schrieb der Absender auch noch das zu benutzende Schiff vor „Nordstjerna“. Die französische Post wog den Brief nach und erkannte auf einen Doppelbrief, wie aus der „2“ links oben ersichtlich. Deshalb mußte die ursprüngliche Gebührenausszeichnung von „10“ geändert werden auf „20“ (Centimes).

Der Brief verließ Stockholm am 23.4.1860 und erreichte sein Ziel am 30.4.1860, Beförderungszeit sieben Tage.

**1861. Von Stockholm über Stettin nach Frankreich**

Hier lautete der Absendervermerk „Per Skåne via Stettin“. Abgesandt wurde der Brief in Stockholm am 13.5. 1861. Rückseitig bestätigt ein Zweikreis-Stempel „Stettin“ dessen Ankunft am 16.5.1861. Außerdem wurde in Berlin der Herkunft-Stempel „Aus Schweden“ angebracht. Dessen Verwendung auf Briefen aus Schweden findet man nur bis 1861. Danach delegierte die preußische Post die Ankunft-Stempelung nach Stettin. Dort wurden dann die Stettiner Anlande-Stempel verwendet, siehe Abschnitt 3.

Die Ankunft des Briefes in Frankreich erfolgte am 18.5.1861, Beförderungszeit fünf Tage.

Klaus E. Eitner

# Stettin

## Postgeschichte unter besonderer Berücksichtigung der Schiffspost

### Teil 2

#### Postbeförderung mit Schiffen

##### 1. Vor Gründung des Weltpostvereins

- a. Dänemark
- b. Schweden
- c. Rußland

##### 2. Nach Gründung des Weltpostvereins

- a. Dänemark
- b. Estland
- c. Finnland
- d. Schweden

##### 3. Inlands-Schiffspost auf der Oder

- a. Aus Swinemünde P. Dampfs.
- b. Aus .....Per Dampfschiff
- c. Aus Wollin Per Dampfschiff
- d. Aus Stettin Per Dampfschiff

In diesem Rundschreiben wird der markierte Sammlungsteil 1.c. veröffentlicht.

#### 1.c Rußland

Der Schiffspostverkehr zwischen Preußen und Rußland konnte erst vergleichsweise spät aufgenommen werden. Dabei bestanden schon seit 1763 regelmäßige Schiffsverbindungen zwischen Petersburg und Danzig bzw. Lübeck. Sogar eine regelmäßige Schiffspostverbindung wurde ab 1806 zwischen Pillau und Lübeck im Anschluß an die russische Post hergestellt (Alfred Koch, Deutsche Schiffs- und Seeposten, in Archiv für Deutsche Postgeschichte, 1964, Heft 1). Preußen konnte lediglich erreichen, in Lübeck 1829 eine Postagentur zu betreiben, um sich mit Lübeck die Gebühreneingänge für die nach Rußland gehende und aus Rußland eintreffende Post zu teilen.

Haupthindernis für eine direkte Schiffspost Verbindung zwischen dem preußischen Hafen Stettin und Rußland war die 1830 eingerichtete Petersburger Dampfschiffahrtsgesellschaft. Diese bestand auf den ihr eingeräumten Rechten und Privilegien, die bis zum Jahr 1842 liefen. Erst danach konnte Preußen erfolversprechende Verhandlungen mit Rußland aufnehmen. Diese Verhandlungen zogen sich allerdings einige Jahre hin. Erst als mit den in Preußen aufgenommenen Arbeiten zur Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Stettin auch die Pläne einer direkten Postdampfschiffsverbindung zwischen Stettin und Petersburg Auftrieb erhielten, konnte es zu einer schnellen Verständigung kommen.

Ab 1843 wurde ein Vertrag geschlossen, eine regelmäßige Postdampfschiffsverbindung zwischen Stettin und Petersburg einzurichten. Jede Regierung verpflichtete sich, ein Dampfschiff von mindestens 250 PS anzuschaffen. Für Preußen war es die „Adler“, für Rußland die „Wladimir“. Beide Schiffe wurden in England gebaut und für Preußen war es das größte und beste Schiff auf der Ostsee. Es wurde 1846 fertiggestellt und versah seit 1847 seinen regelmäßigen Dienst.

Die Gebühren für die Postbeförderung auf den Schiffen waren identisch mit jenen, die zu Lande durch Kurier befördert wurden. Das waren für einen Normalbrief von Rußland aus 10 Silberkopeken und von Preußen aus waren es 3 Silbergroschen.

### Aus dem Anfangsjahr der Stettin-Petersburger Postdampfschiffsverbindung

#### 1847. Von Petersburg über Stettin nach Reims



Der Brief verließ Petersburg am 20.9.1847, erreichte den Grenzübergang zwischen Preußen und Frankreich am 9.10.1847 und sein Ziel in Reims einen Tag später am 10.10.1847. Der Absender gab als Leitweg an „Via Stettin p. Dampfschiff“

Neben dem roten Grenzübergangstempel sind zwei weitere schwarze Stempel auffällig: „Aus Rußland“: ein Herkunft-Stempel, angebracht nach der Eisenbahnfahrt aus Stettin in Berlin und der französische Buchstaben-Stempel „C.R.p.P.“ (Correspondance Russe par Prusse).

## 1.c Rußland

## Postdampfschiffs-Fahrplan für den Sommer 1848

## Aus Stettin

war die regelmäßige Abfahrt jede Woche für Sonnabend eingeteilt mittags nach Ankunft des ersten Eisenbahnzuges von Berlin. Die Ankunft in Petersburg/Kronstadt war Dienstagabend.

## Aus Petersburg/Kronstadt

war die regelmäßige Abfahrt jede Woche für Sonnabend 2 bis 4 Uhr früh vorgesehen, die Ankunft in Stettin Dienstagmittag.

Beide Schiffe fuhren somit praktisch jeweils gleichzeitig ab und ermöglichten so eine regelmäßige wöchentliche Abfahrt aus jedem der beiden Häfen.

## 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.

Sollte das Fahrwasser zwischen Kronstadt und Petersburg, wie auch zwischen Swinemünde und Stettin, für diese Dampfschiffe schwierig zu passieren sein, werden beide Länder den Anschluß durch kleinere Schiffe herstellen. Für Stettin waren diese Postdampfschiffsfahrten die ersten Schiffe dieser Größe, welche die Oder bis Stettin befahren konnten.

### 1.c Rußland

#### Deutsch-Dänischer Krieg 1848-1850

Im deutsch-dänischen Krieg 1848-1850 wurde das preußische Schiff „Adler“ der Kriegsmarine überstellt. Die Postverbindung zwischen Stettin und Petersburg wurden während dieser Kriegszeit allein vom russischen Postschiff „Wladimir“ wahrgenommen. Siehe auch den Hinweis unter „1.b Dänemark“

#### 1849. „Wladimir über Stettin“

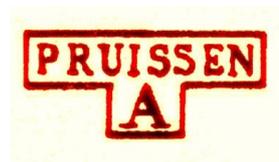
#### Frankobrief von Petersburg über Stettin nach Amsterdam



Holländische Grenzübergang Stempel in Arnheim



vorderseitig



rückseitig

Dieser Brief ist abgebildet im Aufsatz von Ilse Popp, abgedruckt in dem Rundbrief der Arbeitsgemeinschaft Deutsche Ostgebiete 147/151 „Die Seepostverbindungen zwischen Preußen und Rußland im 19. Jahrhundert“. Die Weiterbeförderung im Anschluß an das Eintreffen in Stettin erfolgte über Eisenbahn. Bei Grenzübergang nach Holland wurde in Arnheim rückseitig ein roter Stempel „PRUISSEN A“ angebracht und vorderseitig im schwarzen Rechteck und in Schreibschrift „Francotoit“.

**1851. Von Petersburg über Stettin nach Reims**



**1.c Rußland**

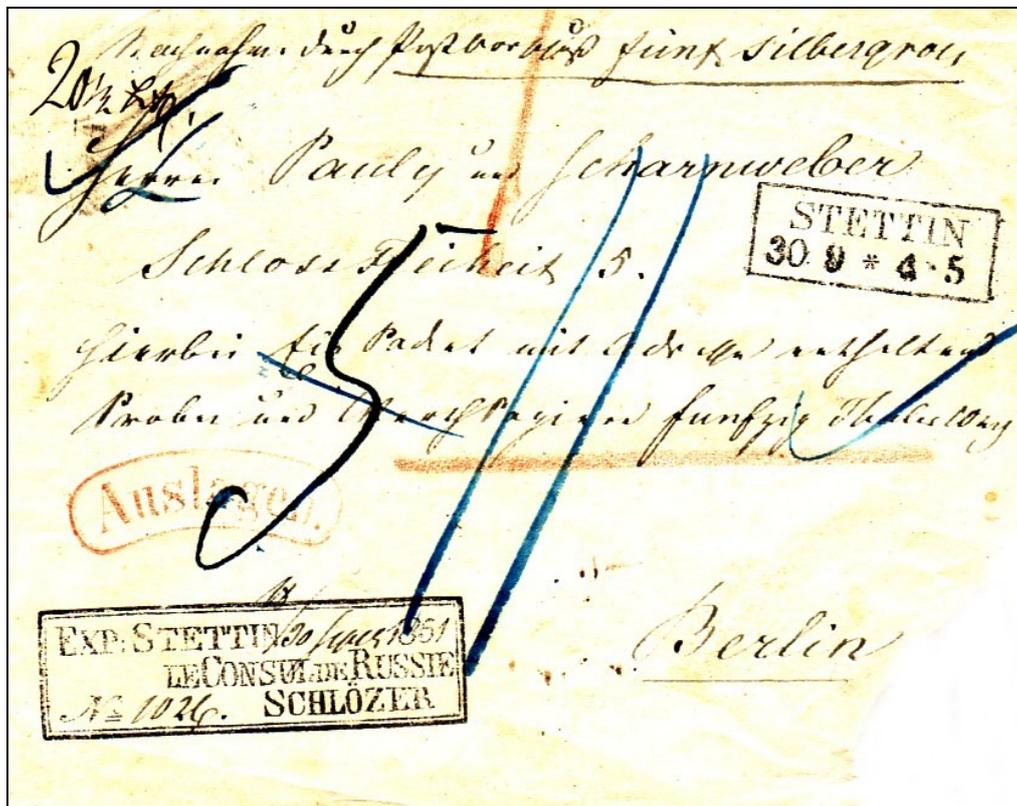
**„Forwarded Briefe“ aus und nach Petersburg, jeweils über Stettin**

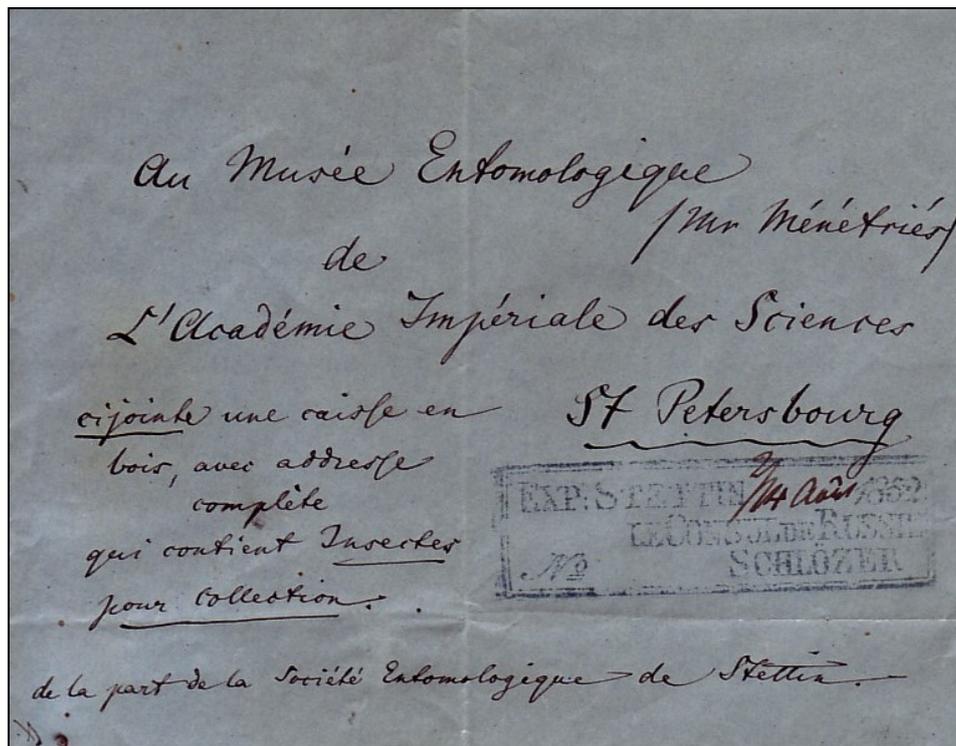
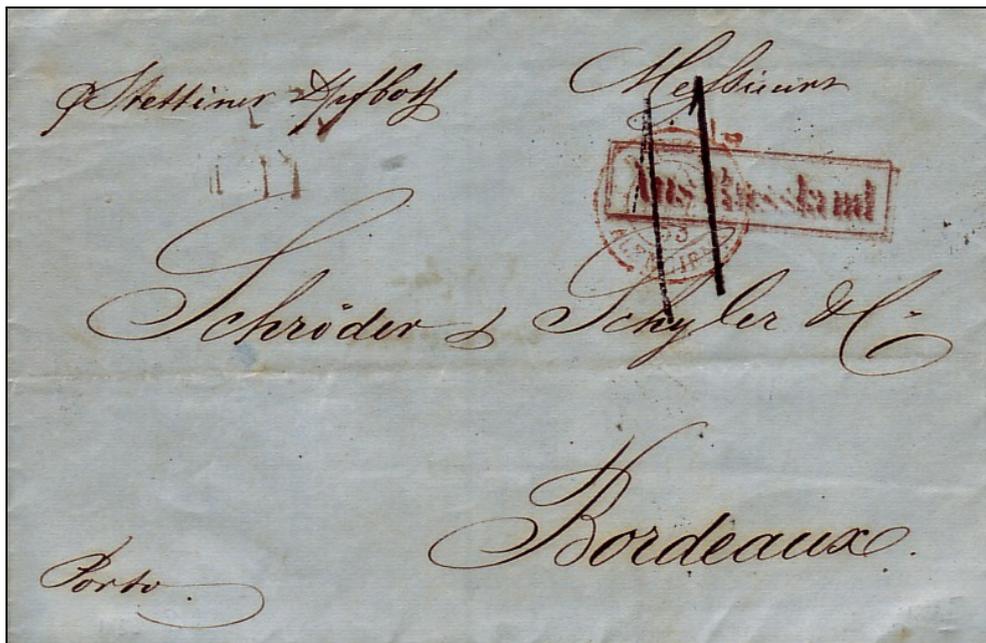
Der russische Konsul nahm auch die Funktion eines Forwarding-Agenten wahr.

Für die durch ihn beförderten Briefe benutzte er einen Rechteck-Stempel

„Exp. STETTIN ..... 1852 /No. ....le Consul de Russie. Schlözer“.

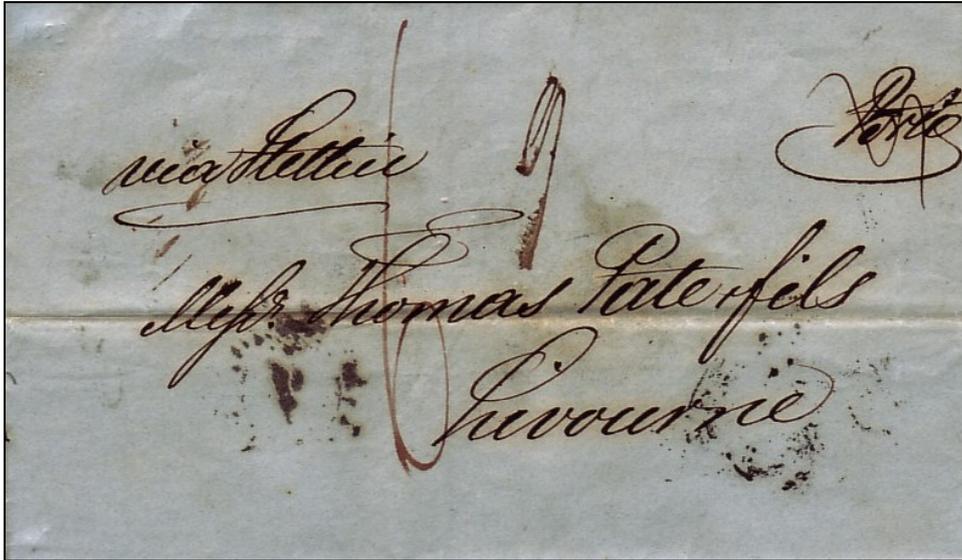
**1851. Von Petersburg über Stettin nach Berlin**



**1852. Von Berlin über Stettin nach Petersburg. Blauer Stempel****1.c Rußland****Das letzte Jahr vor dem Krimkrieg****1853. Portobrief von Petersburg über Stettin nach Bordeaux  
Absenderangabe „P. Stettiner Dampfboot“**

Nach Ankunft des Briefes in Stettin wurde er mit Eisenbahn nach Berlin weiterbefördert und erhielt dort den roten Rechteck-Stempel „Aus Rußland“. Der Absender vermerkte unten links "Porto", versandte den Brief also unfrei. Der Empfänger bezahlte laut schwarzer Taxierung 11 Décimes.

**1853. Von Petersburg über Stettin nach Livorno  
Absenderangabe „Via Stettin“**



Mit dem Schiff zunächst über Stettin, dann mit der Bahn über Berlin und Laibach nach Livorno. Preußen erhielt 6 Silbergroschen (Auszeichnung in roter Tinte), davon für Rußland 3 Silbergroschen. Österreich verlangte 6 Kreuzer. Der Brief verließ Petersburg am 20.7.1853, das sind 12 Tage hinter der europäischen Zeit oder am 8.7.1853. Er erreichte Livorno am 14.7.1853.

**1.c Rußland**

**Krimkrieg 1854-1855**

Während des Krimkrieges blockierten Engländer und Franzosen die russischen Seehäfen. Somit wurden die Fahrten der beiden Postschiffe unterbunden. Erst ab Mai 1856 konnte erneut mit dem regelmäßigen Dienst der Postschiffe begonnen werden. Die Bestimmungen blieben unverändert wie vor dem Krieg.

**Das erste Jahr nach dem Krimkrieg**

**1856. Frankobrief von Petersburg über Stettin nach Livorno  
Absenderangabe „P. Wladimir“**



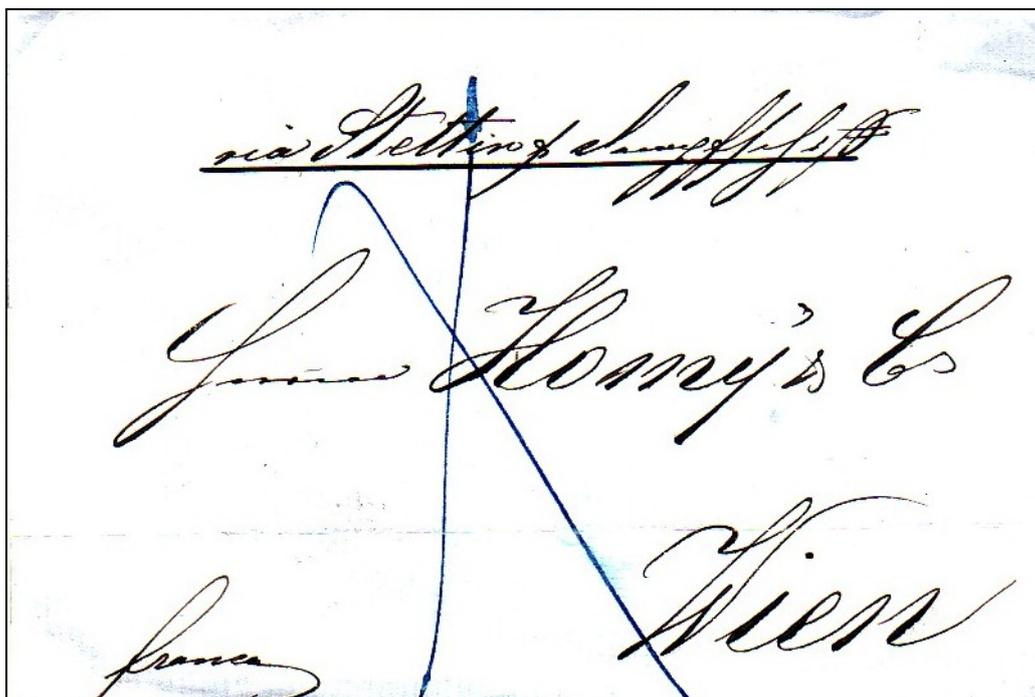
Der Brief wurde geschrieben am 17.10.1856. Nach Erreichen von Stettin wurde mit der Eisenbahn befördert nach Wien, traf dort ein am 22.10.1856 und erreichte sein Ziel in Livorno am 28.10.1856. Auf dem Brief sind irrtümlich einige Taxvermerke angebracht, die jedoch wieder mit dem blauen Kreuz gelöscht wurden, da alle Gebühren vorher bezahlt waren laut Stempel „P.D.“ (Payé Destination).

**1857. Frankobrief von Petersburg über Stettin nach Kopenhagen  
Absenderangabe „P. Dampfboot via Stettin“**



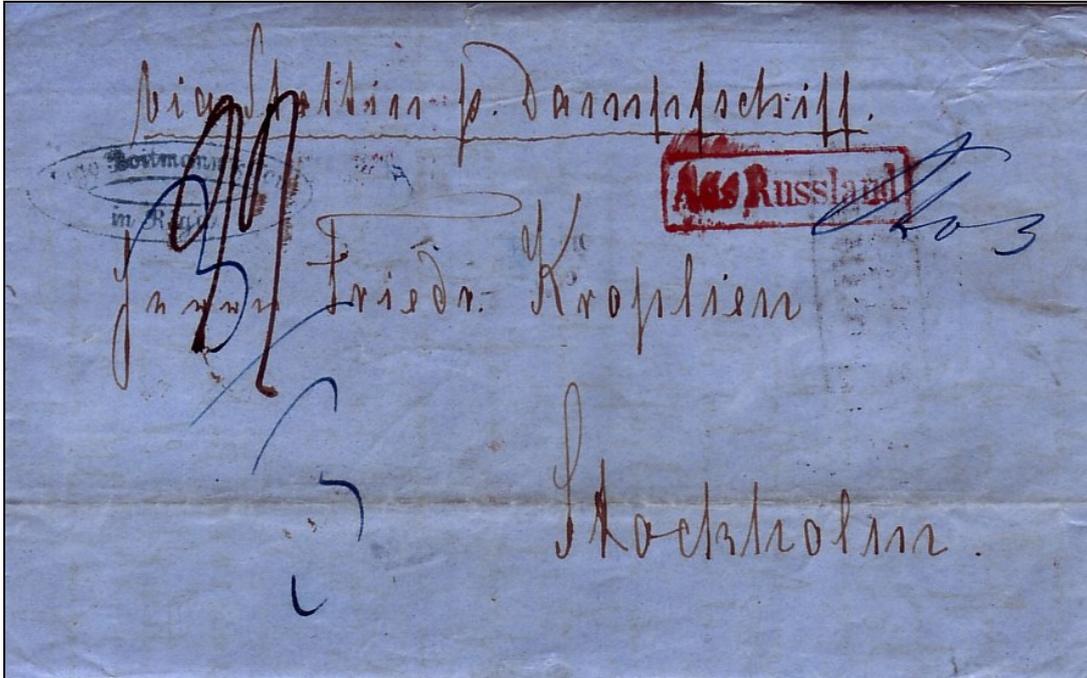
**1.c Rußland**

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



1.6.1857. Laut rückseitigem Ankunft-Stempel in Wien traf der Brief dort am 18.6.1957 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!

**1858. Portobrief von Riga über Stettin nach Stockholm  
Absenderangabe „via Stettin p. Dampfschiff“**



Bei diesem Brief ist die Post nicht dem vom Absender gewünschten Laufweg gefolgt. Möglicherweise war eines der beiden Postdampfschiffe nicht fahrbereit. Die Schiffsbeförderung scheint nur bis Königsberg erfolgt zu sein, denn von dort weist der rückseitige Bahnpoststempel „Königsberg-Bromberg“ die Beförderung mit der Eisenbahn nach. Allerdings scheint dann der weitere Weg über Stettin mit Schiff nach Stockholm gewesen zu sein.

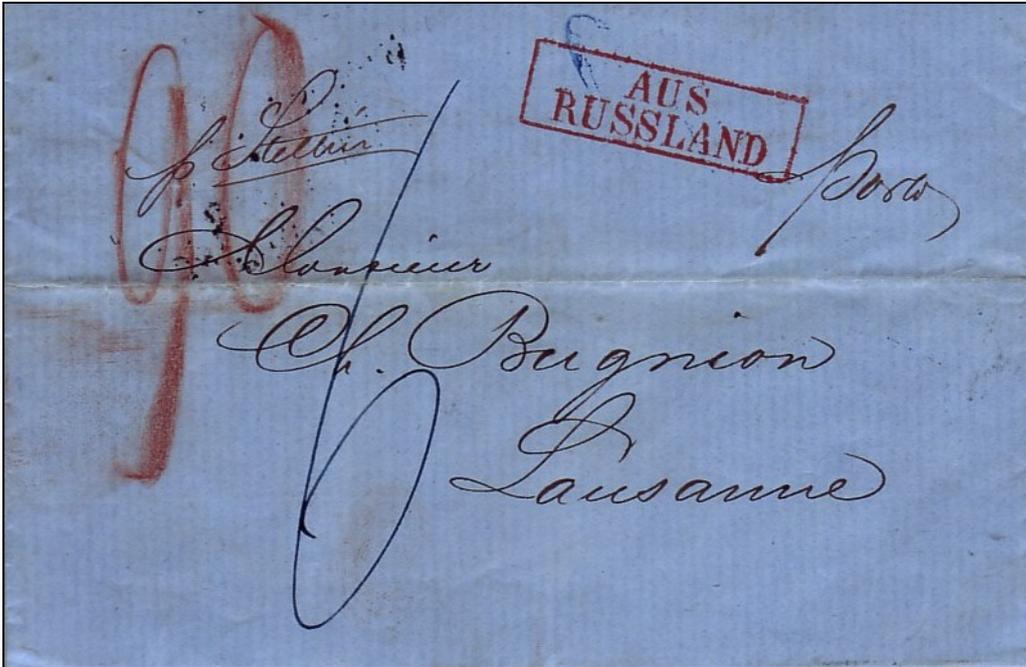
**1.c Rußland**

**1858. Frankobrief von Petersburg über Stettin nach Montpellier  
Absenderangabe „Via Stettin p. Dampfschiff“**



Der Brief verließ Petersburg am 19.7.1858 russischer Zeitrechnung und erreichte über Stettin und Paris den Bestimmungsort am 6.8.1858. Unter Berücksichtigung westeuropäischer Zeitrechnung benötigte der Brief sechs Tage. Die Vorausbezahlung der Briefgebühr ergibt sich aus dem roten Stempel „P.D.“, der aus Preußen stammt, ebenso wie der schwarze Herkunft-Stempel „Aus Russland“.

**1859. Portobrief von Petersburg über Stettin nach Lausanne**  
Absenderangabe „P. Stettin“



Im Gegensatz zum Brief oben sind hier Gebührenvermerke angebracht. Zunächst von Preußen in blauer Tinte mit „6“ (Silbergroschen), wovon 3 Silbergroschen der russischen Post zustanden. Die weiteren Gebühren wurden dann in der Schweiz kassiert. Die Rötelauszeichnung lautet auf „90“. Der Brief verließ Petersburg am 16.7.1859, erreichte Stettin am 19.7.1858 und sein Ziel am 22.7.1858. Die Beförderungszeit betrug ebenso wie beim obigen Brief sechs Tage.

**1.c Rußland**

**1859. Portobrief von Petersburg über Stettin nach Nancy**

Ohne Leitvermerk des Absenders

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

Ebenfalls in Preußen wurde der schwarze Rechteck-Stempel „P. 35.“ Angebracht. Er zeigte der französischen Post gemäß dem Postvertrag von 1858 an, daß es sich um einen unfrankierten Brief handelt. Auffällig an dem Brief ist, daß sich kein Abgangs-Stempel aus Petersburg findet. Wahrscheinlich hat der Absender den Brief direkt auf dem Postdampfschiff abgegeben. Dies erklärt auch den fehlenden Absendervermerk.



Rückseitiger  
Ankunftstempel



1859. Portobrief von Petersburg über Stettin nach Bordeaux  
Absenderangabe „par voie au Stettin“



**1.c Rußland****Einer der letzten Schiffsbriefe aus Rußland über Stettin**

**1860. Portobrief von Petersburg über Stettin nach Paris**  
**Absenderangabe „via Stettin pr. Bateau a Vapeur“**



Der Brief verließ Petersburg am 30.6.1860 und erreichte Paris über Stettin am 5.7.1860. Als Portobrief mußte das Empfängerland die Briefgebühren taxieren und kassieren. Wie bei den beiden auf der vorhergehenden Seite gezeigten Briefen kam auch hier der Artikel 35 des Preußisch-Französischen Postvertrages zur Anwendung. Nur wurde hier am wenigsten berechnet mit nur 11 Décimes.

**Das Ende der Postschiffsverbindung Stettin - Petersburg**

Rußland begann bereits 1851 mit dem Bau einer Eisenbahn von Petersburg nach Warschau. Durch den Krimkrieg wurden die Arbeiten ab 1853 für drei Jahre unterbrochen. Die lettische Hauptstadt Vilnius wurde 1860 erreicht. Von dort wurde eine Abzweigung zum Grenzbahnhof Wirballen 1861 fertiggestellt, wo die Linie 1861 auf den preußischen Grenzbahnhof Eydtkuhlen traf. Ab 1.4.1861 wurde die Verlegung der Hauptpostroute nach Rußland über die „Eisenbahn Eydtkuhlen“ in Preußen bekanntgegeben. Das war das praktische Ende der Postdampfschiff-Verbindung zwischen Stettin und Petersburg.

**Vom Absender  
 noch als Schiffs-  
 brief gesandt, je-  
 doch schon mit der  
 Bahn befördert**

**1860. Von Moskau  
 nach London**



Klaus E. Eitner

# Stettin

## Postgeschichte unter besonderer Berücksichtigung der Schiffspost

### Teil 3

Teil 1	Rundschreiben 219/067	Beilage 1067-01
Teil 2	Rundschreiben 220/083	Beilage 1067-02

### Postbeförderung mit Schiffen

#### 1. Vor Gründung des Weltpostvereins

- a. Dänemark
- b. Schweden
- c. Rußland

#### 2. Nach Gründung des Weltpostvereins

- a. Dänemark
- b. Estland
- c. Finnland
- d. Schweden

#### 3. Inlands-Schiffspost auf der Oder

- a. Aus Swinemünde P. Dampfs.
- b. Aus .....Per Dampfschiff
- c. Aus Wollin Per Dampfschiff
- d. Aus Stettin Per Dampfschiff

In diesem Rundschreiben wird der markierte Sammlungsteil 2. a - d. veröffentlicht.

Die Red.

-----

### 2. Auslands-Schiffpost nach Gründung des Weltpostvereins

#### 2.a Dänemark

#### In Stettin den nach Kopenhagen auslaufenden Schiffen mitgegebene Briefe

Bei Anlandung in Kopenhagen wurden die deutschen Freimarken mit dem dänischen Dreiring-Stempel „1“ (Kopenhagen“ entwertet.

Ca. 1876. Aus Stettin nach Kopenhagen



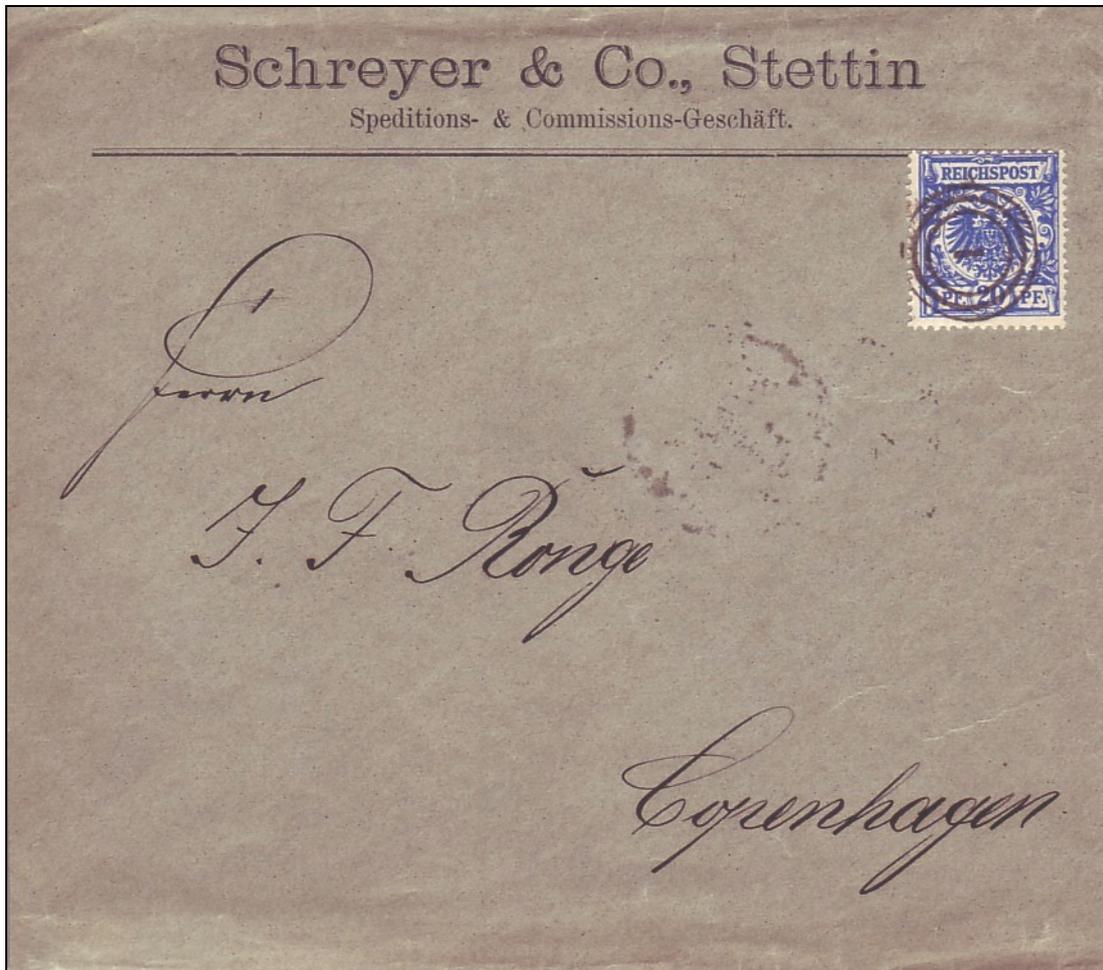
1880. Aus Stettin über Kopenhagen nach Norwegen



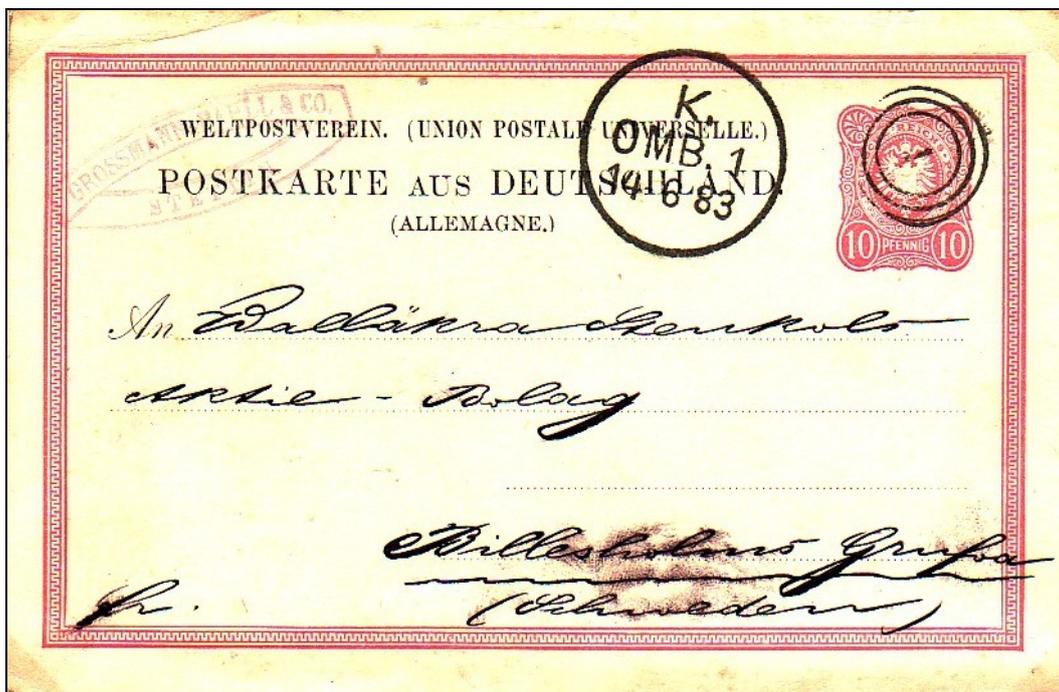
15.10.1880. Dieser Brief nach Norwegen wurde ebf. einem nach Kopenhagen laufenden Schiff mitgegeben. Die korrekte Freimachung mit 20 Pf. Auslandsgebühr wurde in Kopenhagen bei Ankunft des Schiffes am 18.10.1880 mit **Dreiring-Stempel „1“** entwertet.

**2.a Dänemark**

**1881. Von Stettin nach Kopenhagen**



**1883. Aus Stettin über Kopenhagen nach Schweden**



13.6.1883. Der **Dreiring-Stempel „1“** von Kopenhagen kennzeichnet die Einlieferung der Auslands-Postkarte in Stettin auf einem nach Kopenhagen laufenden Schiff. Außerdem bestätigte der dänische Kreis-Stempel vom 14.6.1883 den Tag der Ankunft.

## 2.a Dänemark

### 1878. Wertbrief aus Kopenhagen nach Stettin

Dieser Brief macht 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 Rigsbankskilling 4 Skilling und für jede weiteren 200 Rigsbankskilling jeweils 1 Skilling. Umgerechnet betrug der Wert der 800 Taler = 1066 Rigsbankskilling, wie auf dem Brief vom Absender errechnet. Die **Nachzahlgebühr** betrug somit 4 plus 5 x 1 Skilling = 9 Skilling. Dieser Betrag wurde mit 3 Freimarken zu je 3 Skilling der Ausgabe 1870 erbracht.<sup>1</sup>



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.

<sup>1</sup> Gottfredsen / Haff, Danske Breve 1851 - 1879

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 Rigsbankskilling. Hiervon betrafen 16 Rigsbankskilling die **dänische Gebühr für Briefe der 2. Gewichtsklasse** sowie 9 Rigsbankskilling 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.

## 2.a Dänemark

### Stettiner Anlande-Stempel verwendet als Paquebot-Stempel

#### Entferntes „PER“ aus dem Stempel

Ende des 19. Jahrhunderts mühte sich die deutsche Ministerialbürokratie, Fremdwörter aus der Amtssprache zu tilgen. Das ging so weit, daß selbst das „PER“ aus dem Stettiner Anlande-Stempel entfernt wurde.

<p>AUS .....</p> <p>Dampfschiff</p>
-------------------------------------

### 1893. Aus Kopenhagen über Stettin nach Braunschweig



Die dänische Inlandsganzsache wurde ergänzt mit Marken zu 3 und 4 Øre auf die Auslandsgebühr. Interessant, daß die Marke zu 3 Øre lediglich mit Tintenkreuz entwertet wurde.

## Ca. 1895. Von Kopenhagen über Stettin in das Vogtland



Die Handschrift in den Stempeln deutet daraufhin, daß beide Karten vom selben Postbeamten bearbeitet wurden.

## 2.a. Dänemark

Dänemark ersetzt die Dreiring-Stampelung durch Herkunft-Stampel

Fra Tydskland  
S.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts begann Dänemark, die aus Lübeck und Stettin mit Schiffen gestempelt eintreffende Post zu entwerten. Dafür schuf sie einen Stempel, bei dem die Briefe mit „L“ (Lübeck) oder „S“ (Stettin) gekennzeichnet wurden. Der Zusatz „S“ ist wesentlich seltener als der Zusatz „L“.

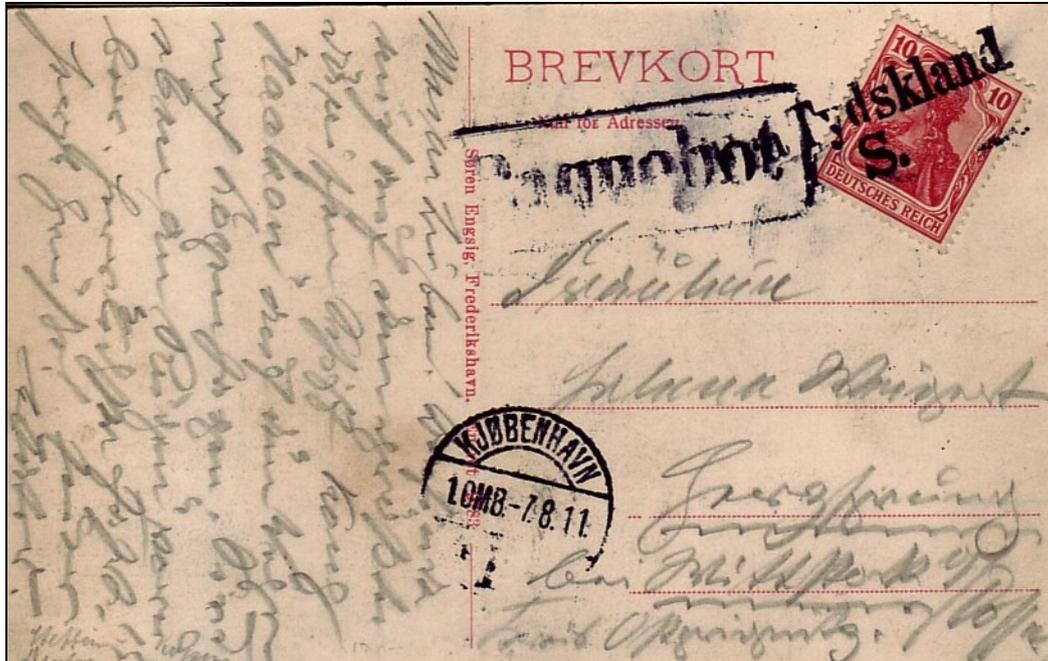
## Ca. 1897. Von Stettin nach Kopenhagen



## Späte Verwendung des dänischen Herkunft-Stempels

### 1911. Von Stettin über Kopenhagen nach Wittstock/Mecklenburg

Ein noch späteres Vorkommen dieses Stempels ist bisher nicht berichtet worden



#### 2.a Dänemark

Bei dem Einstecken der Buchstaben „L“ (Lübeck) und „S“ (Stettin) mußte damit gerechnet werden, daß Verwechslungen auftraten. Mit Falsch-Stempelungen war zu rechnen. Daß es aber zu „doppelter“ Stempelung kam, beweist nachstehender Briefausschnitt.

#### Fehlstellung der gesteckten Buchstaben

Sowohl „L“ als auch „S“ wurden zusammen gesteckt!



Bisher ist keine weitere Fehlstellung bekannt

#### Private Entwertung einlaufender deutscher Schiffspost

**D.F.D.S.  
KJÖBENHAVN  
SKIBSBREV**

D.F.D.S. steht für Dansk Forende Dampskibs Selskab. Diese 1866 gegründete Reederei nahm auch Aufgaben der dänischen Post wahr und entwertete die auf ihren Schiffen in Kopenhagen eintreffende ausländische Post.

### 1937. Aus Stettin nach Kopenhagen

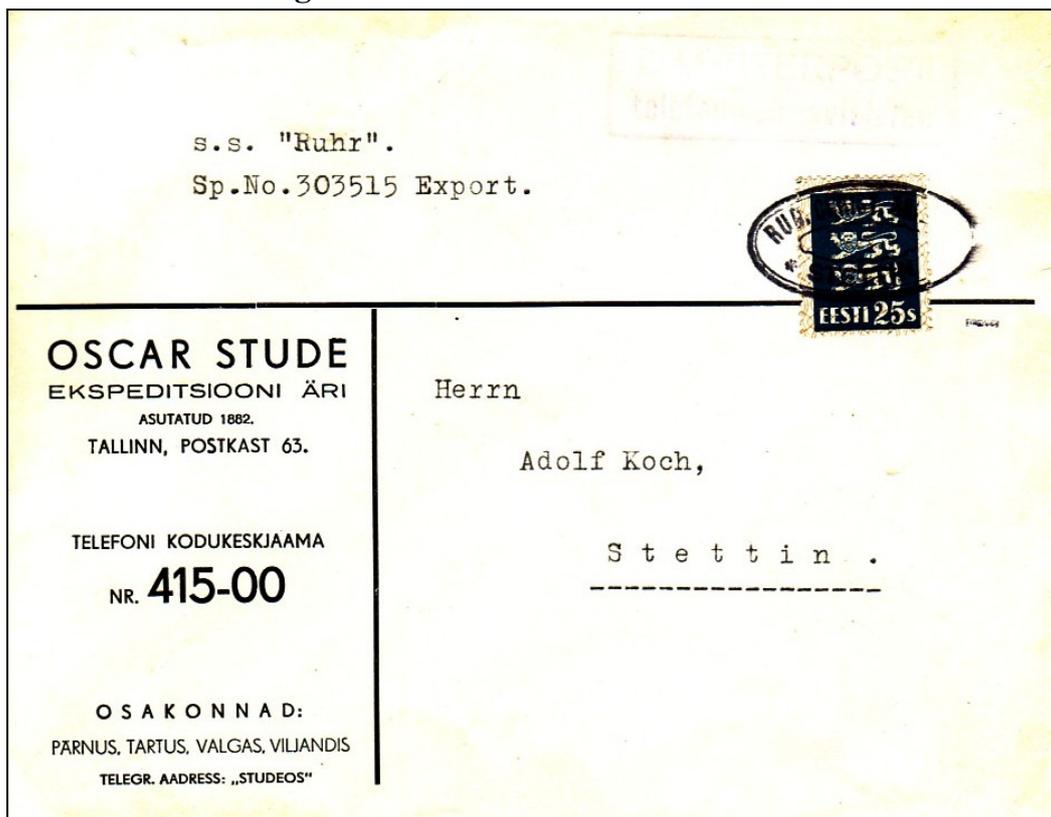
Außerdem entwerte die dänische Post mit dem Tages-Stempel



### 2.b Estland

Ca. 1933. Aus Tallinn (früher Reval) nach Stettin

Private Entwertung durch Stettiner Reederei Rudolf Christian Gribel



**2.c Finnland**

**Aus Finnland eintreffende Post**

In Stettin wurde der alte preußische Anlande-Stempel verwendet, wie auch schon für Dänemark gezeigt.

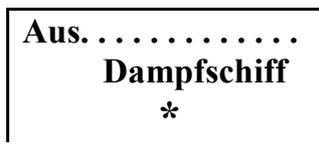
**1924. Aus Helsinki über Stettin nach Finnland**



**2.c Finnland**

**Aus Finnland eintreffende Post**

In Stettin wurde abweichend von der Empfehlung des Weltpostvereins kein Paquebot-Stempel geführt. An dessen Stelle trat ein früherer preußischer Anlande-Stempel, der mehrfache Aptierungen hinter sich hatte und nun ein seltsames Aussehen hatte:

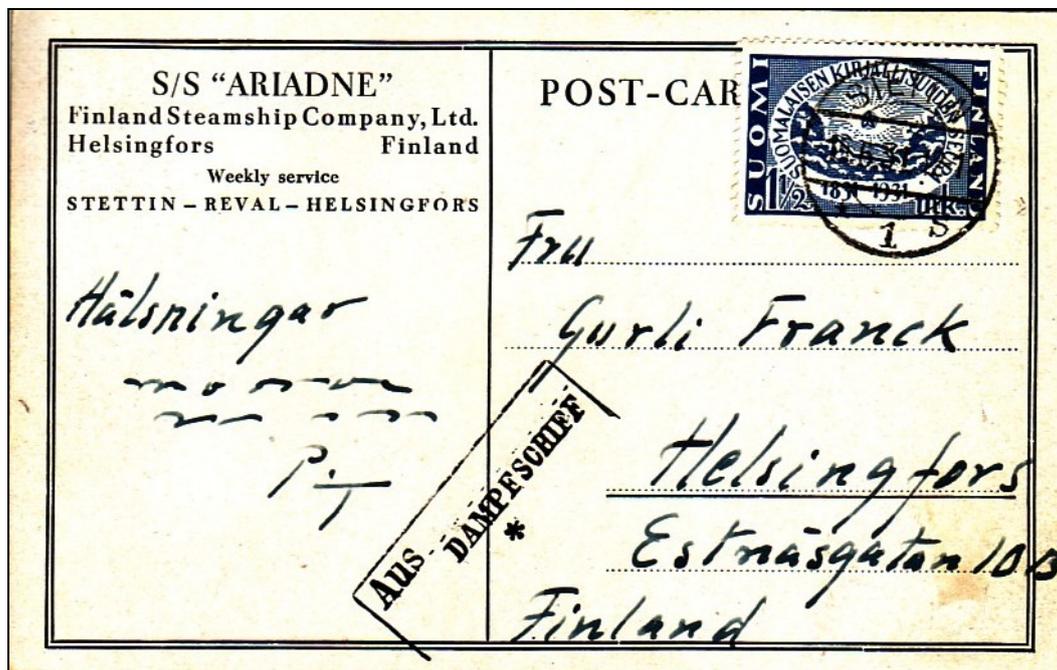


In mehreren Schritten entfernte man aus dem Stempel „Aus Swinemünde / Per Dampfschiff/ Datum \* Uhrzeit“ zunächst „Swinemünde“ rechts neben „Aus“. In der zweiten Zeile entfernte man das „Per“ vor „Dampfschiff“, aus der dritten Zeile blieb nur der Stern erhalten. Und schließlich verblieb bei den letzten Aptierungen die untere Rechtecklinie auf der Strecke. Dieser Reststempel wurde ein besonderes Erkennungszeichen von Stettin für die Kennzeichnung eintreffender Schiffspost.

1925. Aus Helsinki über Stettin nach Berlin



1931. Aus Finnland über Stettin nach Helsingfors



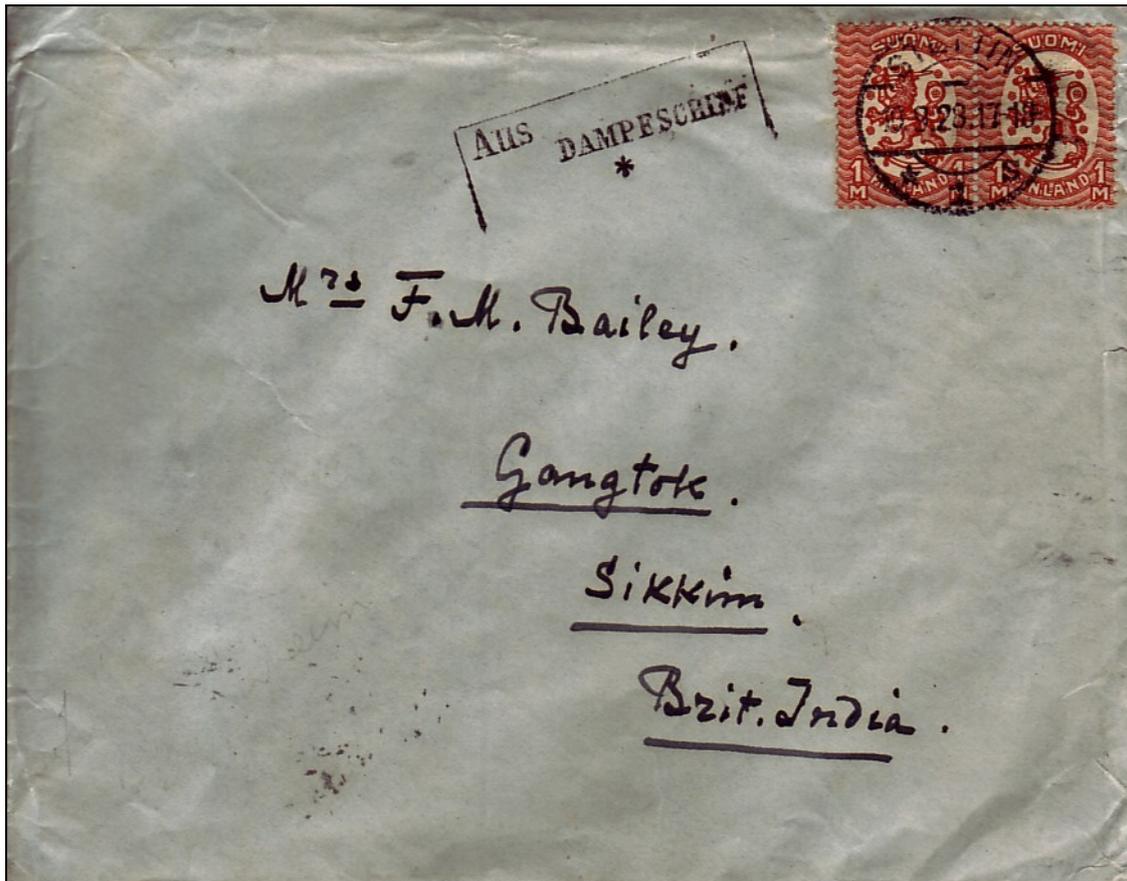
2.c Finnland

Aus Finnland eintreffende Post

Aus  
 Dampfschiff  
 \*

Auf der vorhergehenden Seite wurde beschrieben, wie durch mehrere Aptierungen das seltsame Aussehen dieses Reststempels geschaffen wurde. Ausgelöst wurden diese Handlungen durch eine Empfehlung des Weltpostvereins, eintreffende Schiffpostsendungen mit einem „Paquebot-Stempel“ zu kennzeichnen. Um sich die Kosten dieses neuen Stempels zu ersparen, funktionierte die Stettiner Post ihren Anlande-Stempel um zu einem Ersatz für den Paquebot-Stempel um. In seiner neuen Funktion versah dieser alte preußische Stempel dann noch seinen Dienst bis wenigstens 1935 und damit seit seiner Indienstnahme rund 80 Jahre!

### 1928. Von Helsinki über Stettin nach Britisch-Indien



#### Interessante zeitgeschichtliche Umstände

Zusätzlich zu seiner eher selteneren Destination hebt sich dieser Brief durch einen zeitgeschichtlichen Zusammenhang hervor. Empfänger ist eine Frau Bailey, und hieraus folgt diese Geschichte:

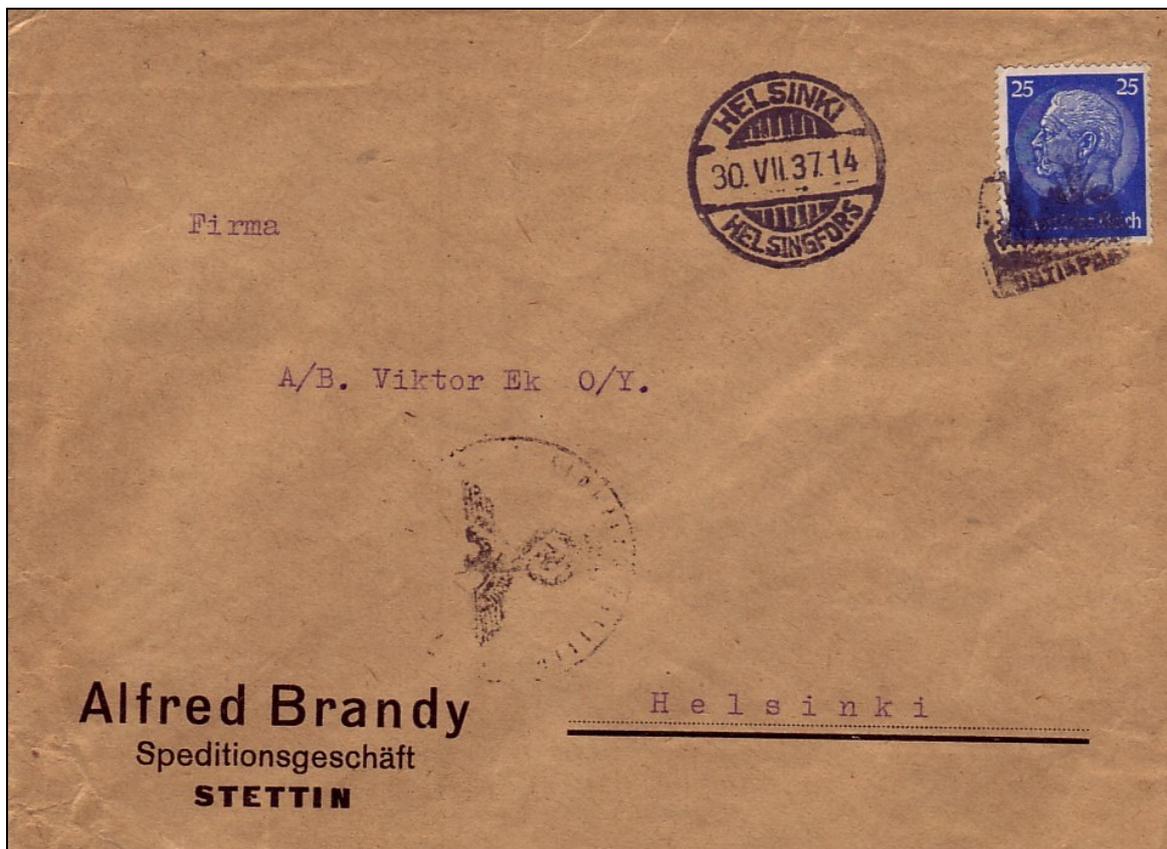
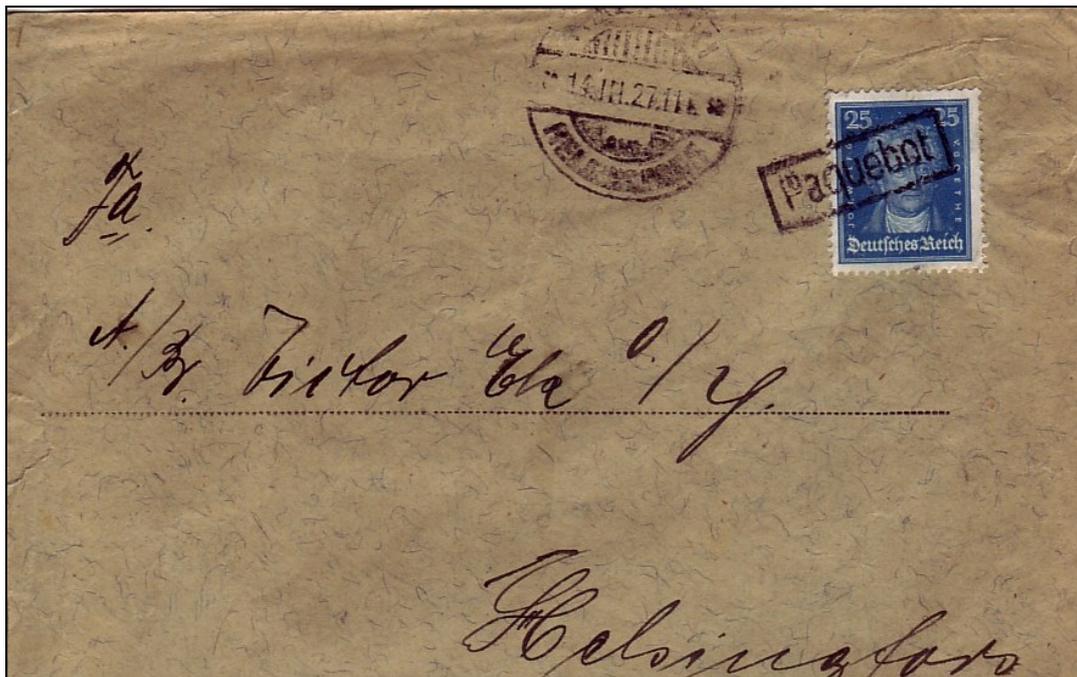
Wie nach Ende des II. Weltkrieges bekannt wurde, bereiste ein Colonel Bailey im Auftrage der Britischen Regierung in Indien in der Zeit vor dem I. Weltkrieg Asien und erwarb sich eingehende Kenntnisse von Land und Leuten. Während der letzten Jahre des I. Weltkrieges nahm er im Irak eine Funktion als „Politischer Offizier“ wahr. Nach dem I. Weltkrieg arbeitete er im Untergrund, um Erkundigungen über bolschewistische Bestrebungen in Turkestan einzuziehen. Die Krönung seiner Agententätigkeit erreichte er, als er von der bolschewistischen Gegenspionage beauftragt wurde, nach sich selber zu suchen. Hierbei gelang es ihm, sich mit mehreren Flüchtlingen nach Persien durchzuschlagen.

#### 2.c Finnland

#### Aus Deutschland eintreffende Post

In Finnland wurde die aus Stettin eintreffende Schiffspost entweder mit einem **Paquebot-Stempel** oder später mit einem nur in Finnland gebräuchlichen **Schiffchen-Stempel** entwertet. Die Entwertung mit Paquebot-Stempeln geschah auf Empfehlung des Weltpostvereins. Da dieser kein Datum trug, mußte zur Kennzeichnung des Eintreffens ein Tagesstempel außerdem daneben abgeschlagen werden.

**Oben: 1927. Paquebot-Entwertung**  
**Unten: 1937. Der finnische Schiffchen-Stempel**



**1.d Schweden**

Beide Briefe nach Stettin stammen zwar aus Rußland, werden jedoch als schwedische Schiffspost angesehen, weil deren postalische Behandlung erst bei Eintreffen in Stockholm begann.

1897

**FRÅN RYSSLAND.**



Abbildung bei Frick, Seite 93

1904

**FRÅN FINLAND.**



Klaus E. Eitner

# Stettin

## Postgeschichte unter besonderer Berücksichtigung der Schiffspost

### Teil 4

Teil 1	Rundschreiben 219/067	Beilage 1067-01
Teil 2	Rundschreiben 220/083	Beilage 1067-02
Teil 3	Rundschreiben 221/058	Beilage 1067-03

### Postbeförderung mit Schiffen

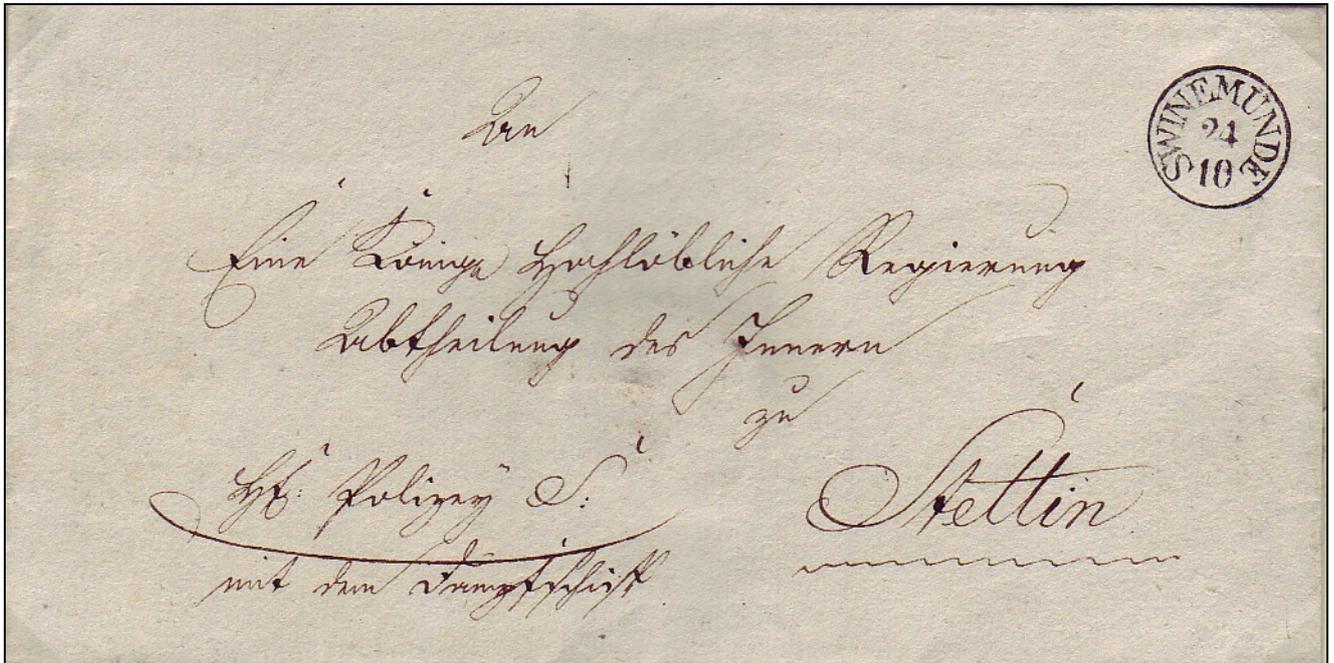
1. **Vor Gründung des Weltpostvereins**
  - a. Dänemark
  - b. Schweden
  - c. Rußland
2. **Nach Gründung des Weltpostvereins**
  - a. Dänemark
  - b. Estland
  - c. Finnland
  - d. Schweden
3. **Inlands-Schiffspost auf der Oder**
  - a. Aus Swinemünde P. Dampfs.
  - b. Aus .....Per Dampfschiff
  - c. Aus Wollin Per Dampfschiff
  - d. Aus Stettin Per Dampfschiff

In diesem Rundschreiben wird der markierte Sammlungsteil 3. a - d. veröffentlicht. Die Red.

### **3. Inlands-Schiffspost auf der unteren Oder**

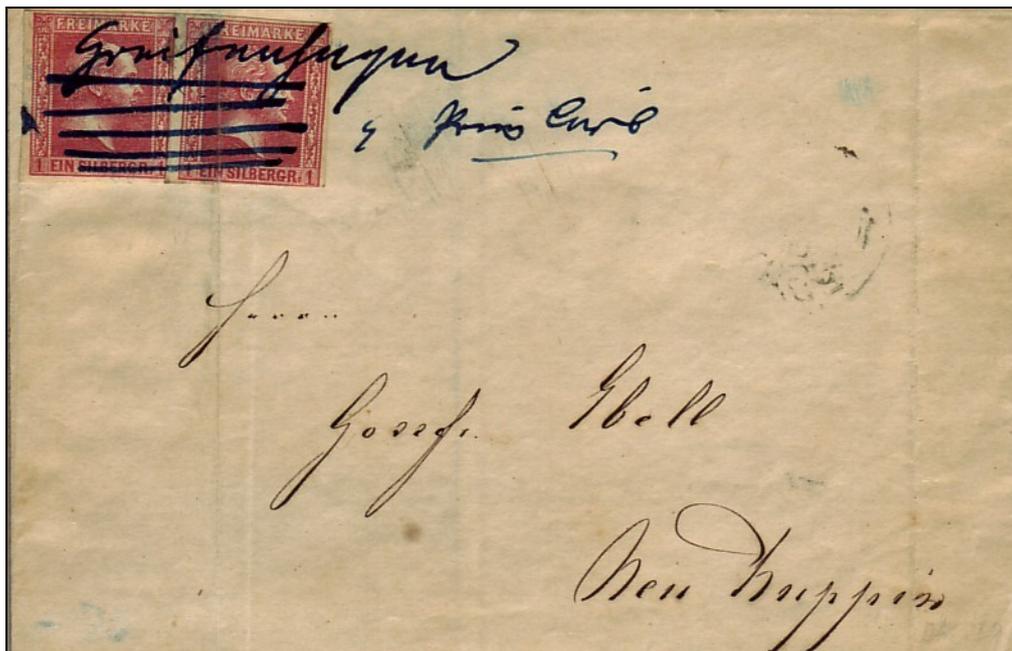
Swinemünde war Stettin als Hafen vorgelagert. Von dort stammt ein Teil der frühen, mit Schiffen beförderten Post, die nach und über Stettin gerichtet war. Diese frühe Post ist lediglich durch Absende- und Empfangsort bestimmbar als auf der unteren Oder befördert. Später gab es für Stettin und Swinemünde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

**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.

**1859. Von Greifenhagen über Stettin nach Neuruppin**



Dieser Brief ist dem Schiff „Prinz Carl“ in Greifenhagen übergeben worden und wurde bei Ankunft in Stettin der Post übergeben. Dort wurde handschriftlich mit der Herkunft „Greifenhagen“ entwertet und weiter befördert. - Diese handschriftliche Entwertung kann als Vorläufer der bald darauf verwendeten Stettiner Anlande-Stempel gesehen werden.

### 3. Stettiner Anlande-Stempel

Die vielfältige Literatur zu den Stettiner Anlande-Stempeln gibt bisher keinen Hinweis, aus welchem Grund diese Stempel eingeführt wurden. Hier soll eine schlüssige Erklärung vorgestellt werden. Die in Berlin bzw. den Postzügen angebrachten Herkunftstempel (z.B. „Aus Dänemark“) reichten für die Post nicht aus, sich gegen Vorwürfe verzögerter Beförderung zu wehren. Es hätte auch nichts gebracht, diese Herkunft-Stempel mit Datum zu versehen, weil das Anlande-Datum weder in Berlin noch in den Postzügen bekannt war. Das Verfahren mußte daher nach Stettin verlegt werden, weil der Post dort sowohl Herkunftsort als Anlandedatum bekannt waren. Mit dem Datum in den Stettiner Anlande-Stempeln konnte die Post den Vorwürfen verzögerter Beförderung entgentreten. Gleichzeitig konnte die korrekte Erbringung der Briefgebühr überprüft werden.

#### Übersicht über die verschiedenen Stettiner Anlande-Stempel

Type	Stempeltext	Verwendung in	Ankunft aus	Laufweg	Untertypen
1	Aus Swinemünde P. Dampf.	Stettin	Swinemünde	Nach und über Stettin	a. Entferntes „P“ b. Groteskschrift mit Jahreszahl
2	Aus ..... Per Dampfschiff		anderen Orten als Swinemünde im In- und Ausland		a. Entferntes „Per“ b. Entferntes Datum c. Entfernte untere Rechtecklinie
3	Aus Wollin Per Dampfschiff		Wollin		a. Entferntes „Per“ b. Jahreszahl in Groteskschrift
4	Aus Stettin Per Dampfschiff	Swinemünde	Stettin	Von Stettin nach Swine- münde	

#### 3.a Aus Swinemünde P. Dampf.

<b>AUS SWINEMÜNDE</b> <b>P. DAMPFS.</b> <b>Tag und Monat * Uhrzeit</b>
--

1858. Frühe Verwendung auf Preußischer Kopfausgabe



In der Literatur wird das erste Aufkommen der Stettiner Anlande-Stempel auf 1861 datiert. Ein gesichertes Erstausgabedatum ist bislang nicht belegt. Dieser Brief deutet auf ein früheres Jahr hin.

**3.a Aus Swinemünde P. Dampfs.**

**Verwendungen auf späteren Ausgaben von Preußen**

**AUS SWINEMÜNDE  
P. DAMPFS.  
Tag und Monat \* Uhrzeit**

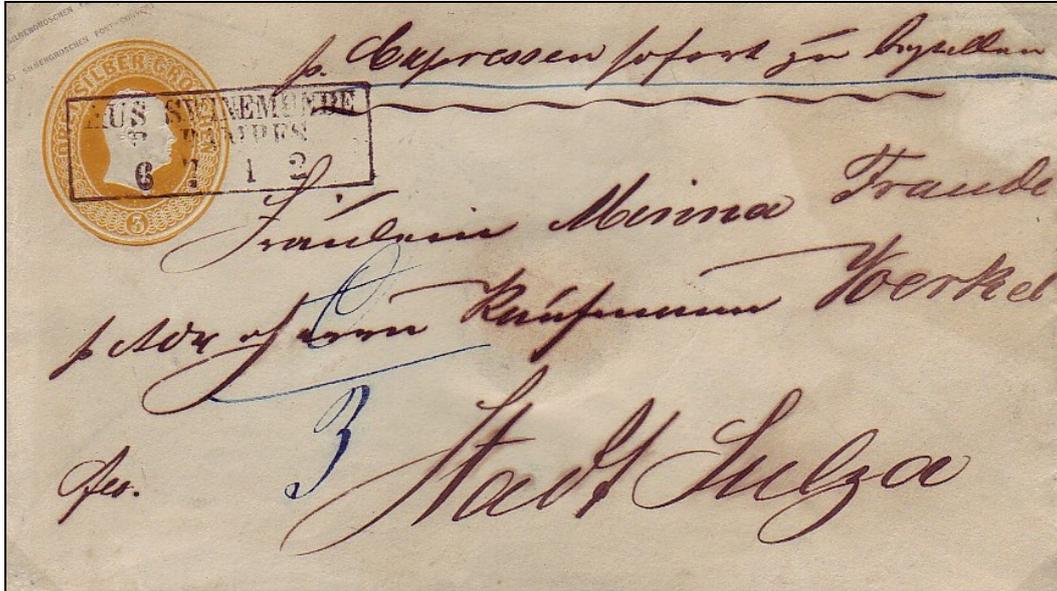
**Ca. 1862. Aus Swinemünde über Stettin nach Liverpool**



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.

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.

**Expreß: 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.

**3.a Aus Swinemünde P. Dampfs.**

**Verwendungen im Norddeutschen Postbezirk und im Deutschen Reich**

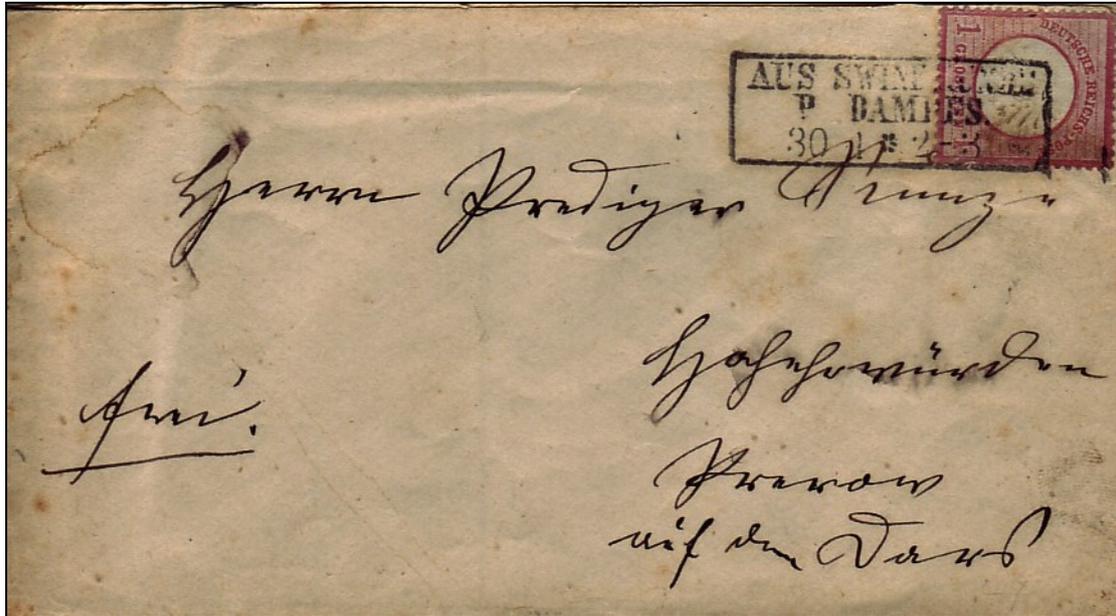
AUS SWINEMÜNDE  
P. DAMPFS.  
Tag und Monat \* Uhrzeit

**Ca. 1869. Eilbrief von Swinemünde über Stettin nach Berlin**



Das Gewicht des Eilbriefes wurde mit „1 4/10 Loth“ festgestellt und entsprach damit der zweiten Gewichtsklasse mit einer Gebühr von 2 Gr. Hinzu trat die Eilzustellungsgebühr von 2 ½ Gr. Der Brief traf bereits am selben Tag in Berlin am Stettiner Bahnhof ein!

### Ca. 1872. Von Swinemünde über Stettin und Barth nach Prerow



Dieser Brief durchlief einen interessanten Leitweg: Mit dem Schiff von Swinemünde zunächst nach Stettin, von dort mit der Eisenbahn nach Barth in Vorpommern und dort auf dem Darss nach Prerow. Gleichwohl erforderte diese Reise des Briefes nur einen einzigen Tag, wie der rückseitige Ankunft-Stempel beweist.

#### 3.a Aus Swinemünde P. Dampfs.

**AUS SWINEMÜNDE  
P. DAMPFES.  
Datum mit Jahr \* Uhrzeit**

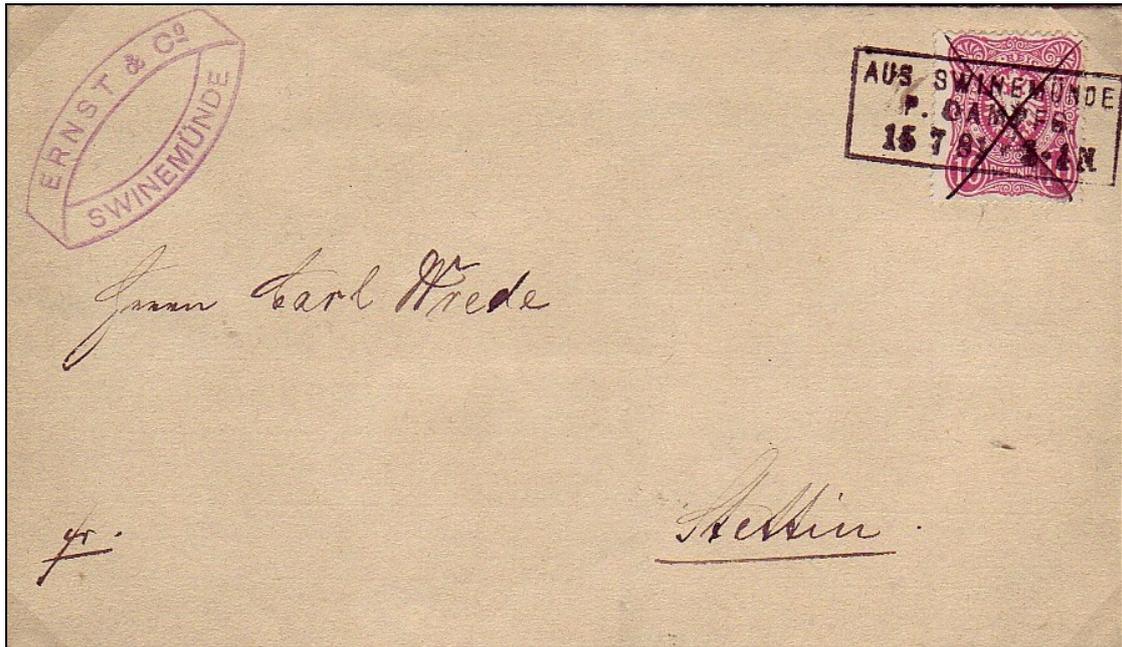
Aus der gezeigten Übersicht der Stettiner Anlande-Stempelhandelt es sich hier um die Untertype 1.c: Stempelschrift in Grotesk und mit Jahreszahl.

Dieser neue Stempel soll zwischen 1878 und 1996 verwendet worden sein. Auch bei dieser Untertype gibt es noch eine weitere Unterscheidung. Die Ziffern des Datums sind zunächst in Antiqua gehalten, während sie später auf Grotesk wechseln.

#### Zwei Belege aus derselben Korrespondenz

**1881. Datum in Antiqua**

### 1881. Datum in Antiqua



### 1885. Datum in Grotesk



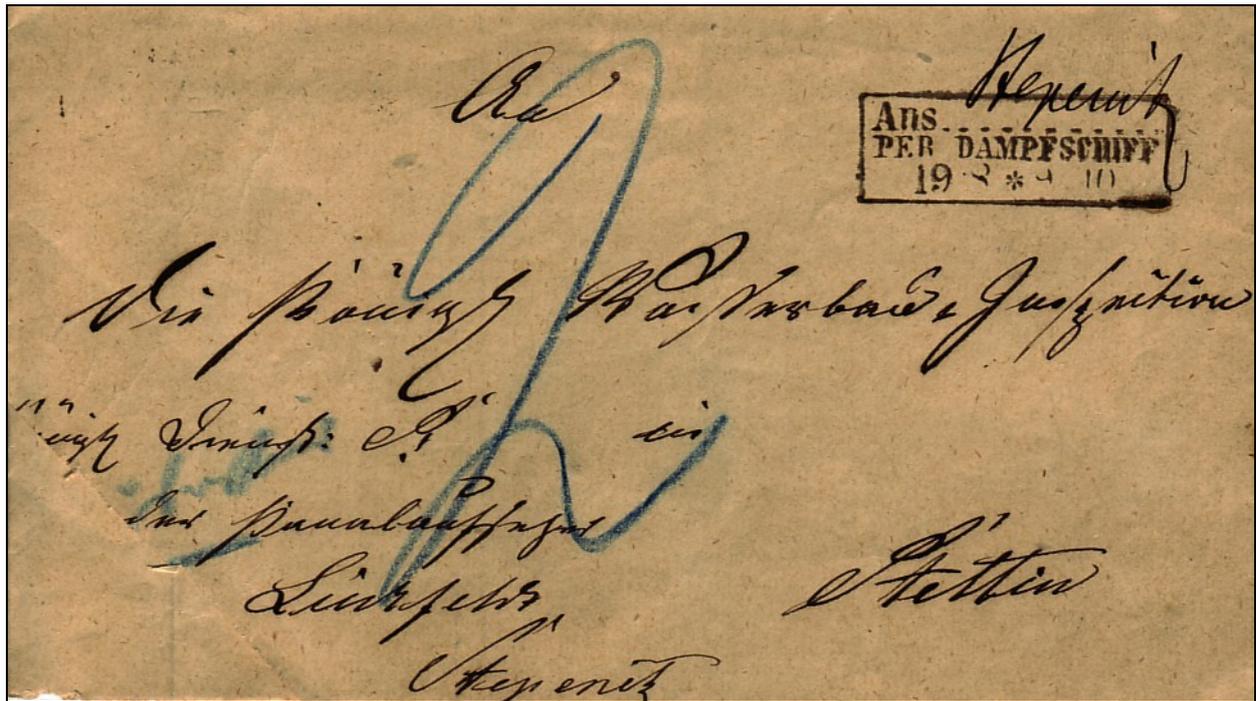
Auffällig die zusätzliche Tintenkreuz-Entwertung auf dem oberen Brief.

### 3.b Aus ..... Per Dampfschiff

AUS ..... PER DAMPFSCHEIFF
-------------------------------

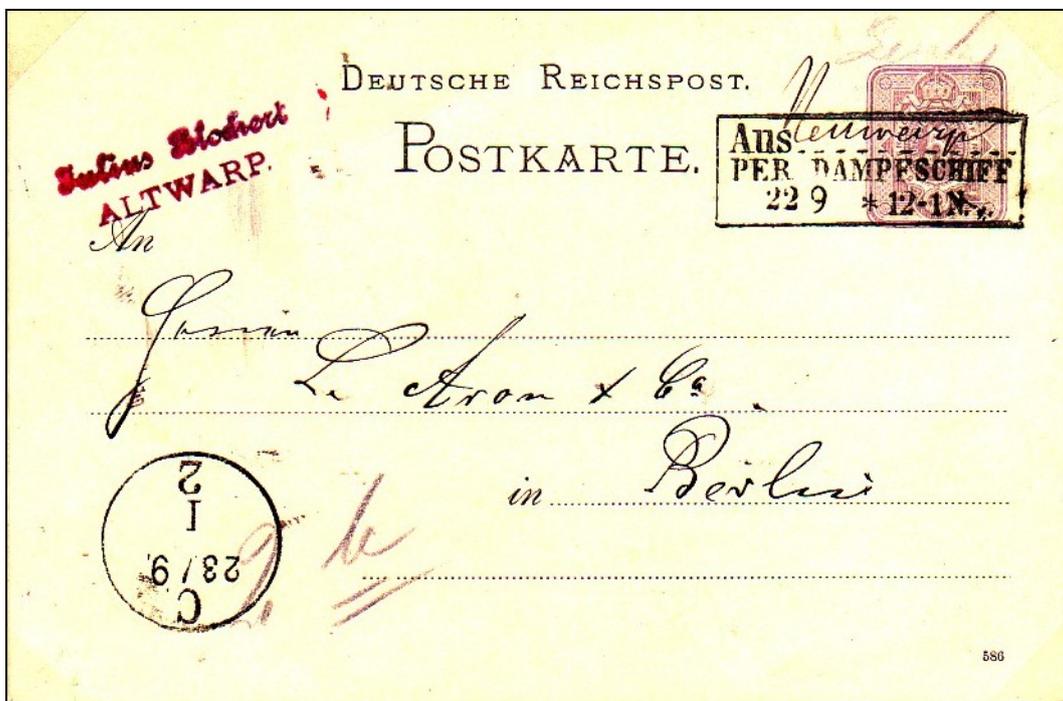
Bei dieser zweiten Type der Stettiner Anlande-Stempel wurde Platz gelassen für die handschriftliche Einfügung des Herkunftsortes.

1872. Aus Stepenitz nach Stettin



Stepenitz liegt am linken Unterlauf der Oder. Rätselhaft ist, weshalb die Dienstsache der Königlichen Wasserbau-Direktion nicht gebührenfrei befördert, sondern mit der Gebühr eines Doppelbriefes belegt wurde.

1886. Aus Neuwarp über Stettin nach Berlin



Die Postkarte stammt aus Altwarp, in der Nähe von Neuwarp, das von seegängigen Schiffen angefahren werden konnte. Die Karte wurde deshalb zunächst nach Neuwarp befördert, wahrscheinlich mit Fischerboot. Von dort nahm sie ein seetüchtiges Schiff auf der Oder aufwärts nach Stettin mit, wo der Schiffsanlande-Stempel angebracht und handschriftlich mit „Neuwarp“ ergänzt wurde. Abgebildet bei Frick, Seite 185

**3.b Aus ..... Per Dampfschiff**

AUS .....  
PER DAMPFSCHIFF

**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.

**Seltener Unterlassungsfehler der Post in Stettin**  
**1887. Aus Misdroy über Swinemünde und Stettin nach Berlin**

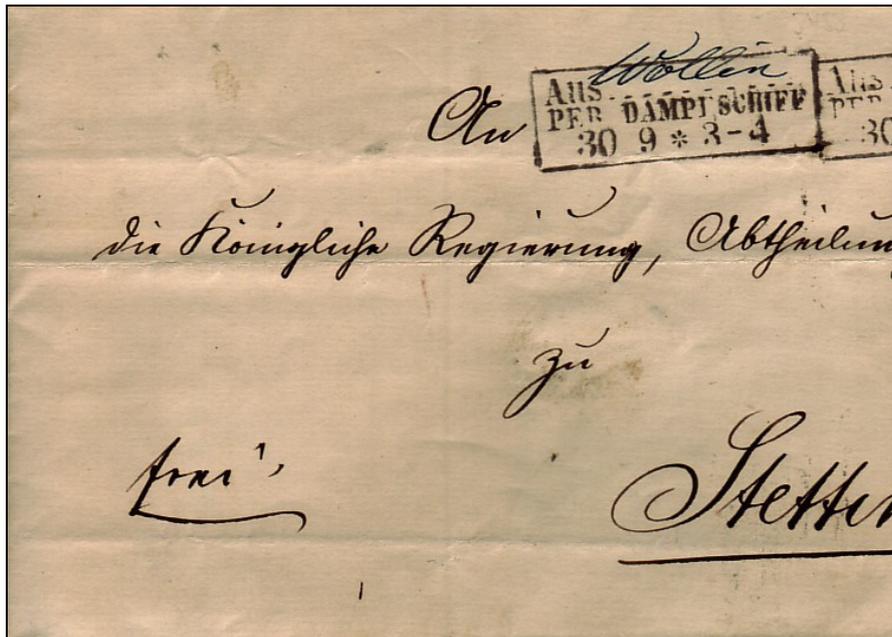


Aus dem rückseitigen Text der Karte geht hervor, daß der Absender von Misdroy (Insel Wollin) nach Koserow (Insel Usedom) fahren wollte. Unterwegs in Swinemünde hat er die Karte einem nach Stettin fahrenden Schiff mitgegeben. In Stettin versäumte es die Post, den Herkunftsort einzutragen. Bisher ist nur diese eine Unterlassung bekannt geworden.

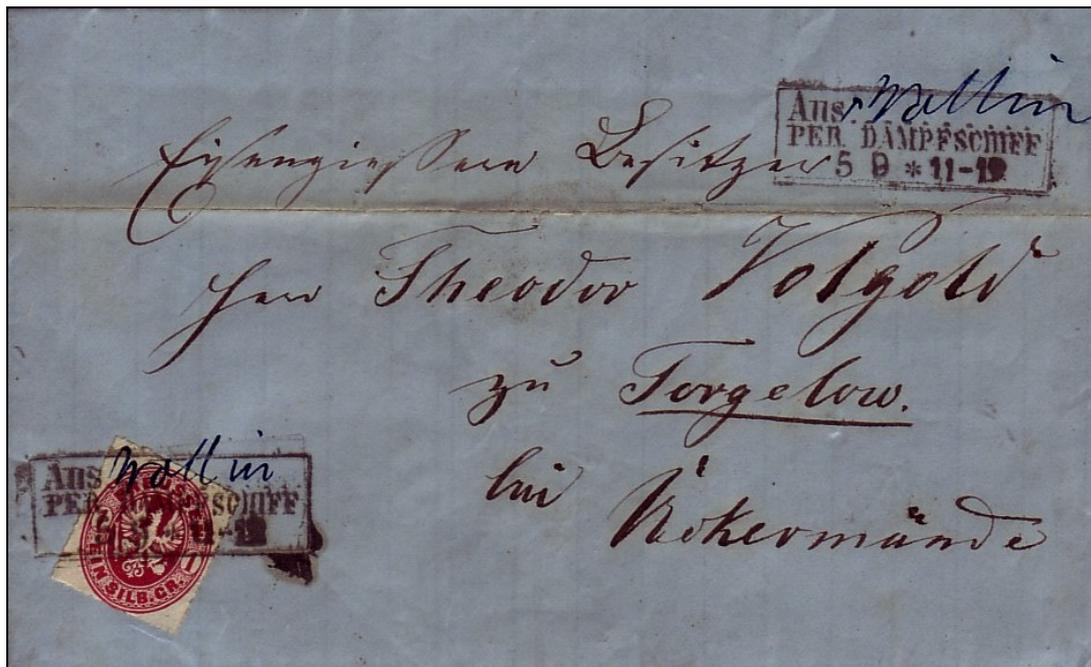
**3.b Aus ..... Per Dampfschiff**

AUS .....
PER DAMPSCHIFF

Die zwei hier gezeigten Briefe stammen noch aus jener Zeit, als für Wollin noch kein eigener Anlande-Stempel angefertigt wurde.

**Ca. 1864. Aus Wollin nach Stettin**

Ausschnitt eines gebührenfreien Dienstbriefes

**1866. Aus Wollin über Stettin nach Torgelow**

Wollin liegt im Osten, Torgelow im Westen des Stettiner Haffs. Eine direkte Verbindung über das Haff gab es zu jener Zeit nicht und Wollin war 1866 noch nicht an das Eisenbahnnetz angeschlossen. Die Briefbeförderung erfolgte zunächst mit dem Schiff nach Stettin und von dort weiter mit der Bahn nach Torgelow.

Klaus E. Eitner

# Stettin

## Postgeschichte unter besonderer Berücksichtigung der Schiffspost

### Teil 5

Teil 1	Rundschreiben 219/067	Beilage 1067-01
Teil 2	Rundschreiben 220/083	Beilage 1067-02
Teil 3	Rundschreiben 221/058	Beilage 1067-03
Teil 4	Rundschreiben 222/060	Beilage 1067-04

### Postbeförderung mit Schiffen

1. **Vor Gründung des Weltpostvereins**
  - a. Dänemark
  - b. Schweden
  - c. Rußland
2. **Nach Gründung des Weltpostvereins**
  - a. Dänemark
  - b. Estland
  - c. Finnland
  - d. Schweden
3. **Inlands-Schiffspost auf der Oder**
  - a. Aus Swinemünde P. Dampfs.
  - b. Aus .....Per Dampfschiff
  - c. Aus Wollin Per Dampfschiff
  - d. Aus Stettin Per Dampfschiff

In diesem Rundschreiben wird der markierte Sammlungsteil 3. b - d. veröffentlicht.

Die Red.

-----

### **3.b Aus ..... Per Dampfschiff**

AUS ..... PER DAMPFSCHIFF
------------------------------

**Entferntes „PER“ aus dem Stempel**

### 1893. Sehr später Schiffsbrief aus Lübz in über Stettin nach Dramburg



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.**

### 1893. Aus Groß Ziegenort nach Stettin



Groß Ziegenort liegt am linken unteren Oderlauf. Dort konnten nur kleinere Bäderschiffe anlegen, keine Hochseeschiffe. Die Karte wurde geschrieben am 23.8.1893 und mußte fünf Tage warten, bis ein Bäderschiff in Groß Ziegenort anlegte.

**3.b Aus ..... Per Dampfschiff**

AUS .....  
PER DAMPFSCHIFF

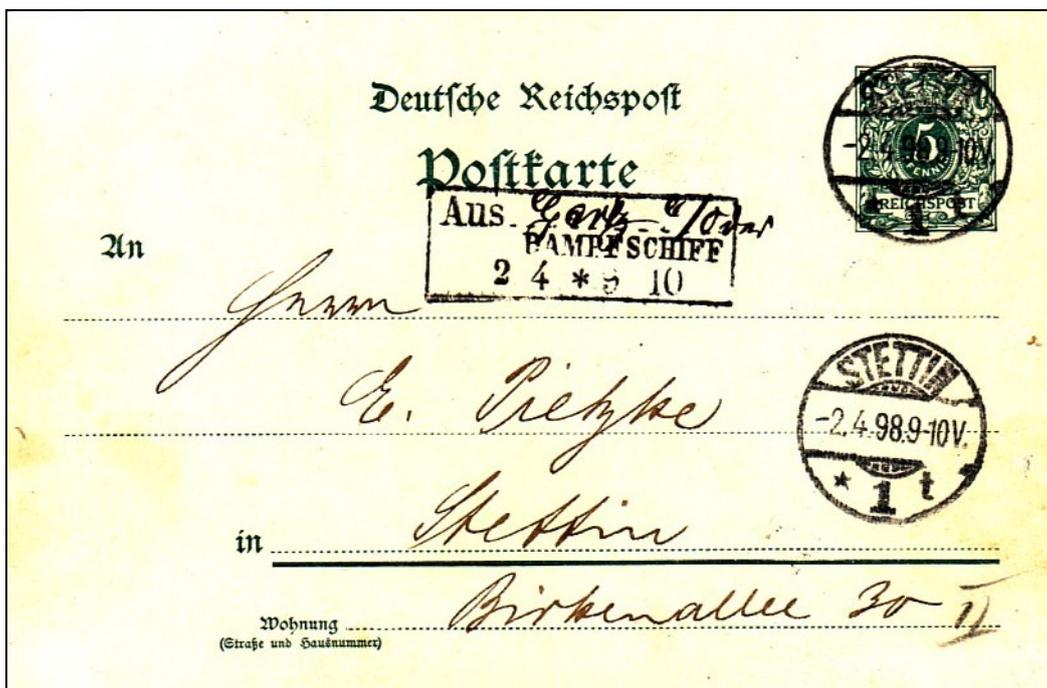
**Entferntes „PER“ aus dem Stempel**

**1897. Von Sassnitz auf der Insel Rügen über Stettin nach Dresden**



Diese Karte dürfte auf einem der Bäderdampfer geschrieben sein. Immerhin dauerte die Seereise von Sassnitz bis nach Stettin knapp neun Stunden, lud also zum Schreiben ein.

**1898. Aus Gartz an der Oder nach Stettin**



Gartz liegt oberhalb von Stettin an der Oder. Post aus diesem Abschnitt ist relativ wenig bekannt. Der Absender vermerkte, daß die Karte mit dem Schiff „Prinz Wilhelm“ befördert würde. Dieses Schiff der Reederei A. Wilde versorgte mit vier weiteren kleineren Schiffen den Verkehr nach Stettin, bis sie 1898 in der Schwedt-Stettiner Dampfschiffgesellschaft aufgingen. Hier handelt es sich also um eine der letzten Beförderungen mit der Reederei A. Wilde.

### 3.c Aus Wollin Per Dampfschiff

**AUS WOLLIN  
PER DAMPFSCHIFF  
Datum \* Uhrzeit**

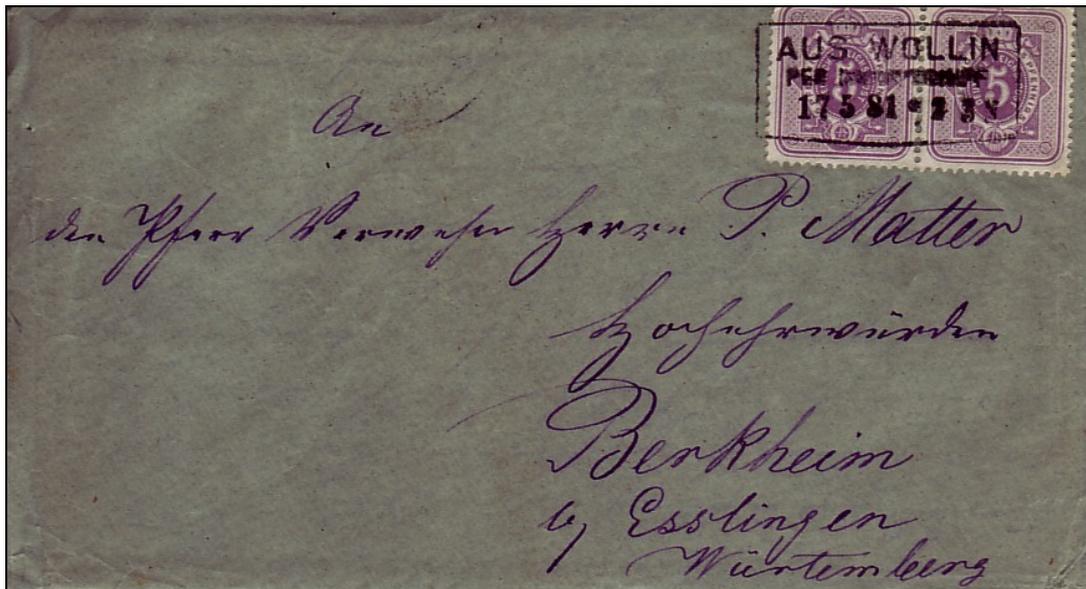
Der zunehmende Bädertourismus auch auf der Insel Wollin erlaubte es der Post in Stettin, einen besonderen Anlande-Stempel für Wollin herstellen zu lassen, siehe Type 3 in der Übersicht über die Stettiner Anlande-Stempel. Die Schrift ist in Grotesk ausgeführt, die Ziffern in der dritten Zeile jedoch in Antiqua.

#### 1874. Von Wollin nach Stettin



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 allgemein durch.

**1881. Von Cammin über Wollin über Stettin nach Berkheim in Württemberg**



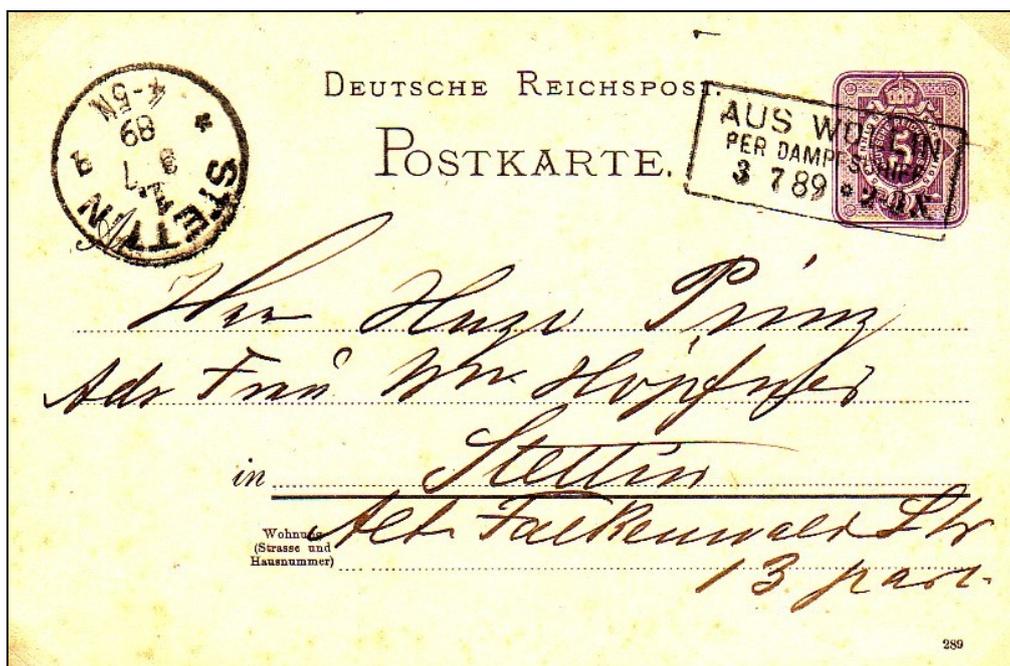
Aus dem Brief geht nicht hervor, wie er von Cammin nach Wollin gelangt ist, vermutlich durch Boten, der den Brief dann einem nach Stettin auslaufenden Schiff mitgab.

**3.c Aus Wollin Per Dampfschiff**

**AUS WOLLIN  
PER DAMPFSCHIFF  
Datum \* Uhrzeit**

**Die Jahreszahl im Stempel ist jetzt in Grotesk ausgeführt**

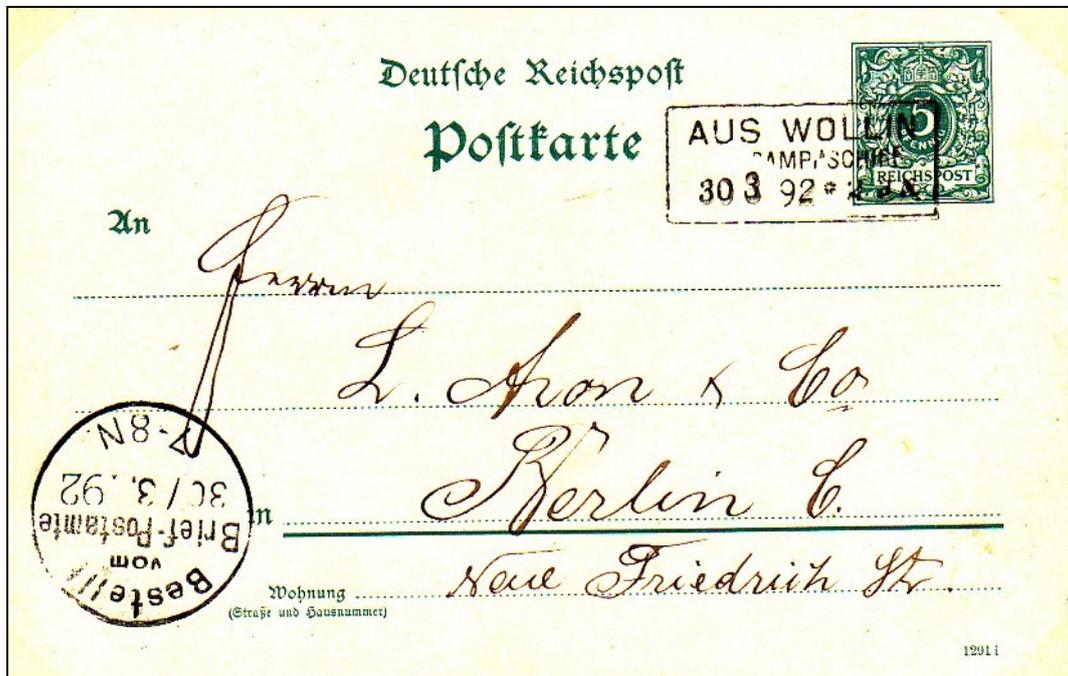
**1889. Aus Wollin nach Stettin**



Einen ersichtlichen Grund für das Auswechseln der Schriftarten gab es nicht.

## Jetzt auch entferntes „PER“ im Stempel

### 1892. Aus Cammin über Wollin und Stettin nach Berlin



Diese Karte dürfte mit Boten von Cammin nach Wollin gelangt und dort einem nach Stettin fahrenden Schiff mitgegeben worden sein.

### 3.d Aus Stettin Per Dampfschiff

**AUS STETTIN  
PER DAMPFSCHIFF**

### Preußischer Anlande-Stempel für Post aus Stettin nach Swinemünde

Dies ist die vierte Type der in der Übersicht vorgestellten Stettiner Anlande-Stempel. Die preußische Post verwendete in Swinemünde Anlande-Stempel für Briefe, die in Stettin nach Swinemünde auslaufenden Schiffen direkt mitgegeben wurden.

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.

## Verwendung

Diesen letzten Typ der Stettiner Anlande-Stempel soll es seit 1861 geben, seine letzte Verwendung ist bis 1897 belegt. Damit diente auch dieser preußische Anlande-Stempel nicht nur zur Zeit Preußens, sondern auch des Norddeutschen Postbezirks und des Deutschen Reiches.



Einige Häfen am Unterlauf der Oder



Auf Briefmarke von Preußen



Auf Briefmarke des Norddeutschen Postbezirks



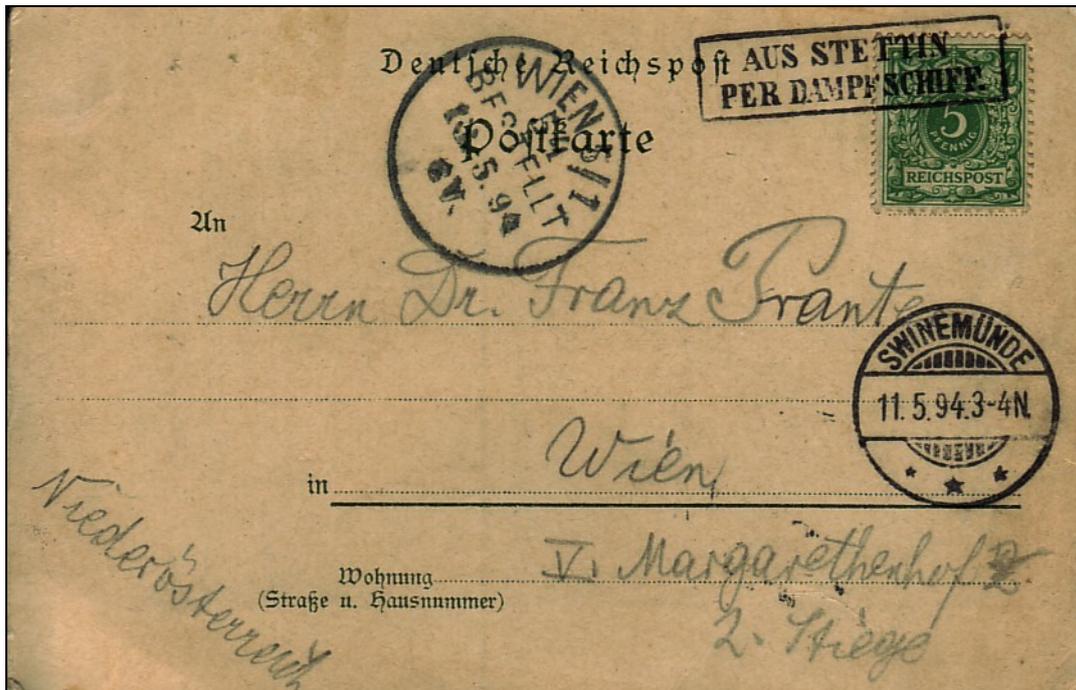
Auf Briefmarke des Deutschen Reiches

Ein weiterer Unterschied zu den übrigen drei Typen der Stettiner Anlande-Stempel besteht darin, daß bei diesem Anlande-Stempel das „PER“ nicht entfernt wurde. Konnte es sein, daß in Swinemünde die Vorschriften nicht so strikt befolgt wurden wie in Stettin?

### 3.d Aus Stettin Per Dampfschiff

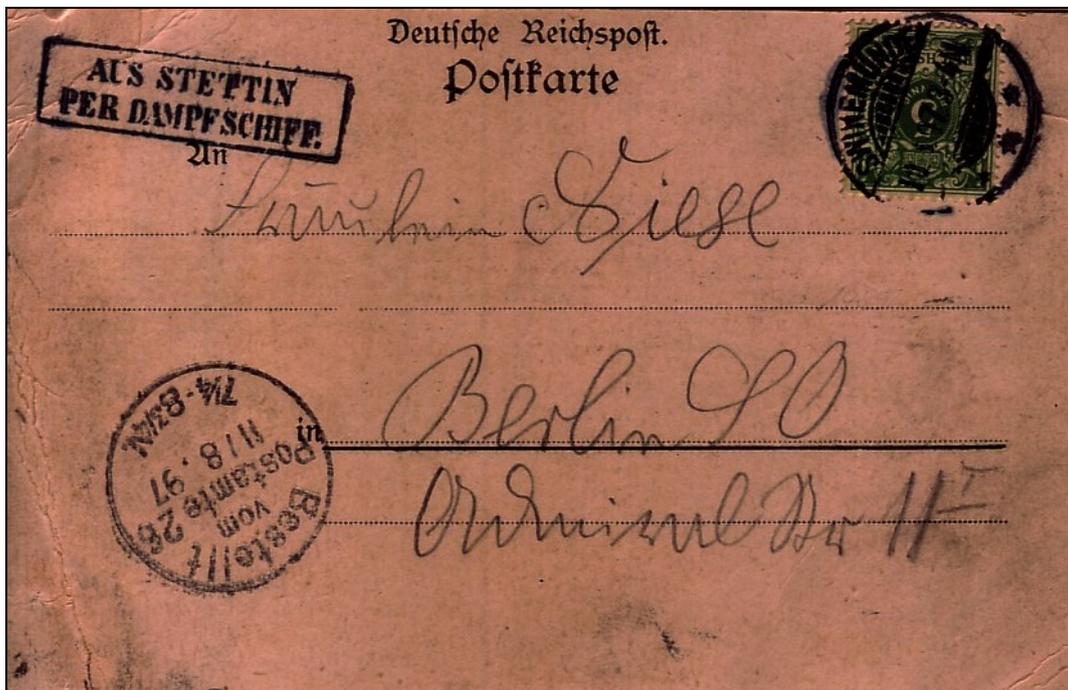
**AUS STETTIN  
PER DAMPFSCHIFF**

**1894. Von Stettin über Swinemünde nach Wien**



11.5.1894. Diese Karte wurde geschrieben auf einem Dampfer von Stettin nach Swinemünde. Dort erfolgte die Entwertung der Freimarke und die Weiterleitung nach Wien mit der Eisenbahn.

**1897. Von Stettin über Swinemünde nach Berlin**



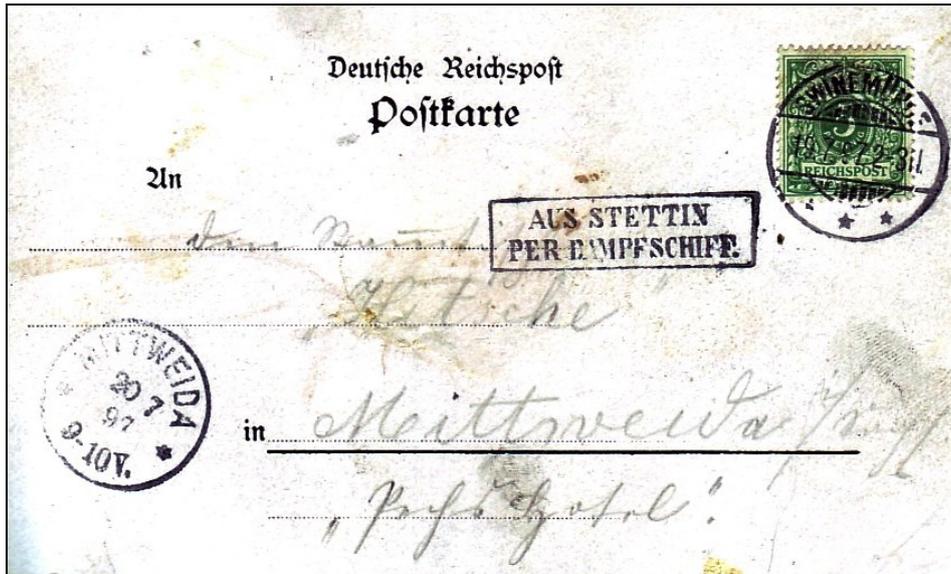
10.8.1897. Hier wurde von der Norm abgewichen: Die Entwertung der Freimarke erfolgte mit dem Tagesstempel von Swinemünde anstatt mit dem Anlande-Stempel. – Geschrieben an Bord des Salonschneldampfers „Kronprinz Friedrich Wilhelm“ auf der Fahrt von Stettin nach Swinemünde, von dort weiter mit der Bahn nach Berlin.

**3.d Aus Stettin Per Dampfschiff**

**AUS STETTIN  
PER DAMPFSCHIFF**

**Wechsel der Funktion vom Anlande- zum Nebenstempel**

**1897. Von Stettin über Swinemünde nach Mittweida**



Wie bei der Karte auf der vorhergehenden Seite ist auffällig, daß der Anlande-Stempel nicht mehr zur Entwertung der Freimarke dient. Hiermit kommt Änderung der Funktion vom Entwertung- zum Nebenstempel zum Ausdruck, wie vom Weltpostverein in seiner Empfehlung zur Einführung von Paquebot-Stempeln ausgedrückt.

**Unikat: Aptierter Anlande-Stempel!**

**1897. Von Stettin über Swinemünde und Sassnitz nach München**



Diese Karte stammt nicht aus Stettin, sondern aus Sassnitz (Rügen). Von dort lief sie mit Schiff über Swinemünde und Stettin nach München. In Swinemünde hätte sie gestempelt werden sollen mit dem Anlande-Stempel „Aus ..... Per Dampfschiff“. Dieser stand vermutlich nicht zur Verfügung. So behalf man sich, deckte das Wort „Stettin“ aus dem Stempel ab und ersetzte es handschriftlich mit „Sassnitz“.