

Postgeschichte und Altbriefkunde

Heft 152 - Beilage zum Rundbrief Nr. 457 / März 2003
herausgegeben vom Deutschen Altbriefsammler-Verein e.V.

Wigand Bruns

Nordische Korrespondenz via Preussen 1824 - 1867

Die Firma

Dieter Brocks

Assekuranzmakler oHG

versichert weiterhin

Ihre Sammlungen auf **Ausstellungen** und in **Ihrem Heim**

Fordern Sie Anträge mit Erläuterungen an

Otto-Ernst-Straße 55, 22605 Hamburg (Othmarschen), Tel. (040) 826 269, Fax (040) 823 212

Vorbemerkung:

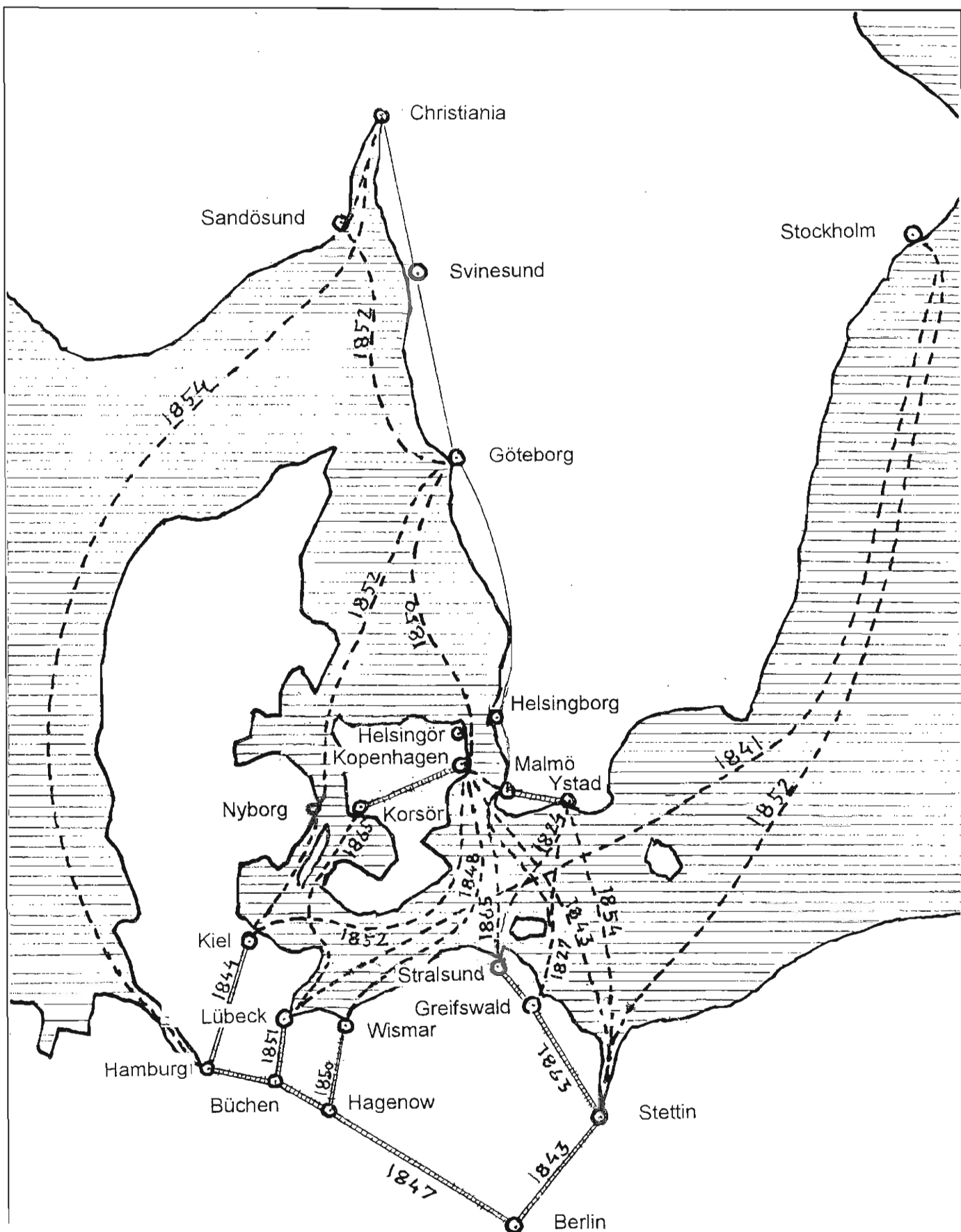
Die Beilage „Nordische Korrespondenz via Preussen 1824 – 1867“ enthält die Wiedergabe des Referates zum IPHF-Meeting 2002 in Sint Niklas, wozu lediglich die farbigen Wiedergaben eingetauscht sind.

Behandelt werden die Postverbindungen zwischen dem Kontinent und Skandinavien im Zeitraum von der Neuordnung Europas auf dem Wiener Kongress bis zum Ende der preussischen Posthoheit. Die Belege aus eigenen Sammlungen grenzen das Thema ein auf Briefe im Transitverkehr durch Preussen. Es werden die wichtigsten Postrouten vorgestellt und belegt, wie in der Übersichtskarte dargestellt. Bei der Registrierung war auffallend, dass Belege in Nord-Süd-Richtung weit häufiger sind als in der Gegenrichtung. Finnland ist nicht berücksichtigt, da es derzeit zu Russland gehörte.

Gliederung:	Seite
Preussen – Schweden, Postverbindungen und Postverträge	3
Preussen – Dänemark, Postverbindungen und Postverträge	5
Postverbindungen Preussen – Norwegen	6
Briefbelege im Transit über Stralsund / Greifswald	7
Briefbelege im Transit über Hamburg	13
Briefbelege im Transit über Stettin	20
Briefbelege im Transit über Lübeck	22
Grenzeingang Preussen per Bahnpost	24
Transit über Wismar, Mecklenburg	29
Korrespondenz Übersee – Skandinavien et vice versa	31

Literatur:

Richard Frick	Schiffspost im Nordsee- und Ostseeraum Hannover 1981
Paul H. Jensen	Portostufen Norwegen – Postverein 1851 – 1867 Katalog Sindelfingen 1996
Alfred Kreuzer	Preussen und Schweden schliessen einen Postvertrag ab Sammlerdienst Heft 8 / 1960
Wolfgang Löhrich	Stempel der schwedischen Postmeister in Stralsund Arge Schweden, 1982 / PN 39
Borge Lundh	Stempel „D ALLEMAGNE“ und „HAMBOURG“ DASV-Rundbrief Beilage Heft 79, 1985
Ilse Popp	Herkunftsstempel „AUS DÄNEMARK“ und „AUS SCHWEDEN“ Preussen-Studien, Heft 48/1991, 49 und 50
Harry Snarvold	Norwegian Letter Mail Overseas up to UPU Katalog Norwex 1997
Heinrich Stephan	Geschichte der Preussischen Post, Berlin 1859
Werner Steven	Die Postverhältnisse zwischen Preussen und Skandinavien Preussen-Studien Nr. 18 / 1983
James Van der Linden	Post van en naar de skandinaafse landen Vortrag, Antwerpen 1985
Richard F. Winter	United States – Sweden, Letter Mail to 1873 Vortrag IPHF Greensboro 2001
Theo Winterscheid	Seeposten zwischen Schweden und Preussen Deutsche Briefmarken-Zeitung, Mai 1994



Übersichtskarte der Postverbindungen

Preussen – Schweden: Postverbindungen und Postverträge

Nach den Befreiungskriegen hatte Schweden mit Vertrag vom 7.6.1815 Neuvorpommern mit Stralsund und Greifswald an Preussen abgetreten. Im Gefolge kam am 25.3.1818 ein Postvertrag zwischen den beiden Ländern zustande, mit dem die schon zuvor verhandelte Seepostverbindung zwischen Ystad und Stralsund legalisiert wurde. Ystad erhielt eine preussische und Stralsund eine schwedische Postagentur. Die hier eingesetzten Postsegelyachten benötigten für die Überfahrt in Herbst und Winter noch zwei bis drei Tage. Die Korrespondenz wurde daher meist über Dänemark und Hamburg abgewickelt. Das führte zum 1.3.1821 zu einem Postdampfschiffvertrag zwischen den beiden Ländern mit dem Beschluss zum Bau spezieller Postdampfschiffe. Am 1. Mai 1824 erfolgte die erste Überfahrt von Stralsund aus mit dem auf den Namen „Adler“ getauften Schiff, dem ersten dampfbetriebenen Schiff auf der Ostsee überhaupt. In Gegenrichtung übernahm von Ystad aus die schwedische „Constitution“ den Postverkehr.

Obwohl die Schiffe wegen des niedrigen Fahrwassers im Stralsunder Hafen mit flachem Kiel gebaut waren, kam es immer häufiger zu Verzögerungen beim Aus- und Einlaufen der Schiffe. Deshalb wurde am 11.9.1826 der Seepostkurs von Stralsund nach Wyk bei Greifswald verlegt. Von Wyk bis Greifswald musste die Post in Ruderbooten befördert werden.

In einem Zusatzvertrag vom 10.4.1830 wurde die bis dahin geltende Zwangsfrankatur bis Ystad bzw. Greifswald aufgehoben. Nach Artikel 11 sollte nun auch die in Hamburg eingehende Korrespondenz für Schweden und Norwegen während der Verkehrszeiten der Postdampfschiffe auf Greifswald geleitet werden. Umgekehrt sollte während des Winters alle Korrespondenz aus Schweden und Norwegen dem preussischen Ober-Postamt in Hamburg zugeführt werden. Der Befund bestätigt die gängige Praxis: Belege im Hamburg-Transit datieren meistens aus den Wintermonaten, solche im Transit Stralsund bzw. Greifswald aus dem Sommerhalbjahr.

(Die Postverbindungen mit Schweden und Norwegen während der Sommermonate betr.)

Im Namen Sr. Majestät des Königs von Bayern.

Nach einer Mittheilung der königlich preussischen obersten Poststelle wird die dießjährige direkte Postverbindung zwischen Preußen und Schweden mittels der Stralsund-Ystadter Dampfschiffe am Donnerstag den 2. Mai beginnen, an welchem Tage die erste Fahrt von Stralsund nach Ystad Statt findet.

Die dießjährigen Fahrten, welche wie früher jeden Sonntag und Donnerstag von Stralsund aus, und jeden Montag und Freitag von Ystad aus geschehen, werden bis zum Montag den 28. Oktober fortgesetzt werden, an welchem Tage das Dampfschiff zum letzten Male von Ystad nach Stralsund abgeht.

Behufs der schnellen Beförderung ist die Korrespondenz nach Schweden und Norwegen für den angegebenen Zeitraum wieder über Hof und Berlin abzusenden.

München, den 22. April 1844.

General-Administration der königlichen Posten.

Goeb.

Tauber.

Der Ausbau des Stralsunder Hafens im Jahr 1840 gab Veranlassung zu einem neuen Postvertrag, in Kraft zum 1.4.1841. Damit wurde die Seepoststation wieder zurückverlegt nach Stralsund. Die Postagenturen in Ystad und Stralsund blieben bestehen. Für den Betrieb der Dampfschifflinie wurden zweimal wöchentliche Fahrten über mindestens 6 Monate festgelegt, für den Winterbetrieb eine Postsegelyacht eingesetzt. Speziell der Fahrpostverkehr sollte im Sommer ausschliesslich über Stralsund, im Winter über Hamburg, Helsingborg und Malmö abgewickelt werden. Für die Fahrpost bedeutete dies erstmalig eine postalische Beförderung bis zum Bestimmungsort. Die Seepostgebühr wurde auf 4 Sgr. für den einfachen Brief festgesetzt. In einem Additionalvertrag zum 1.1.1848 wurden die Gebühren für den einfachen Brief von Preussen nach Schweden wie folgt spezifiziert:

über Stralsund oder Stettin	3 Sgr. preussisch +	8 Sgr. schwedisch incl. Seegebühr
desgl. aus grenznahen Bezirken	2 Sgr. preussisch +	7 Sgr. schwedisch incl. Seegebühr
über Hamburg nach Schweden	3 Sgr. preussisch +	8 Sgr. dänischer Transit
über Hamburg nach Norwegen	3 Sgr. preussisch +	10 Sgr. dänischer Transit

Das norwegische Inlandporto war noch vom Empfänger zu zahlen. Erst ab 1.8.1849 war die Frankierung bis zum Bestimmungsort in Norwegen möglich.

Durch die Gründung des Deutsch-Österreichischen Postvereins war die Revision der bilateralen Postverträge notwendig geworden. Mit Schweden erfolgte die Revision durch Vertrag vom 5.4.1852, in Kraft ab 1.7.1852. Nach wie vor war die Haupt-Postverbindung im Sommerhalbjahr die Dampfschifflinie Stralsund – Ystad, im Winter der Landweg über Hamburg und Dänemark. Nur wenn vom Absender vorgegeben, wurde auch im Winter die Route über Stralsund befolgt, mit der bekannten Wetterabhängigkeit. Nach Wahl des Absenders konnten Briefe bis Bestimmungsort frankiert oder unfrankiert aufgegeben werden. Eine Teilfrankierung, wie vorher üblich, war nicht mehr statthaft.

Mit diesem Vertrag wurde auch eine direkte Dampfschiffverbindung zwischen Stettin und Stockholm einmal wöchentlich ins Leben gerufen. Das dreiteilige Briefporto wurde ermässigt: schwedische Gebühr für alle Orte 2 ½ Sgr., Seepporto bzw. dänischer Transit ebenfalls 2 ½ Sgr., preussisches Porto bis 20 Meilen von Hamburg, Stettin oder Stralsund 2 Sgr., sonst 3 Sgr.. Die Gesamtgebühr betrug somit 7 bzw. 8 Sgr.. Für die durch Schweden transitierenden Briefe nach Norwegen kam noch die norwegische Inlandgebühr von 2 ½ Sgr.. In Hamburg wurde die Briefpost direkt zwischen dem preussischen und dem schwedischen, die Fahrpost aber mit dem dänischen Postamt ausgetauscht. Briefpost nach Frankreich und England konnte gegen eine Pauschalvergütung im geschlossenen Transit durch Preussen speditiert werden. Diese Briefe haben also keine preussischen Teilgebühren.

Der Postvertrag hatte bis 1865 Gültigkeit. In der Zwischenzeit war 1854 der Wertbriefversand nach Schweden ermöglicht worden. In Anpassung an die Entwicklung der Eisenbahnlinien wurde zum 1.5.1865 ein neuer Vertrag rechtskräftig. Neu eingerichtet wurde eine tägliche Postdampferfahrt zwischen Stralsund und Malmö. Malmö war Sitz eines ambulanten Postbüros der schwedischen Eisenbahnen. Entsprechend war auf preussischer Seite als Austauschamt neben Stralsund auch das Eisenbahn-Postbüro Nr. 3 des Kurses Berlin – Stralsund tätig. Die Gesamtgebühr für den einfachen Brief von Preussen nach Schweden wurde auf 6 Sgr. ermässigt, für Portobriefe nun je 1 Sgr. Zuschlag. Noch zum 1.10.1865 folgte eine weitere Ermässigung auf 4 ½ Sgr. für frankierte und 6 Sgr. für unfrankierte Briefe. Diese Sätze blieben bestehen bis zum Ende der preussischen Posthoheit.

Preussen – Dänemark: Postverbindungen und Postverträge

Der Berlin-Hamburger Postkurs bestand schon seit Mitte des 17. Jahrhunderts als eine der wichtigsten preussischen Poststrassen. Der Bedeutung gemäss wurde 1796 das preussische Postamt in Hamburg zum Ober-Postamt erhoben. Erste dänische Post gab es ebenfalls schon seit 1624, seit 1824 mit einem dänischen Ober-Postamt. Von hier ging die Briefpost nach Dänemark und Norwegen, die Fahrpost auch nach Schweden.

Zeitweilig waren die Postämter in demselben Gebäude untergebracht, war der preussische Postmeister zugleich Vorsteher des dänischen Postamtes. So war der Postaus-tausch auf engstem Raum möglich. Zur Landverbindung kam 1843 durch Abschluss eines Postdampfschiff-Vertrages eine direkte Verbindung zustande zwischen Stettin und Ko-penhagen.

Durch den ersten deutsch-dänischen Krieg wurden die Postverbindungen von 1848 bis 1850 unterbrochen. Nach Herstellung des Friedens kam es 1851 zu einer vorläufigen Ver-einbarung über Portosätze, Tax- und Transitbestimmungen. Das preussische Postgebiet wurde in zwei Zonen eingeteilt, die Gebühr für den einfachen Brief auf 2 bzw. 3 Sgr. fest-gelegt, dazu die dänische Gebühr auf 3 Sgr. für alle Orte. Gleichzeitig war auch eine Dampfschiffverbindung zwischen Kiel und Kopenhagen eingerichtet worden. Die endgül-tige Festlegung erfolgte dann mit Postvertrag vom 19.12.1853, in Kraft ab 1.2.1854. Da-raus ergaben sich für den preussischen Gebührenanteil für das Briefporto drei Zonen, für den dänischen zwei, die Gesamtgebühr danach gestaffelt von 2 bis 5 Sgr..

Zu den Leitwegen kam weiterhin eine Verbindung von Stettin über Ystad im Transit durch Schweden nach Kopenhagen und ebenso von Stralsund auf dem gleichen Weg. Für alle Routen galten dieselben Gebührensätze; ein Seepporto oder schwedischer Transit wurde nicht erhoben. Darüber hinaus konnten die mecklenburgisch-dänischen und lübeckisch-däni-schen Seepostverbindungen genutzt werden, wenn sich dadurch eine Beschleunigung ergab oder der Absender es vorschrieb.

Für Fahrpost kam zum preussischen und dänischen noch ein Seepporto. Fahrpost aus dem westlichen Preussen wurde durch Hannover ausgeliefert. Wie aus Schweden lief auch die dänische Korrespondenz nach Frankreich und England im geschlossenen Tran-sit durch Preussen. 1856 wurde die Anlandung der Schiffe aus Kiel von Kopenhagen nach Korsör verlegt mit Anschluss an die Bahnverbindungen. Sonst ergaben sich bis 1865 kei-ne Änderungen.

Noch ehe am 1.8.1865 ein neuer Postvertrag zwischen Preussen und Dänemark in Kraft trat, war drei Monate zuvor eine tägliche Verbindung vom Eisenbahn-Postbüro Nr. 3 mit der Strecke Berlin – Stralsund einerseits und Kopenhagen über Malmö andererseits her-gestellt, die nun den wichtigsten Leitweg bildete. Noch galten die Tarife von 1854, die aber dann mit dem neuen Vertrag vereinfacht wurden durch Wegfall der Entfernungs-zonen. Frankierte Briefe kosteten nun 3 Sgr. = 12 Skilling je Loth, unfrankierte 4 Sgr. = 16 Skilling, gültig für das gesamte Postvereinsgebiet.

Bei Transitbriefen kam das fremde Porto hinzu, rückseitig mit „W.fr.“ (Weiterfranco) in Sgr. angegeben. Bei unfrankierten Transitsendungen wurde der von der empfangenden Post-verwaltung an Preussen zu vergütende Anteil rückseitig mit einem Stempel „a.P.“ und Betrag in Sgr. vermerkt. Dieser Postvertrag hatte keine lange Laufzeit, die mit Gründung des Norddeutschen Postvereins und dem nachfolgenden Postvertrag am 1.5.1868 en-dete.

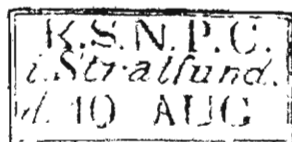
Postverbindungen Preussen – Norwegen

Von 1814 bis 1905 war Norwegen mit Schweden in Personalunion verbunden. In gemeinsamer Monarchie hatten beide Länder eigene Verfassungen und auch eigene Postdienste. Da aber die auswärtigen Angelegenheiten von Stockholm aus geregelt wurden, waren die bilateralen schwedischen Postverträge auch für Norwegen gültig. Daneben sind aber auch die Bestimmungen der preussisch-dänischen Postverträge zu beachten, da für den Postverkehr zwischen Preussen und Norwegen immer Dänemark Transitland war, auch für die Landverbindung über Schweden. Dabei war für Seepost über Dänemark Sandö und das norwegische Transitpostamt, im Winter für die Landpost dagegen Svinesund an der schwedisch-norwegischen Grenze. Somit lässt sich einfach unterscheiden zwischen seebeförderten und landbeförderten Postsendungen (s. Paul H. Jensen).

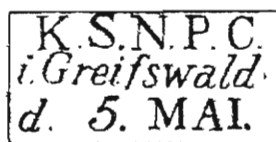
Eine erste Erwähnung der Briefpost für Norwegen finden wir im Postdampfschiffverkehrsvertrag von 1821 zwischen Preussen und Schweden. Darin heisst es: „das schwedische Postamt in Hamburg wird, während der Zeit daß die Dampfschiffe gehen, alle Briefe nach Schweden und Norwegen über Stralsund dirigieren und sie dem Preußischen Ober-Postamte in Hamburg in einem an den schwedischen Postagenten in Stralsund adressirten Pakete zur weiteren Versendung übergeben.“ (v. Stephan). Einen ähnlichen Passus für die Gegenrichtung enthielt auch der Vertrag von 1830 über die Dampfschiffverbindung Stralsund – Ystad. Darin verpflichtete sich die schwedische Regierung, die gesamte schwedische und norwegische Korrespondenz dem preussischen Postamt in Greifswald zur Weiterbeförderung einzeln zu übergeben, im Winter hingegen dem Preußischen Ober-Postamt in Hamburg zuzuführen.

Die im Postvertrag von 1848 zwischen Preussen und Schweden vereinbarten Gebührensätze (weiter vorn notiert) waren mit 11 Sgr. nach Schweden und 13 Sgr. nach Norwegen noch recht hoch, wobei das norwegische Inlandporto noch hinzukam. Erst ab 1849 konnten Briefe aus Preussen bis zum Bestimmungsort in Norwegen frankiert werden. Die Sätze wurden mit Vertrag von 1852 ermässigt, das Gesamtporto bis Norwegen auf 10 ½ Sgr., worin 7 ½ Sgr. Fremdgebühr zu verrechnen waren. Alle Sendungen für Norwegen waren auf Hamburg zu leiten, ausgenommen Briefe auf denen vom Absender der Weg über Schweden angegeben war.

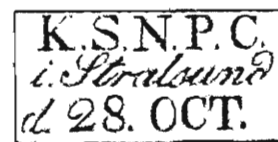
Nach dem Vertrag mit Dänemark von 1854 galten für den Postverein die gestaffelten Teilgebühren von 1, 2 und 3 Sgr., wodurch sich auch eine Verbilligung des Portos nach Norwegen ergab. Ausserdem waren 1852 die dänischen Transitgebühren für Briefe nach Norwegen von 7 ½ auf 7 Sgr. herabgesetzt (Verfügung 149 / 1852). Bis 1865 blieben dann die Gebühren unverändert, ehe mit dem neuen Postvertrag mit Schweden zum 1. Mai der Gesamt-Portosatz nach Norwegen auf 8 ½ Sgr. vereinfacht wurde mit 1 Sgr. Zuschlag für unfrankierte Briefe. In süddeutscher Währung entsprach das 30 bzw. 34 Kreuzer. Nur zwei Monate später ergab sich nochmals eine Ermässigung von 8 ½ auf 7 Sgr. und zum 1.10.1865 schliesslich auf 6 Sgr..



1827



1827 – 1840



1841 – 1847

Briefbelege im Transit über Stralsund / Greifswald

Die Briefbelege dieser Route zwischen 1822 und 1847 ergeben den Befund, dass die Grenzfrankierung „franco Stralsund“ weiterhin praktiziert wurde. Gemeinsames Kennzeichen ist der von der preussischen Postagentur in Ystad aufgesetzte Schreibsstempel „frco. Stralsund“, der auch während der Periode der Anlandung in Greifswald Gültigkeit hatte. In dieser Zeit ist er mit dem Tagesstempel von Greifswald kombiniert. Nur im geschlossenen Transit durch Preussen weitergehende Briefe zeigen den Stempel „frco. Stralsund“, aber dann ohne jeden preussischen Stempel. Sie sind entsprechend rarer. Extrem selten ist schliesslich der zugehörige Stempel für die Gegenrichtung „frco. Ystad“. Dem Verfasser sind zwei Belege dazu bekannt, daneben ein halbes Dutzend Porto-Briefe auf dieser Route. Diese Stempelperiode endete 1849, da mit Übereinkunft vom 19. April / 3. Mai die beiderseitigen Postagenturen in Stralsund und Ystad aufgehoben wurden.

1822 – 1847

1827 – 1838

1827 - 1828

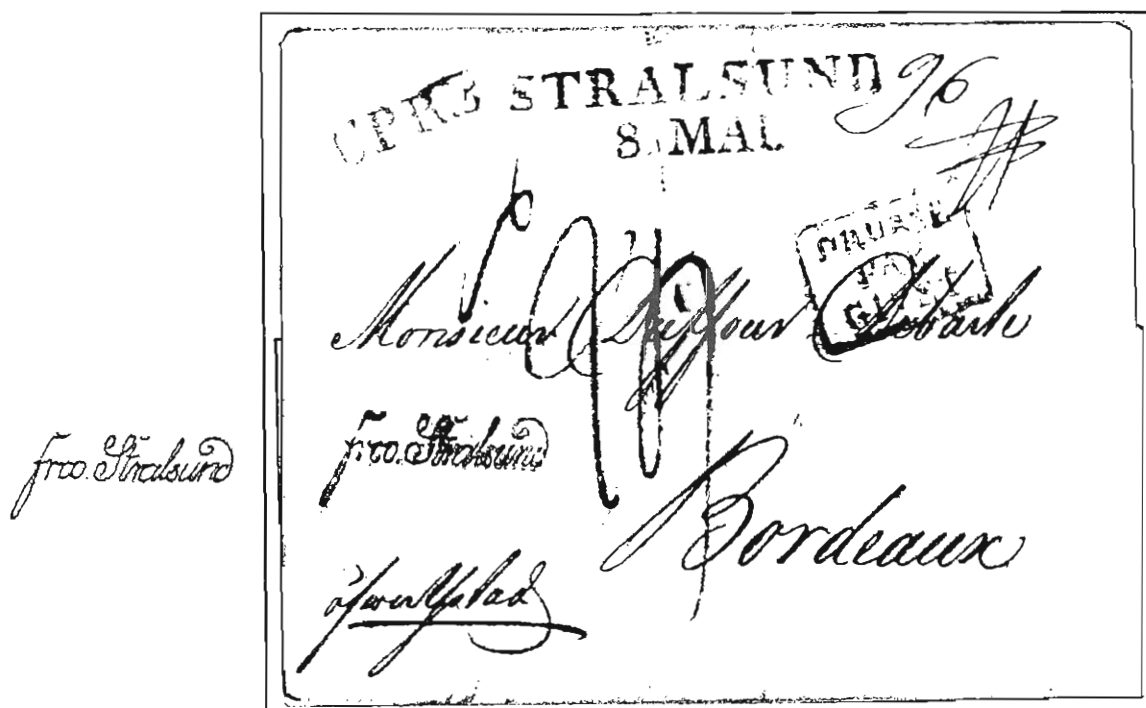
Bis dahin waren auch Briefe aus Schweden nach Frankreich bis Eingang Preussen frankiert. Soweit war keine Verrechnung erforderlich, weswegen die Belege auch keine zugehörige Taxierung zeigen. Anders für die Verrechnung zwischen Preussen und Frankreich. Hier geben die preussischen Rayonstempel den zu berechnenden Gebührenanteil an, einschliesslich der belgischen Transitgebühr beim Austausch über Aachen – Givet. Für Stralsund und auch Greifswald bedeutete das gegen Aachen – Givet den 5. Rayon, gegen Saarbrück – Forbach aber den 4. Rayon. Für den 4. Preussischen Rayon berechnete das französische Grenzpostamt dem Empfänger 10 dec. in der ersten Gewichtsstufe und 13 dec. für den 5. Rayon. Dazu kam dann die französische Teilgebühr nach der Entfernungsstaffel. Bis 1837 wurden beide Teilgebühren nach der französischen Gewichtsprogression berechnet, danach getrennt der preussische Anteil nach der preussischen Progression, der französische nach der dortigen Progression. Unabhängig von dieser Portoberechnung für den Empfänger erfolgte die quartalsweise Verrechnung mit der preussischen Postverwaltung. So vergütete Frankreich je 30 Gramm der Briefpakete aus dem 4. Rayon 20 Sgr. an Preussen, für den 5. Rayon 28 Sgr..

Nach Schliessung der schwedischen Postagentur in Stralsund und der preussischen in Ystad musste zur Gebührenermittlung beim Grenzeingang Preussen die Herkunft der Briefe notiert werden. In Stralsund hat man sich anfangs des Jahres 1849 mit dem handschriftlichen Vermerk „aus Schweden“ in blauer Tinte begnügt. Aber schon ab November des Jahres ist der Rechteckstempel „Aus Schweden“ belegt, wie er dann auch in Hamburg und Stettin verwendet wurde. 1855 wurde er dann abgelöst durch den Rahmenstempel „Aus Schweden / per Stralsund“, belegt bis 1858. Dazu ist zu ergänzen: der nur aus 1851 bekannte Stempel „Franco Stralsund“, kombiniert mit dem Stempel „Aus Schweden“.

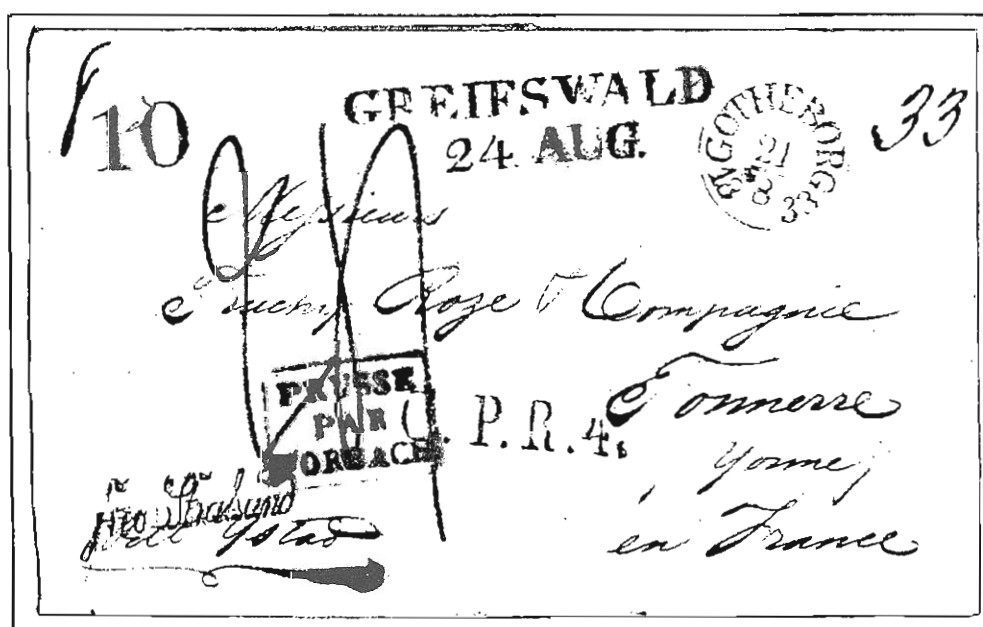
1849 – 1854

1855 – 1858

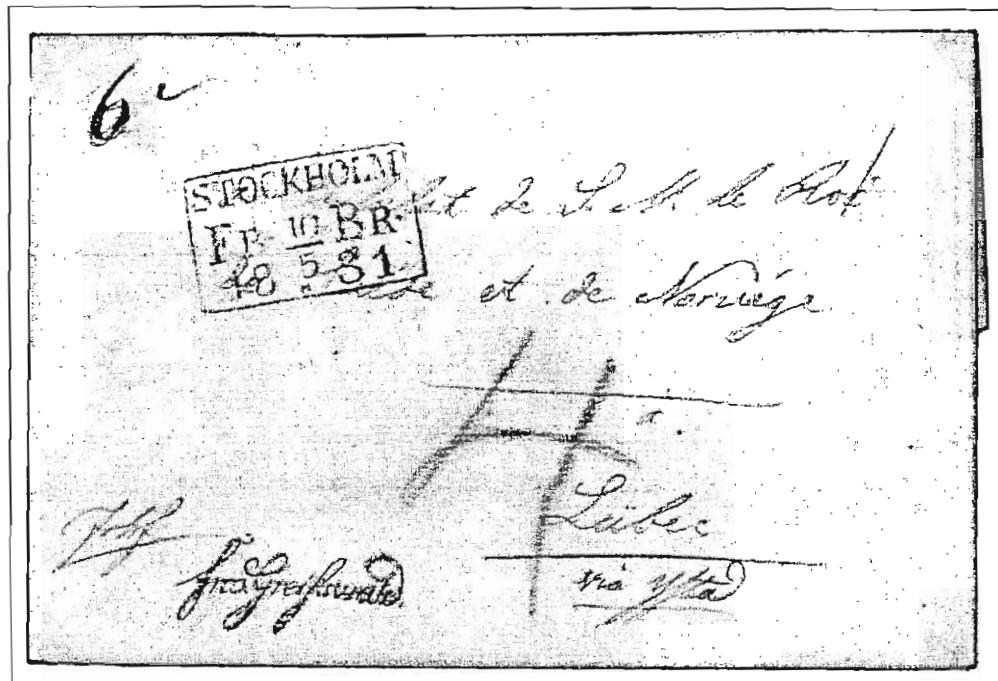
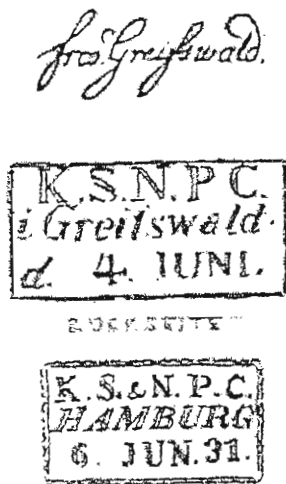
1851



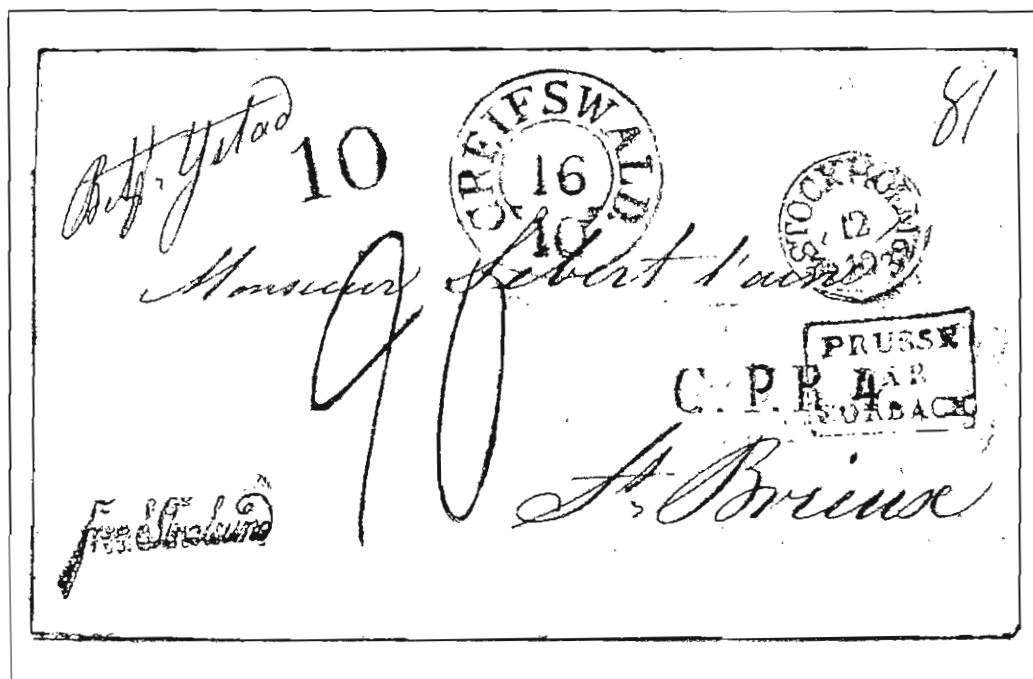
30.4.1824 Grenzfrankierter Brief aus Stockholm über Ystad, Stralsund, Aachen und Givet nach Bordeaux, befördert mit der zweiten Überfahrt der zum 1.5.1824 eröffneten Postdampfschiff-Verbindung auf der Ostsee zwischen Ystad und Stralsund. In Aachen für den 5. Rayon gestempelt, entsprechend taxiert mit 13 dec. preussische Teilgebühr zuzüglich französischen 10 + 1 dec., zusammen 24 decimes.



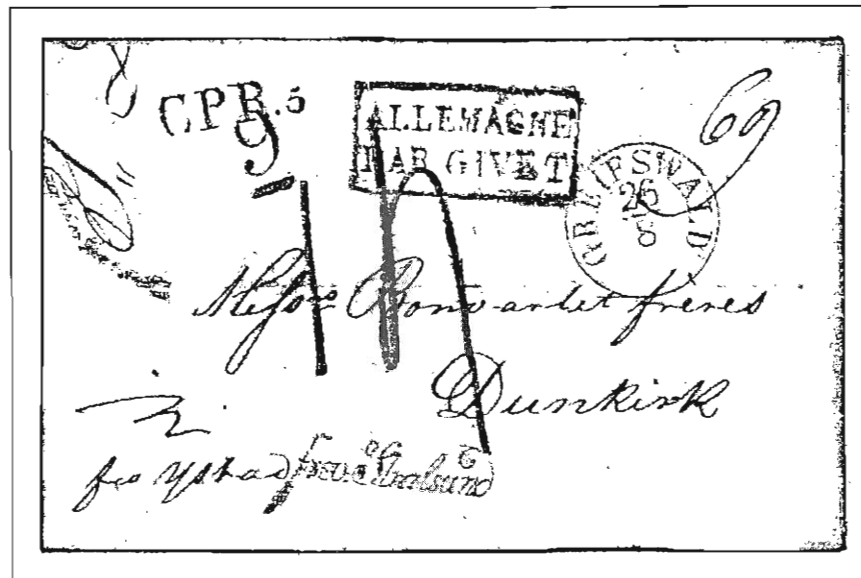
21.8.1833 Grenzfrankierter Brief aus Göteborg, über Ystad, Greifswald, im Transit durch Preussen, beim Grenzausgang in Saarbrücken für den 4. Rayon gestempelt, über Forbach nach Tonerre, Taxe für 8 Gramm Gewicht: 10 dec. preussische + 6 dec. französische Gebühr x 1 ½ = 24 dec.



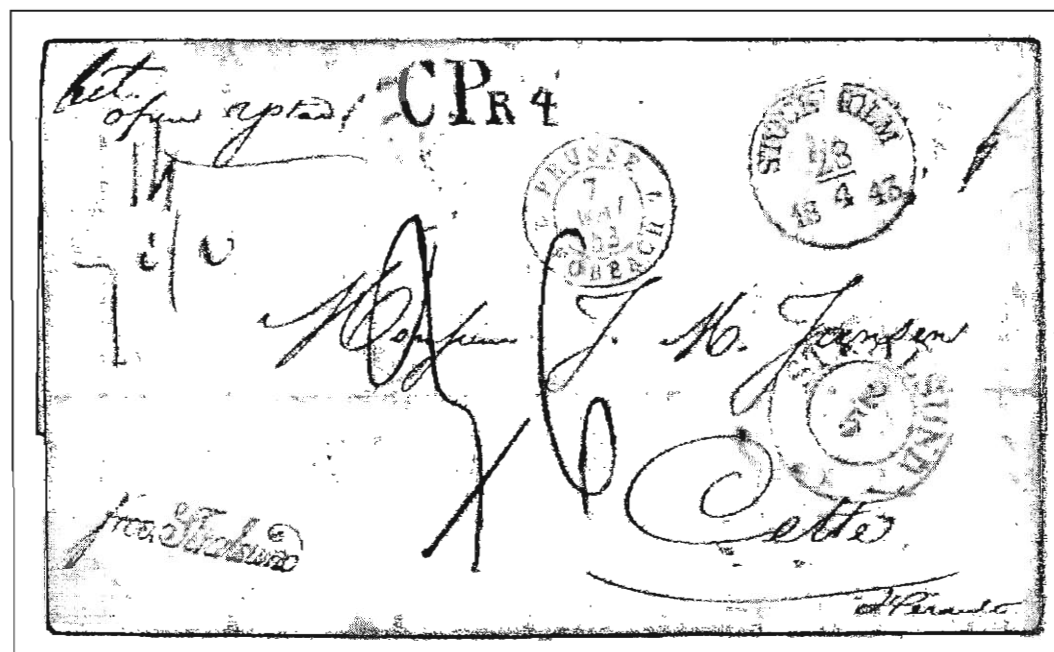
10.5.1831 Verordnung gegen die Ausbreitung der Cholera, aus Stockholm über Ystad, Greifswald und Hamburg an das schwedisch & norwegische Konsulat in Lübeck. Rückwärtig Stempel „K.S.N.P.C. i. Greifswald“ und „K.S.&n.P.C. Hamburg“. Seeporto 4 Sgr., in Rötel notiert.



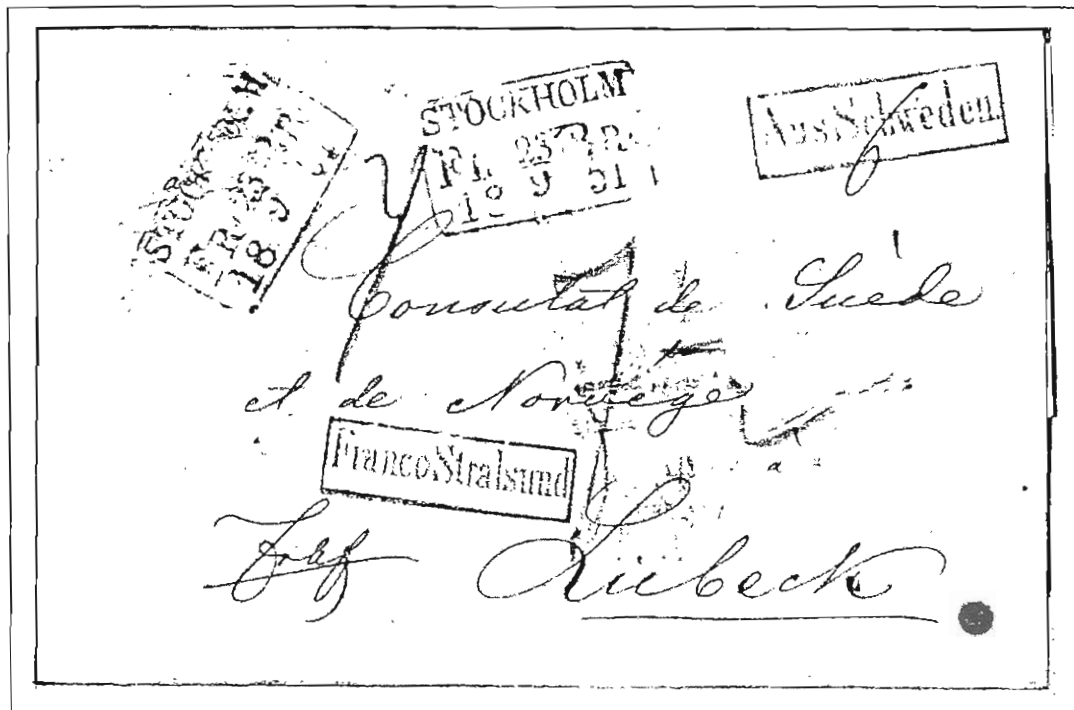
12.10.1832 Brief aus Stockholm über Ystad, Greifswald, im Transit durch Preussen, Grenzausgang Saarbrücken, über Forbach nach St. Brioux in der Bretagne. In Saarbrücken für den 4. Rayon gestempelt, entsprechend in Forbach taxiert mit 10 dec. preussischer + 10 dec. französischer Teilgebühr = 20 decimes, zu zahlen vom Empfänger. Die Gebühr bis Eingang Preussen war vom Absender bezahlt: Stempel „frco. Stralsund“.



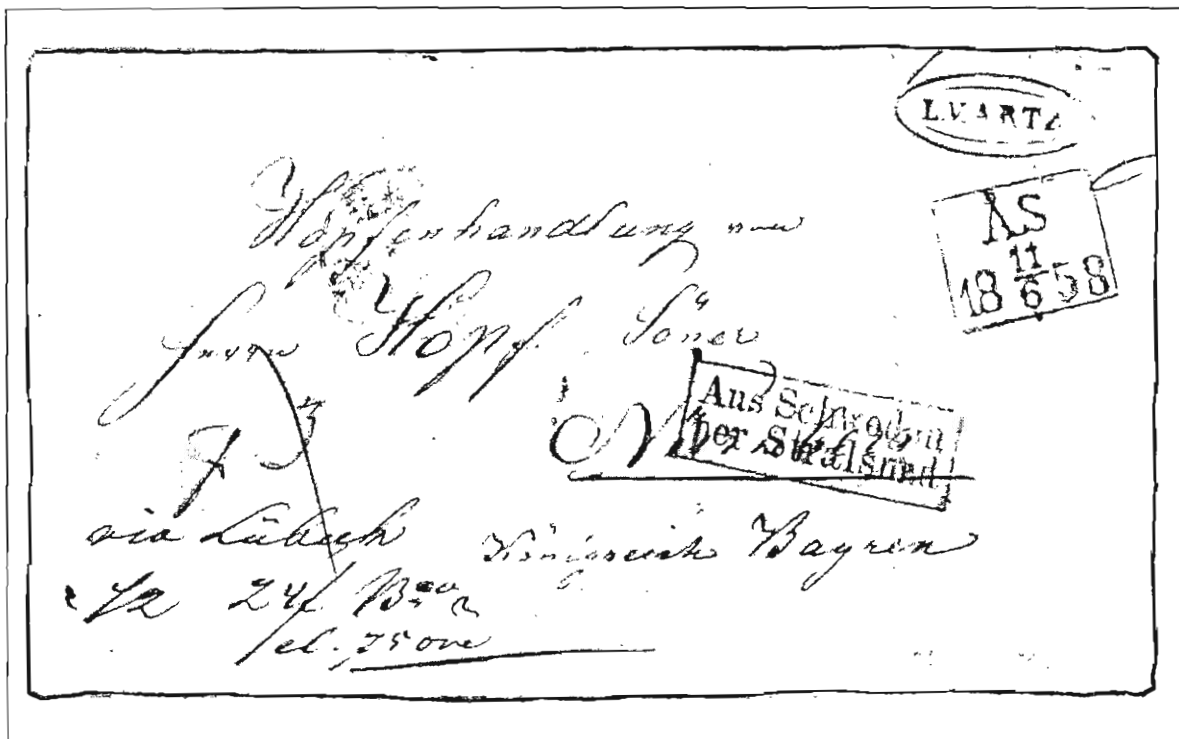
23.8.1837 Grenzfrankierter Brief aus Göteborg über Ystad, Greifswald, Aachen und Givet nach Dünkirchen. Der Brief wurde in Givet nach dem Vertrag mit Thurn und Taxis behandelt. Stempel „Allemagne par Givet“ und Taxstempel „9“ für Briefe aus Schweden (Ord. du Roi vom 18.11.1818, Art. 11), dazu Gebühr Givet – Dünkirchen = 5 dec., zusammen 14 decimes.



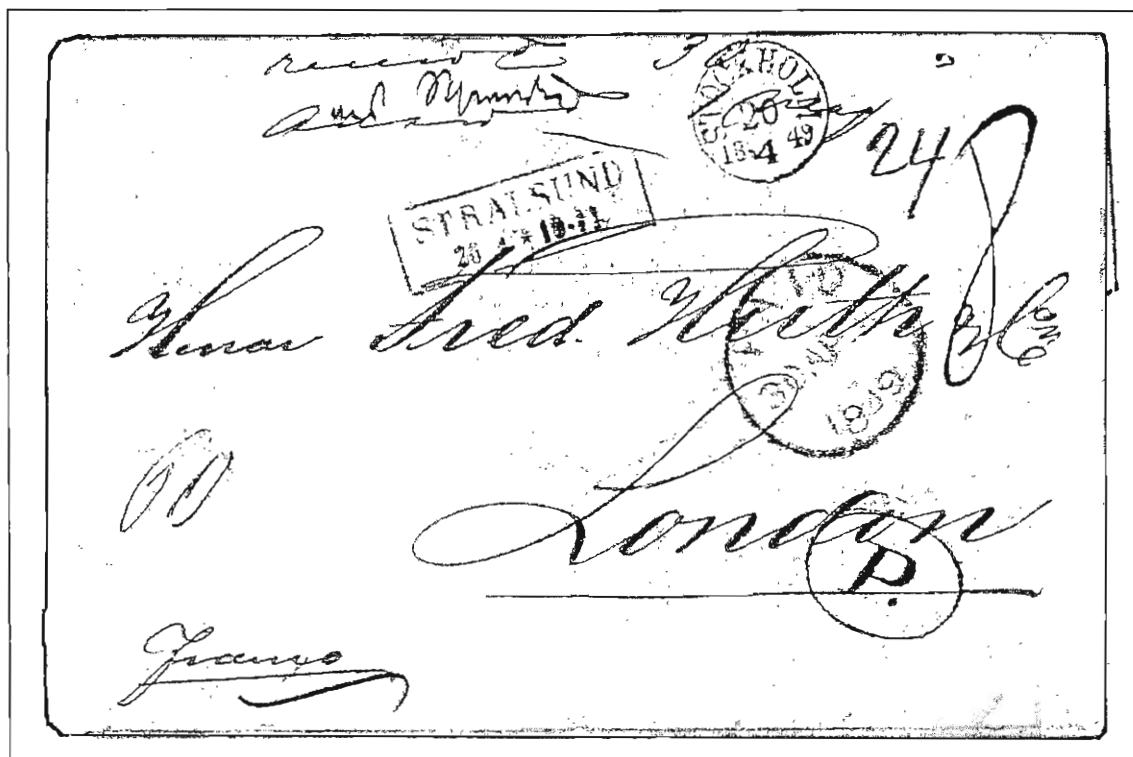
28.4.1843 Brief aus Stockholm über Ystad, Stralsund, im Transit durch Preussen, über Zeitz und Strassburg nach Cette, in Zeitz für den 4. Rayon gestempelt (während Stralsund gegen Aachen schon im 5. Rayon lag, fiel es gegen Saarbrück noch in den 4. Rayon, taxiert mit 36 decimes (14 + 10 + 1 ½).



23.9.1851 Grenzfrankierter Brief aus Stockholm über Ystad und Stralsund nach Lübeck, taxiert mit 7 ½ Schilling, worin 4 Sgr. = 5 ½ Schilling Postvereinsgebühr enthalten sind. Der Rahmenstempel „Franco Stralsund“ löste den Schreibriftstempel „frco. Stralsund“ nur kurzfristig ab.



11.6.1858 Porto-Brief aus As über Ystad, Stralsund, im Transit durch Preussen nach Nürnberg. Die Gebühr von 8 Sgr. = 75 Öre setzte sich zusammen aus 2 ½ Sgr. Inlandgebühr + 2 ½ Sgr. Seepporto + 3 Sgr. Postvereinsgebühr. Ab 1856 Verwendung des Stempels „Aus Schweden per Stralsund“.



20.4.1849 Franco-Brief aus Stockholm über Ystad, Stralsund und Hamburg nach London; handschriftlich „aus Schweden“, P-Stempel von Hamburg, Taxierung: 24 Skilling (vorderseitig) schwedisches Inland + 36 sk. Weiterfranco (= 12 Sgr., rückseitig) = 60 sk. Endgebühr (vorderseitig). Verrechnungstaxe für England 8 d (vorderseitig).

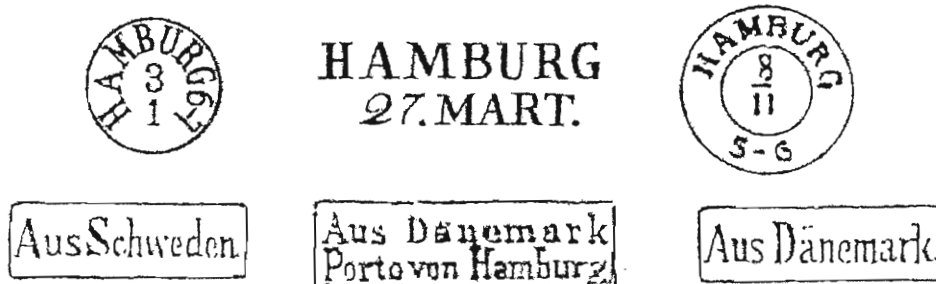


26.7.1852 Franco-Brief aus Malmö über Stralsund, per Bahnpost (rücks. Ostbahn), Berlin-Halberstadt, Deutz-Minden, Coel-Verviers) über Ostende und London nach Schottland, Weiterfranco 3 Sgr. Postverein + 6 ¾ Sgr. Preussen – England = 9 ¾ Sgr. (vorderseitig), Verrechnungstaxe für England incl. belgischem Transit 8 d.

Briefbelege im Transit über Hamburg

Ehe der Postverkehr auf der Ostsee begann, bildete Dänemark die alleinige Brücke zwischen dem Kontinent und Skandinavien, war Hamburg das Tor. Der preussische Postkurs Berlin – Hamburg wurde schon 1814 4mal wöchentlich befahren, mit Anschluss an die nördlichen Postverbindungen. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts gab es in Hamburg zwölf Postanstalten verschiedener Posthoheit, darunter die von Preussen, Dänemark und Schweden. Nach dem Kieler Frieden von 1814, in dem Schweden das Königreich Norwegen zugesprochen war, gab es ein gemeinsames „Königlich Schwedisches und Norwegisches Postamt“. Hamburg wurde zur Drehscheibe des internationalen Postverkehrs. Das galt insbesondere für die Wintermonate, wie weiter vorn hinreichend begründet.

Königlich Preussisches Ober-Post-Amt Hamburg



Königlich Schwedisches (und Norwegisches) Postamt Hamburg



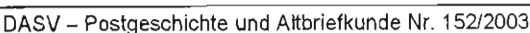
Franco Hamburg.

FRANCO HAMBURG

Königlich Dänisches Ober-Post-Amt Hamburg



Für die Transitzkorrespondenz über Hamburg nach Frankreich ergibt sich dieselbe Situation wie beim Transit über Stralsund bzw. Greifswald. Die Briefe waren bis Hamburg frankiert. Ab da galt für die Verrechnung mit Frankreich beim Grenzübergang Aachen gegen Givet der 3. Rayon, über Saarbrück – Forbach aber der 4. Rayon. Das hat noch in jüngsten Publikationen wieder Verwirrung gestiftet.





11.2.1831 Brief aus Stockholm über Hamburg und Aachen nach Paris, frankiert bis Hamburg = Eingang preussische Grenze, dort vom Königl. Schwedisch und Norwegischen Postamt dem preussischen Ober-Post-Amt übergeben, in Aachen für den 3. Rayon gestempelt, in Paris (direkter Kartenschluss mit Aachen) zunächst irrtümlich „Prusse par Forbach“ gestempelt, darüber richtig „Preusse par Givet“, taxiert mit $1\frac{1}{2} \times (8 \text{ dec. preussisch} + 6 \text{ dec. französisch}) = 21$



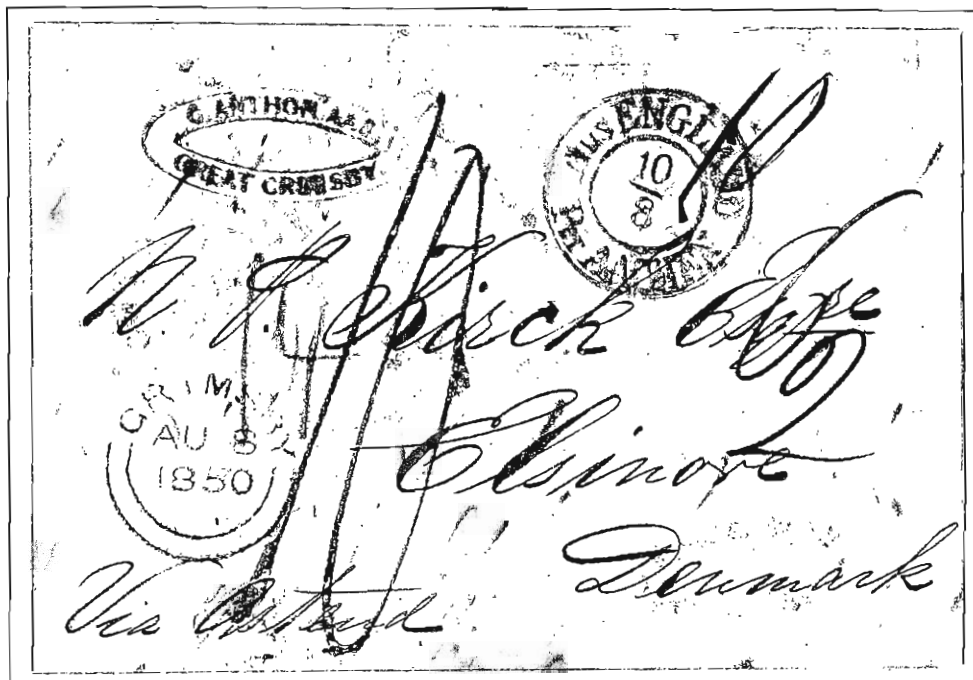
21.9.1839 Sechs-Länder-Transitbrief aus Bergen in Norwegen, über Schweden, Dänemark, Hamburg, Preussen, Belgien und Frankreich nach Bilbao in Spanien, bis Strömstad „forwarded by M. Krohn 28.9.1839 (rückseitig), dort mit 65 sk. Bco. bezahlt bis zur französisch-spanischen Grenze, in Hamburg vom Schwedisch & Norwegischen Post Contor (rücks. Stempel 4. Okt.) dem preussischen O.P.A. übergeben, dabei notiert $10\frac{1}{2}$ Sgr. Fremdgebühr für Transit Preussen – Frankreich $8\frac{1}{2}$ Sgr. und hamburgischer Transit 2 Sgr., über Aachen (Stempel PP), Givet und Bayonne (rücks. 12.10.) nach Bilbao, dort vom Empfänger noch zu zahlen 9 Reales.



13.9.1860 Franco-Brief, aufgegeben am Kieler Bahnhof, über Hamburg, dort vom Königl. Dänischen Ober-Postamt dem Preussischen Ober-Postamt übergeben, postlagernd nach Koblenz, frankiert mit 3 Paaren zu je 4 Skilling = 24 Sk. Oder 6 Sgr., wovon 3 Sgr. an Preussen zu vergüten waren.



14.2.1861 Mit 90 Öre frankierter Doppelbrief aus Göteborg, auf dem Landweg durch Schweden und Dänemark nach Hamburg, dort vom schwedischen Postamt (rücks. Stempel „K.S.P.A. (D.) 18.2.1861“) dem preussischen Ober-Postamt übergeben (rücks. D.K. Hamburg 18.2)) und „fr. 5“ in blauer Tinte, vorders. Stempel „Aus Schweden“, im Transit durch Preussen und Baden nach Langnau in der Schweiz

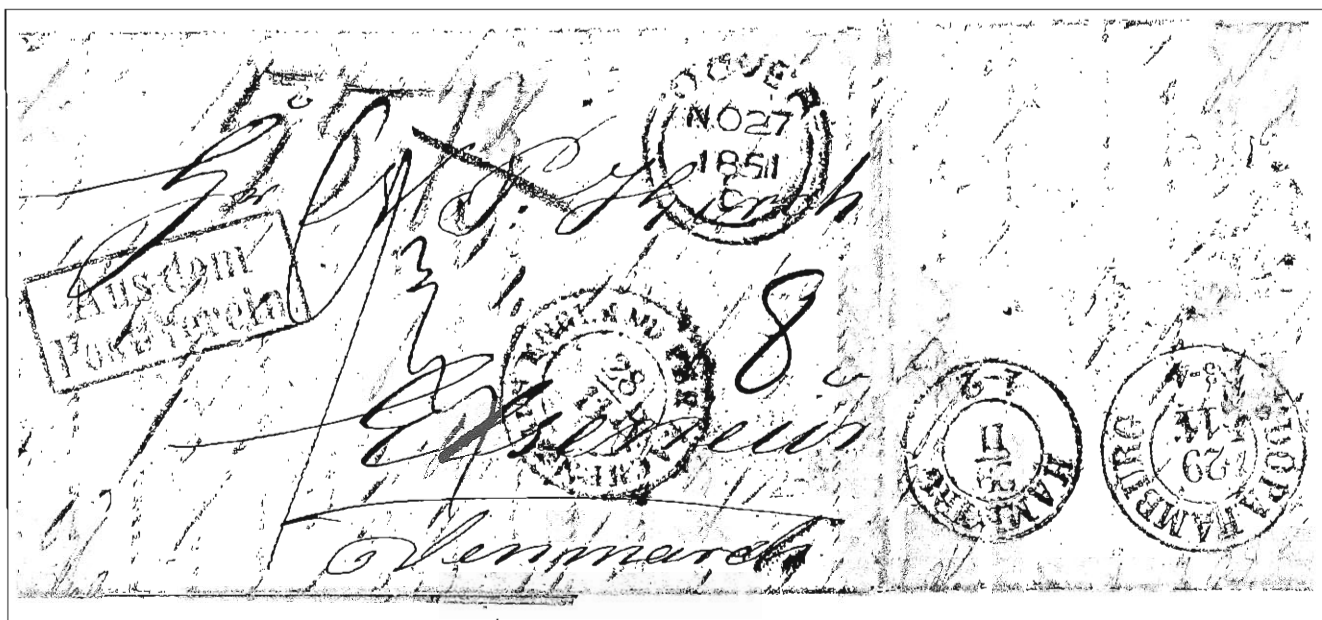


8.8.1850 Porto-Brief aus Grimsby über London, Ostende, Aachen und Hamburg nach Elsinore (Helsingör). Taierung: 6 d englisch + 2 d belgisch = 8 d = 6 2/3 Sgr. (rückseitig) + 3 1/3 Sgr. preussischem Transit = 10 Sgr. Fremdgebühr (14 Schilling hamburgisch) + 7 Sgr. dänisches Inland = 17 Sgr. dänische skilling (rückseitig).

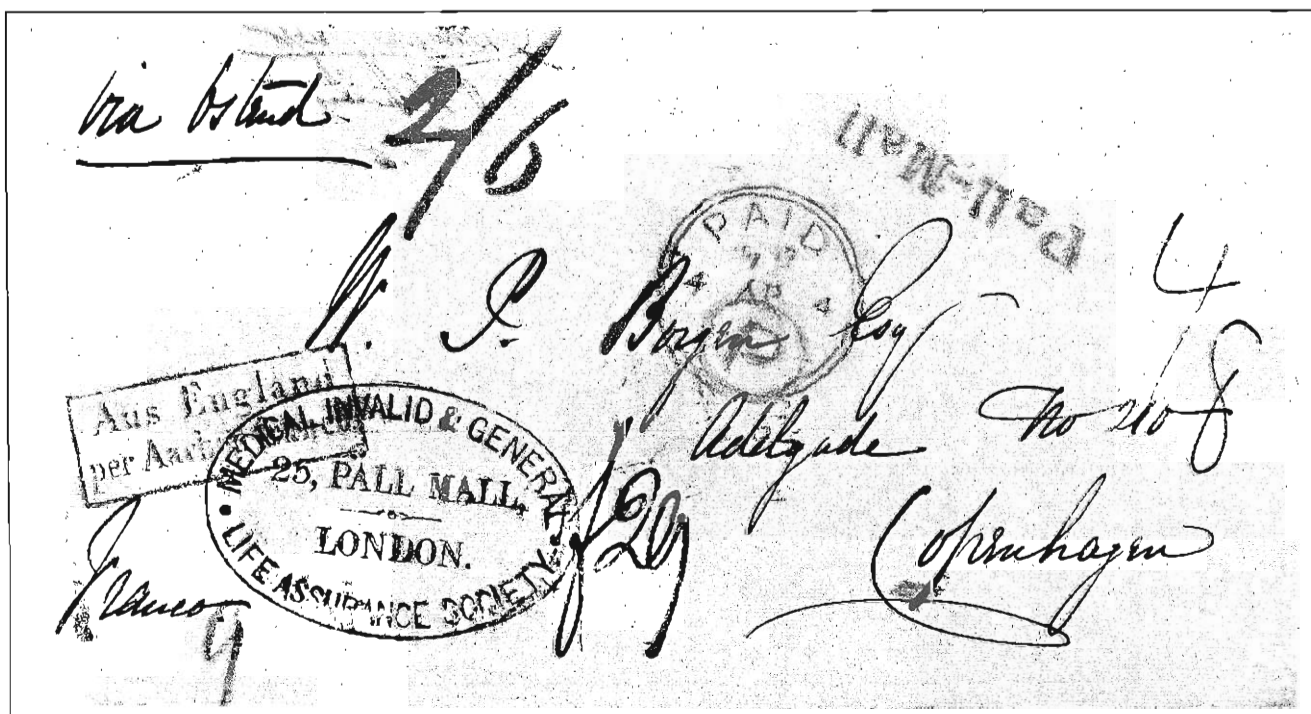


18.7.1852 Franco-Brief aus London, im direkten Kartenschluss über Hamburg durch Dänemark nach Uddewalla, rückseitig Stempel des Stadtpostamtes und des dänischen Oberpostamtes in Hamburg, mit 1/10 sh in London bezahlt bis zum Bestimmungsort (10 d englisch + belgisch + 4 d preussisch + 8 d = 6 2/3 Sgr. Weiterfranco. Die schwedische Gebühr war mit Vertrag zum 1.7.1852 drastisch auf 2 1/2 Sgr. reduziert worden.

Transit über Hamburg nach Skandinavien

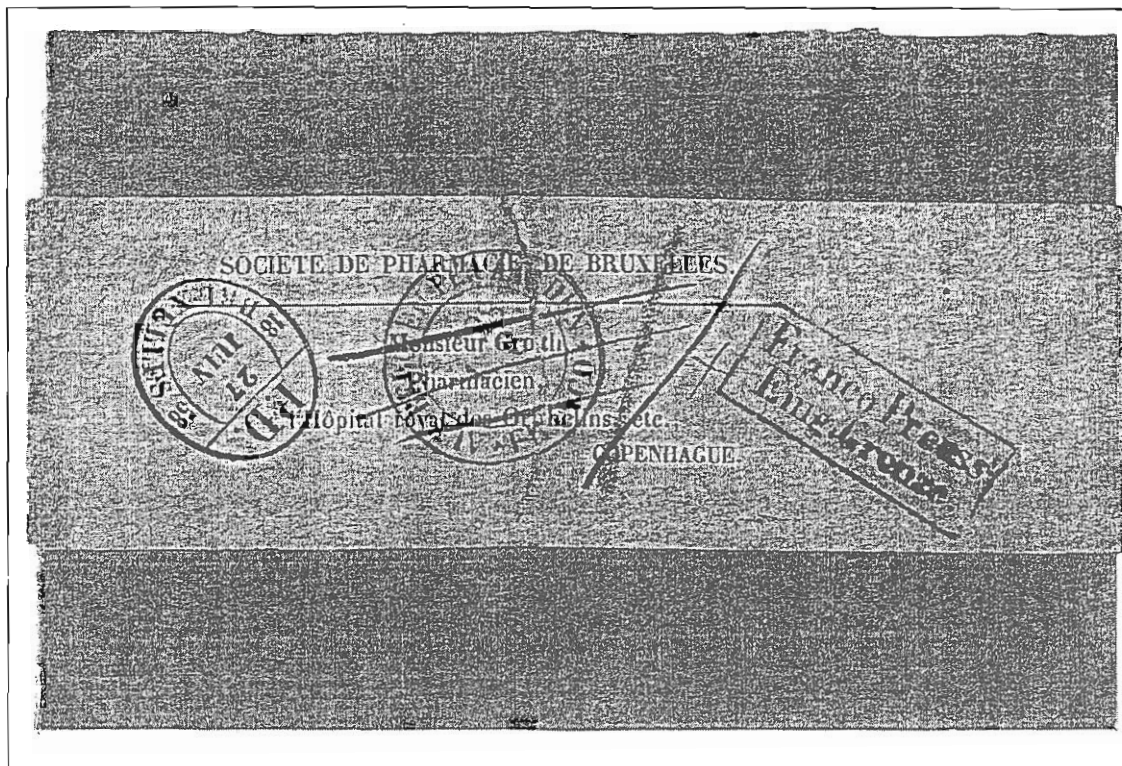


27.11.1851 Porto-Brief aus Dover über Ostende und Aachen nach Hamburg, dort vom preussischen Ober-Post-Amt dem Königl. Dänischen Über-Postamt übergeben und zum Bestimmungsort Helsingör expediert. In Dover 8 d Verrechnungstaxe notiert (6 d englisch + 2 d belgisch = 6 ¼ Sgr.), in Aachen 3 Sgr. Postvereinstaxe hinzuaddiert = 9 ¼ Sgr., in Hamburg vom dänischen OPA „AUS DEM POSTVEREIN“ gestempelt, dem Weiterporto 13 skilling für dänisches Inland zugerechnet und die Endsumme mit 55 skilling notiert.

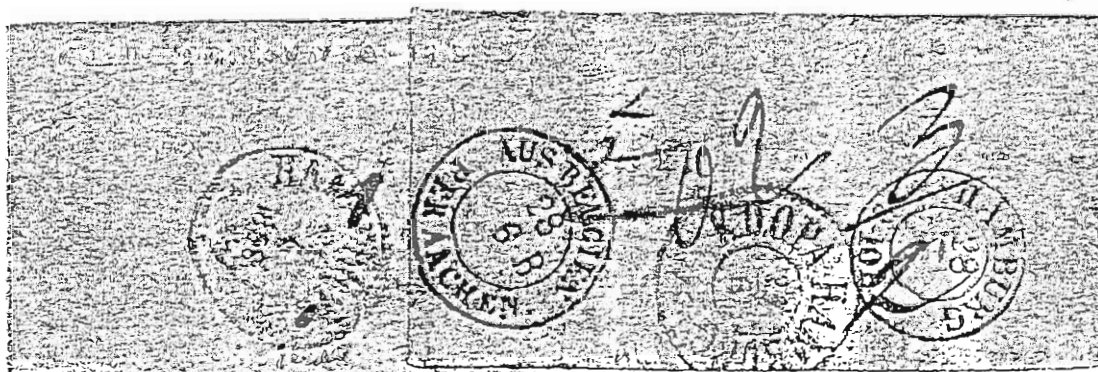


4.4.1850 Nach dem Ende des 1. Preussisch-dänischen Krieges und Wiederaufnahme der Postverbindungen von London nach Kopenhagen adressierter Brief, über Ostende, Aachen und Hamburg, für die 2. Gewichtsstufe mit 2 sh 6 d frankiert, wovon 4 d für preussischen Transit und 8 d für Fremdgebühr notiert, in Hamburg vom preussischen Ober-Postamt dem dänischen Ober-Postamt übergeben (rückseitige Stempel) und 29 sk Weiterfranco notiert.

Transit über Hamburg nach Skandinavien



Rückseite



Thurn und Taxis

Dänemark

Preussen

Streifbandsendung vom 27.6.1858 aus Brüssel über Aachen nach Hamburg, dort vom preussischen zunächst dem taxisschen, von da dem dänischen Ober-Postamt übergeben, nach Kopenhagen. Laut Postvertrag von 1847 waren gedruckte Sachen gegenseitig bis zur Grenze zu frankieren. Ausnahmsweise für Dänemark galt das über 1852 hinaus. So ist nur die belgische Gebühr vom Absender bezahlt. Der seltene Fall hat die preussischen Postbeamten in Aachen zu doppeltem Stempelfehler verleitet: weder der vorderseitige Franco-Stempel noch der rückseitige Porto-Stempel waren zutreffend, sondern erst der Rahmenstempel "Franco Preuss. Eing. Grenze". Er ist bisher erst zweimal registriert.

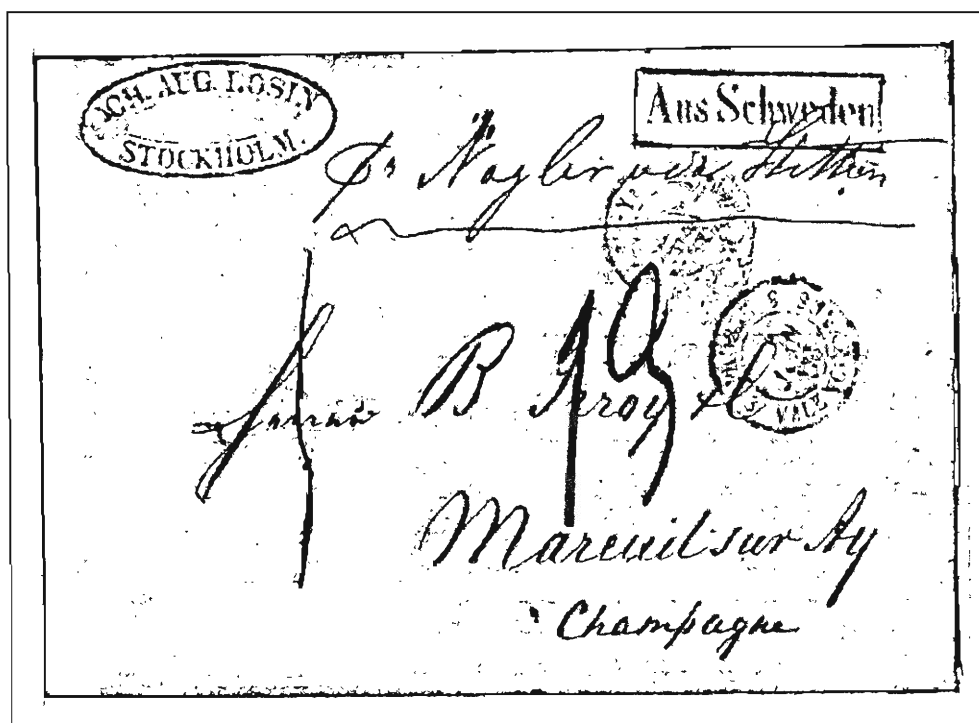
Transit über Stettin

Wie schon in der Einleitung erwähnt, wurde 1852 eine einmal wöchentliche Dampfschiffverbindung zwischen Stettin und Stockholm eingerichtet. Die Gesamtgebühr für den einfachen Brief betrug 8 Sgr., mit 1 Sgr. Ermässigung für Postorte innerhalb einer 20 Meilen-Distanz von den drei preussischen Austauschämtern Hamburg, Stralsund und Stettin. Für Transitbriefe aus Schweden nach England kamen, wenn frankiert, noch 2 ¼ Sgr. für den belgischen Transit und englische Inlandgebühr hinzu, wenn unfrankiert, noch 4 Sgr.

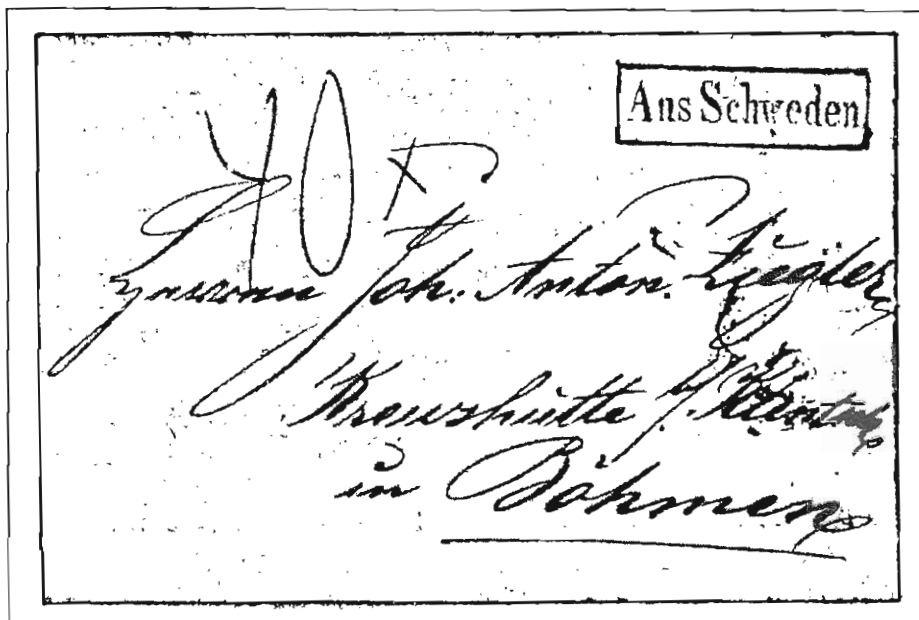
Preussen benutzte das 1853 in Dienst gestellte Dampfschiff „Nagler“, benannt nach dem preussischen Generalpostmeister. Es galt als das beste Schiff in der Ostsee, schneller und komfortabler als der „Preussische Adler“, der für Fahrten zwischen Stettin und Kronstadt, dem Hafen von St. Petersburg, eingesetzt wurde.



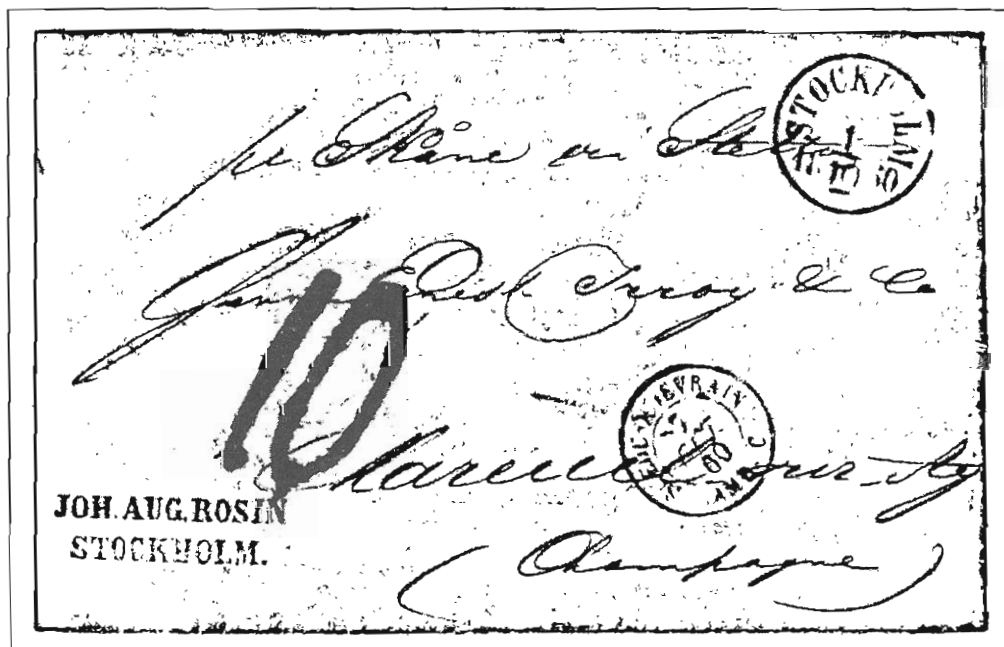
Rückseite



7.6.1858 Porto-Brief aus Stockholm „pr. Nagler via Stettin“, im Transit durch Preussen über Aachen und Valenciennes nach Mareuil. Gebühr Schweden – Preussen 8 Sgr. = 10 dec. + 3 dec. französisch = 13 dec. Endgebühr.



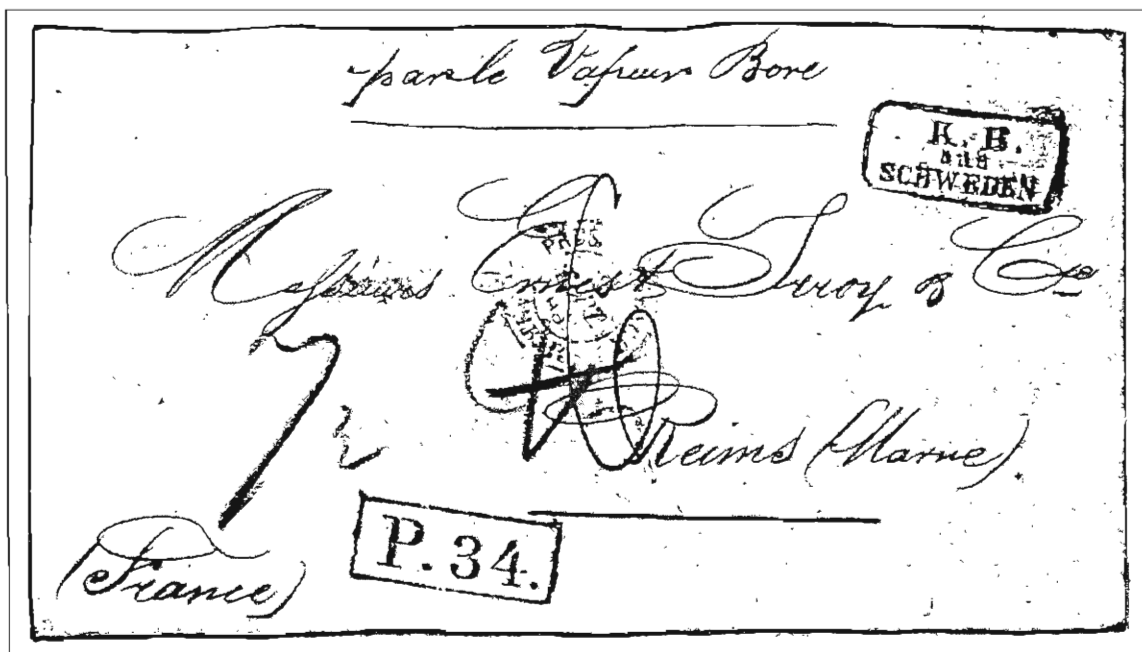
27.10.1860 Porto-Brief aus Stockholm, auf dem Seeweg per Postdampfschiff „Nagler“ nach Stettin (rücks. DK 1.11.), im Transit durch Preussen nach Klentsch in Böhmen. Der preussisch-schwedische Postvertrag von 1852 hatte Gültigkeit für alle Mitgliedsländer des Postvereins; die Gebühr für den einfachen Brief betrug 8 Sgr. = 40 Neukreuzer österreichisch (ab 1858).



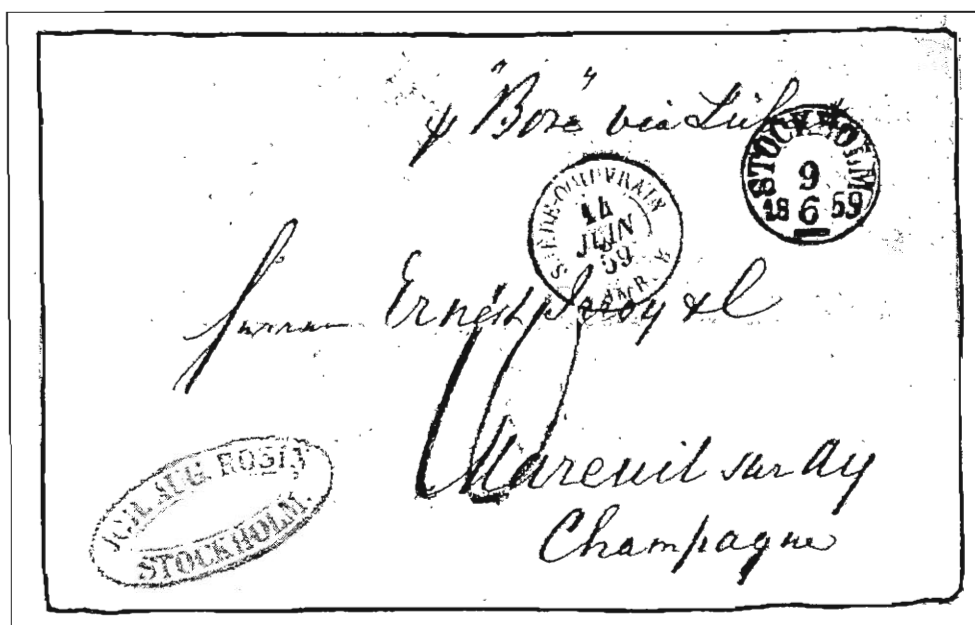
1.10.1860 Porto-Brief aus derselben Korrespondenz, mit dem Dampfschiff „Skane“ befördert, ab Stettin aber im geschlossenen Briefpaket durch Preussen, ohne preussische Stempel. Durch pauschale Transitvergütung entfiel auch die preussische Teilgebühr. Gesamtgebühr somit 8 Sgr. = 10 dec.

Transit über Lübeck

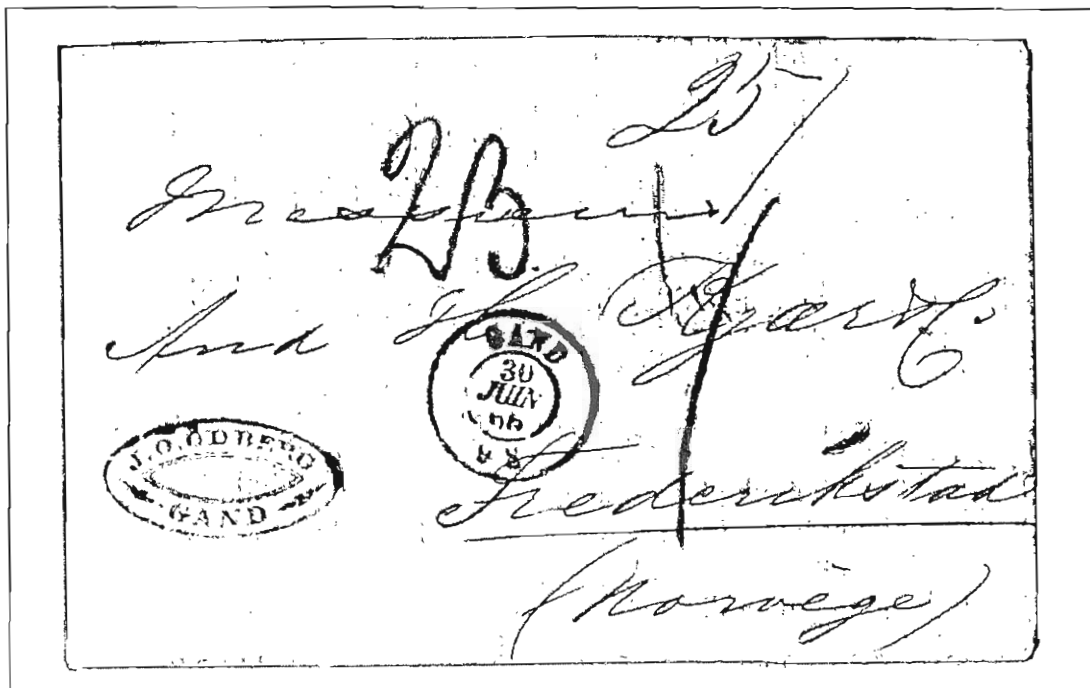
1829 hatte Preussen in Lübeck zum Anschluss an die Dampfschiffverbindungen mit Russland eine Postagentur eröffnet. In der Folge konnte sie auch die später eingerichteten Linien auf der Ostsee nutzen, sofern sich günstige Verbindungen ergaben. So gab es schon ab 1841 einen Kurs Lübeck – Stockholm, 1848 Lübeck – Kopenhagen – Göteborg und ab 1855 mit dem Dampfer „Bore“ einer privaten Reederei nach Stockholm. Und schon 1851 bestand ab Büchen nach Lübeck ein Eisenbahnanschluss an die Strecke Berlin – Hamburg.



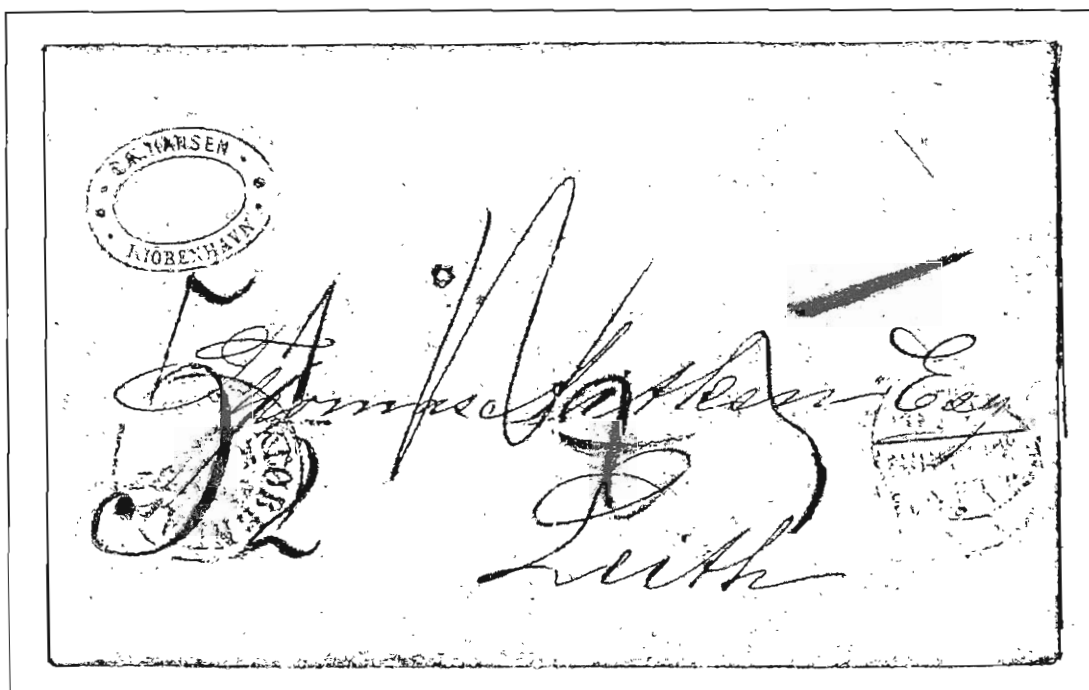
20.8.1863 Portobrief aus Stockholm „par le Vapeur Bore“ nach Lübeck. „K.B.“ = Kasse-Brev = Aus dem Schiffsbriefkasten, über Hamburg im Transit durch Preussen über Saarbrücken (Stempel „P.34“) nach Reims. Taxen: Schweden – Preussen 4 ½ Sgr. + 3 Sgr. preussischer Transit, dazu 6 dec. französisch.



9.6.1859 Porto-Brief aus Stockholm über Lübeck und Hamburg, im geschlossenen Transit durch Preussen nach Mareuil, Gesamtgebühr 10 dec.



30.6.1866 Porto-Brief aus Gent, per Bahnpost Verviers – Coeln, im Transit durch Preussen nach Lübeck, auf dem Seeweg über Dänemark zum norwegischen Transitpostamt Sandösund und nach Frederikstad; für Transit Postverein 4 Sgr. notiert, Endgebühr 25 skilling norwegisch.



11.4.1865 Porto-Brief aus Kopenhagen über Lübeck, im Transit durch Preussen, über London und Edinburgh nach Leith. Die Teilgebühren von 2 Sgr. für Dänemark, 3 Sgr. Postverein und ½ Sgr. Transit Belgien wurden beim Grenzausgang Aachen durch einen Verrechnungsstempel „5 ½“ angezeigt.

Grenzeingang Preussen per Bahnpost

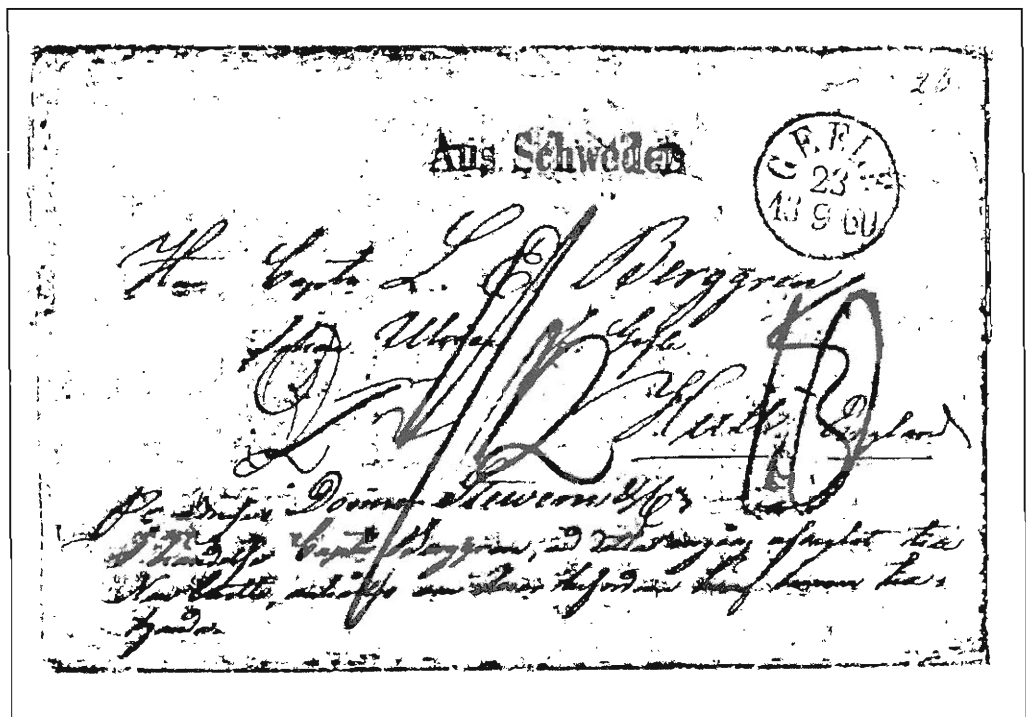
Im Jahr 1849 hatte Preussen die Post-Speditionsämter geschaffen, die ausschliesslich dem Bahnpostdienst gewidmet waren und 1856 in Eisenbahn-Postämter umbenannt wurden. Ihre ambulanten Büros übernahmen bald auch im grenzüberschreitenden Postverkehr Funktionen der Austauschämter. Für die nordische Korrespondenz fiel diese Rolle dem Eisenbahn-Postamt Nr. III mit Sitz in Berlin zu mit der Hauptstrecke Berlin-Hamburg. Von ihr zweigte 1851 die Linie Lauenburg-Büchen-Lübeck ab. Von Hagenow aus waren auch Wismar und Rostock angeschlossen, eine Weiterführung der schon 1843 eröffneten Strecke Berlin-Stettin nach Stralsund aber erst 1863 fertiggestellt.

Die erste Strecke, auf der ambulante Postbüros mit grenzüberschreitender Korrespondenz tätig wurden, war die zwischen Berlin und Stettin. Ab 1852 fand sie Anschluss an die neu eingerichtete Dampfschiffverbindung nach Stockholm, die ab 1853 von der „Nagler“ befahren wurde. Ab 1854 ist hier der Herkunftsstempel „Aus Schweden“ ohne Rahmen belegt, der 1858 von der Einheitstype mit Rahmen abgelöst wurde. Vor der am meisten befahrenen Strecke Berlin-Hamburg finden wir Herkunftsstempel nur auf Briefen, die erst in Büchen etwa aus dem östlichen Holstein eingingen, da die über Hamburg eingehende Post ja schon dort umgearbeitet war. Eine bedeutende Rolle spielte dagegen später die Strecke Lübeck-Lauenburg für die über die Hansestadt eingehende Schiffspost, die direkt auf die Züge umgeladen wurde. Ihre Streckenstempel sind ab 1865 für Transitpost nach dem westlichen Ausland mit auffallenden Verrechnungsstempeln kombiniert.

Aus Schweden

STETTIN.
27 9 III
BERLIN.

Rückseite



23.9.1860 Porto-Brief aus Geele über Stockholm, per Seepost nach Stettin, per Bahnpost Stettin – Berlin, im Transit durch Preussen, nach London und Hull, in Stockholm irrtümlich Taxstempel „10“ für Frankreich notiert, Seeposto 2 ½ Sgr., Transit Postverein rückseitig 3 Sgr., Endgebühr 1 sh 2 d.

Grenzeingang Preussen per Bahnpost

HAMBURG.
54 II.
BERLIN.

Rückseite



4.4.1860 Eingeschriebener Brief aus Kopenhagen über Hamburg, Eingang Preussen per Bahnpost Hamburg-Berlin mit rotem Herkunftsstempel, im Transit durch Preussen nach Athen, Weiterfranco nach Griechenland 8 1/4 Sgr. (rückseitig in blauer Tinte).

KIEL
15.12 IR
HAMBURG

Rückseite



14.12.1867 Eingeschriebener Brief aus Kopenhagen, auf dem Seeweg nach Kiel, per Bahnpost Kiel-Hamburg (R = Retour: Stempelfehler). Mit Datum vom 24.12.1866 war Schleswig-Holstein preussische Provinz geworden; zuvor gehörte Altona noch zu Dänemark, Frankierung hier noch nach dem Inlandtarif.

Amts-Blatt

des Königlich-Preussischen Post-Departements.

— № 45. —

Nr 97.

Die Einrichtung Preussischer ambulanter Bureau auf der Lübeck-Büchen-Lauenburger Eisenbahn betreffend.

Mit dem 8. Oktober treten auf der Lübeck-Büchen-Lauenburger Eisenbahn Preussische ambulante Postbureau in Wirksamkeit. Dieselben führen die Bezeichnung »Preussisches Eisenbahn-Postbureau Lauenburg« und ressortiren von dem Eisenbahn-Post-Amte Nr. 3 in Berlin.

In Folge der Einschränkung der Post-Dampfschiffahrten auf der Route Stralsund-Malmö ist die Correspondenz nach Schweden vorläufig und bis auf weitere Verfügung ausschließlich in der Richtung auf die Preussischen Eisenbahn-Postbureau Lauenburg zu spediren, welche die Weiterendung in geschlossenen Briefspadeten auf die Schwedischen Auswechselungs-Post-Anstalten via Lübeck im Transit durch Dänemark bewirken.

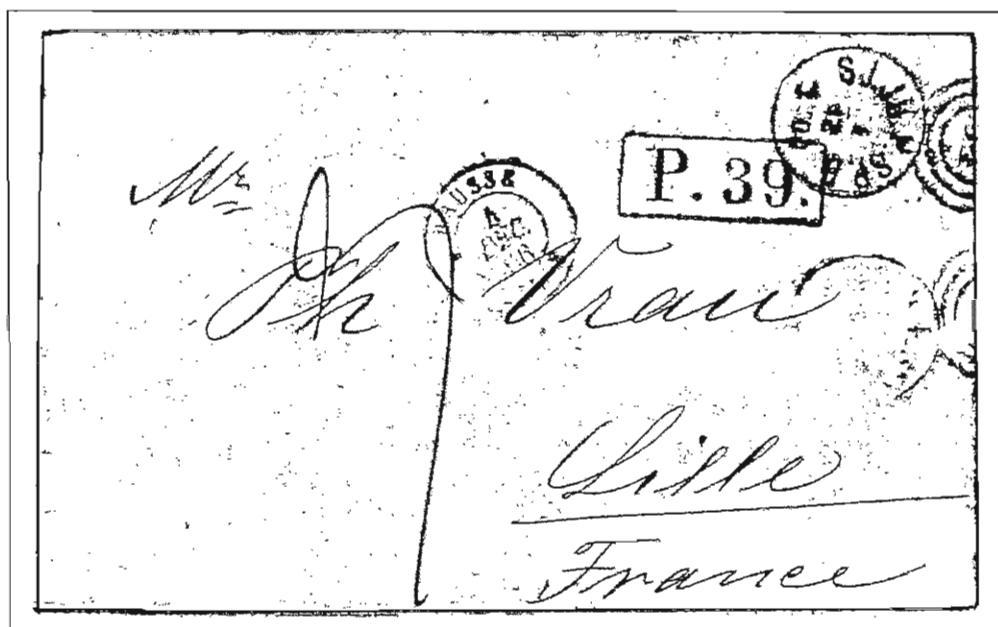
Die Fahrpost-Sendungen nach Schweden sind nach wie vor auf Stralsund zu leiten.

Die Eisenbahn-Postbureau Lauenburg vermitteln auch den Briefverkehr mit Dänemark, soweit die Correspondenz nicht auf Kolding zu spediren oder soweit nicht durch specielle Verfügung die Expedition über Stralsund vorgeschrieben ist.

In der Expedition der Fahrpost-Sendungen nach Dänemark tritt eine Aenderung nicht ein.
Berlin, den 5. Oktober 1865.

LÜBECK
2 12 MIT
LAUENBURG
RÜCKSEITE

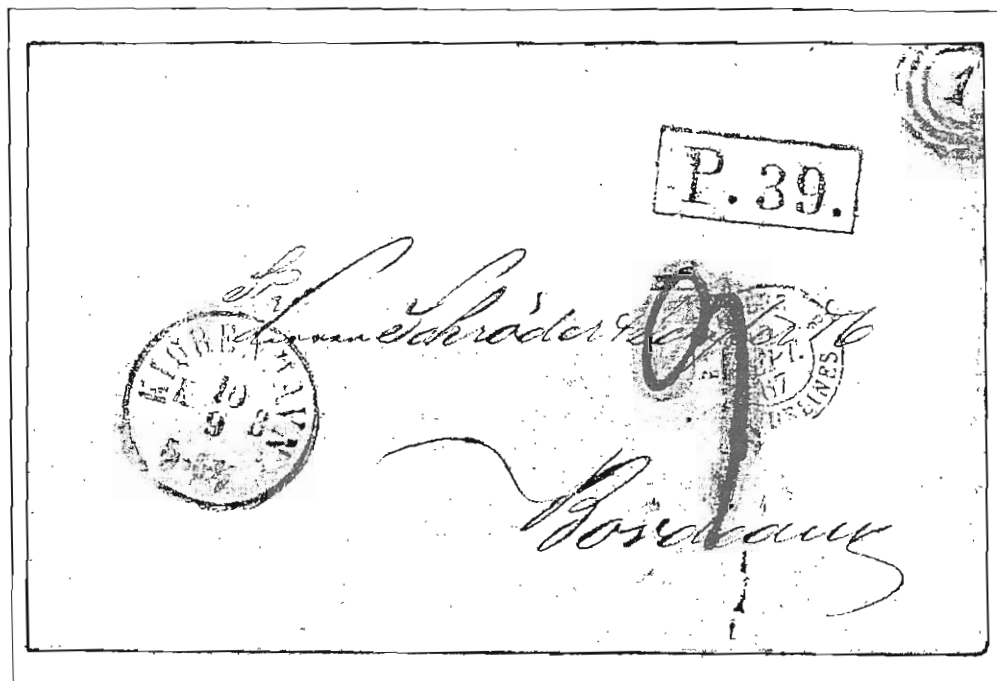
1 1/2 a.P.



1.12.1866 Porto-Brief, aufgegeben bei der dänischen Bahnpost, Eingang Preussen per Bahnpost Lübeck-Lauenburg mit Verrechnungstempel „1 1/2 a.P.“ (1 1/2 Sgr. an Preussen). Beim Ausgang Preussen in Aachen mit dem Nummern-Stempel „P.39“ (3. Verteilung) zur Taxierung von Briefen aus Dänemark gekennzeichnet, Ankunft in Lille 4.12.

1 ½ a.P.

KIEL
11 9 IR
HAMBURG



10.9.1867 Porto-Brief aus Kopenhagen über die Postdampferlinie Korsör – Kiel, Eingang Preussen per Bahnpost Kiel-Hamburg mit Verrechnungstempel „1 ½ a.P.“, Ausgang Preussen mitz Stempel „P. 39“ für Porto-Briefe Dänemark – Frankreich, über Paris nach Marseille, Gesamtgebühr 9 decimes

6 ½

3 ¼ a.P.

STRALSUND
4 6 IR
BERLIN

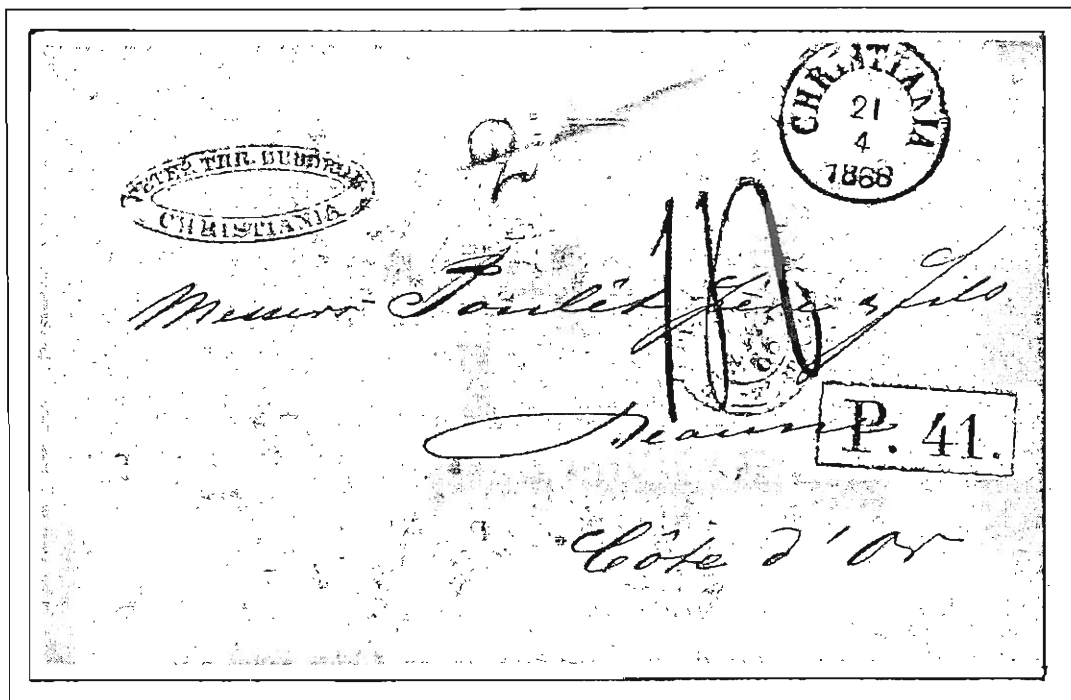


2.6.1868 Porto-Brief aus Stockholm, per Seepost nach Stralsund, Eingang Preussen per Bahnpost Stralsund-Berlin mit Verrechnungstempel „3 ¼ a.P.“, Ausgang Preussen in Aachen mit Verrechnungstempel „6 ½“ Sgr. der Gebühr Schweden – Preussen, zu vergüten von England, Ankunft in Glasgow 7.6.

Grenzeingang Preussen per Bahnpost

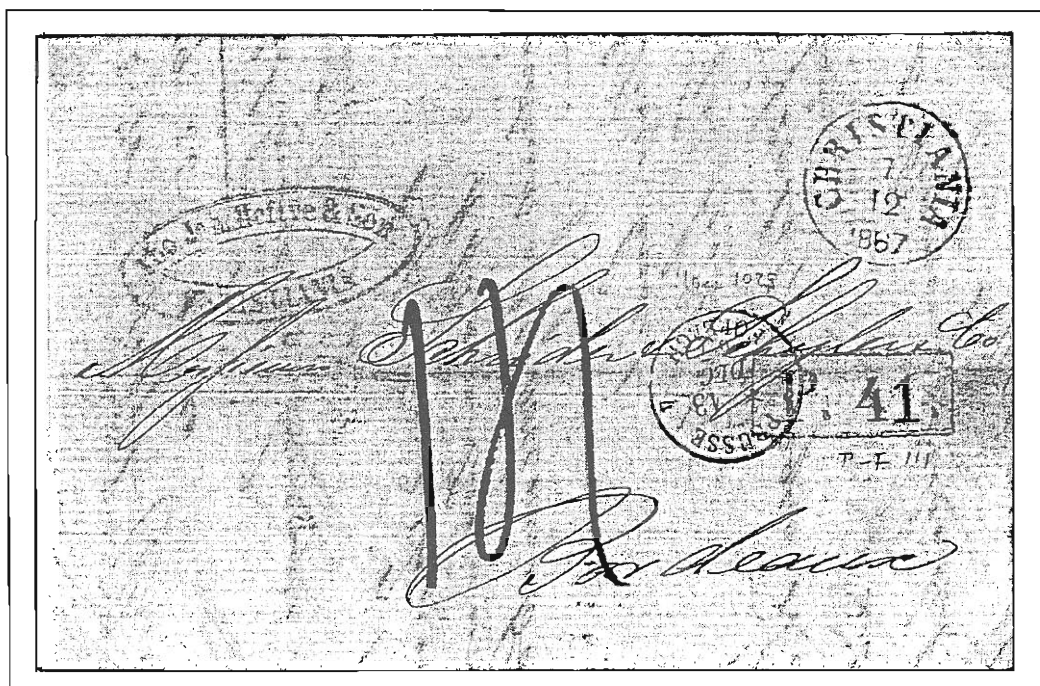
5. a. P.
LÜBECK
24 4 IVT
LAUENBURG

P. 41.



21.4.1866 Porto-Brief aus Christiania (Oslo) nach Beaune, über den norwegischen Transit-hafen Sandöund auf dem Seeweg über Dänemark nach Lübeck, Eingang Preussen per Bahnpost Lübeck-Lauenburg mit Verrechnungstempel „5 a.P.“ (5 Sgr. an Preussen), Gebühr Norwegen – Preussen 20 sk. Sp. (Stempel rückseitig), Ausgang Preussen Saarbrück – Forbach mit Stempel „P.41“ für für Porto-Briefe Norwegen – Frankreich.

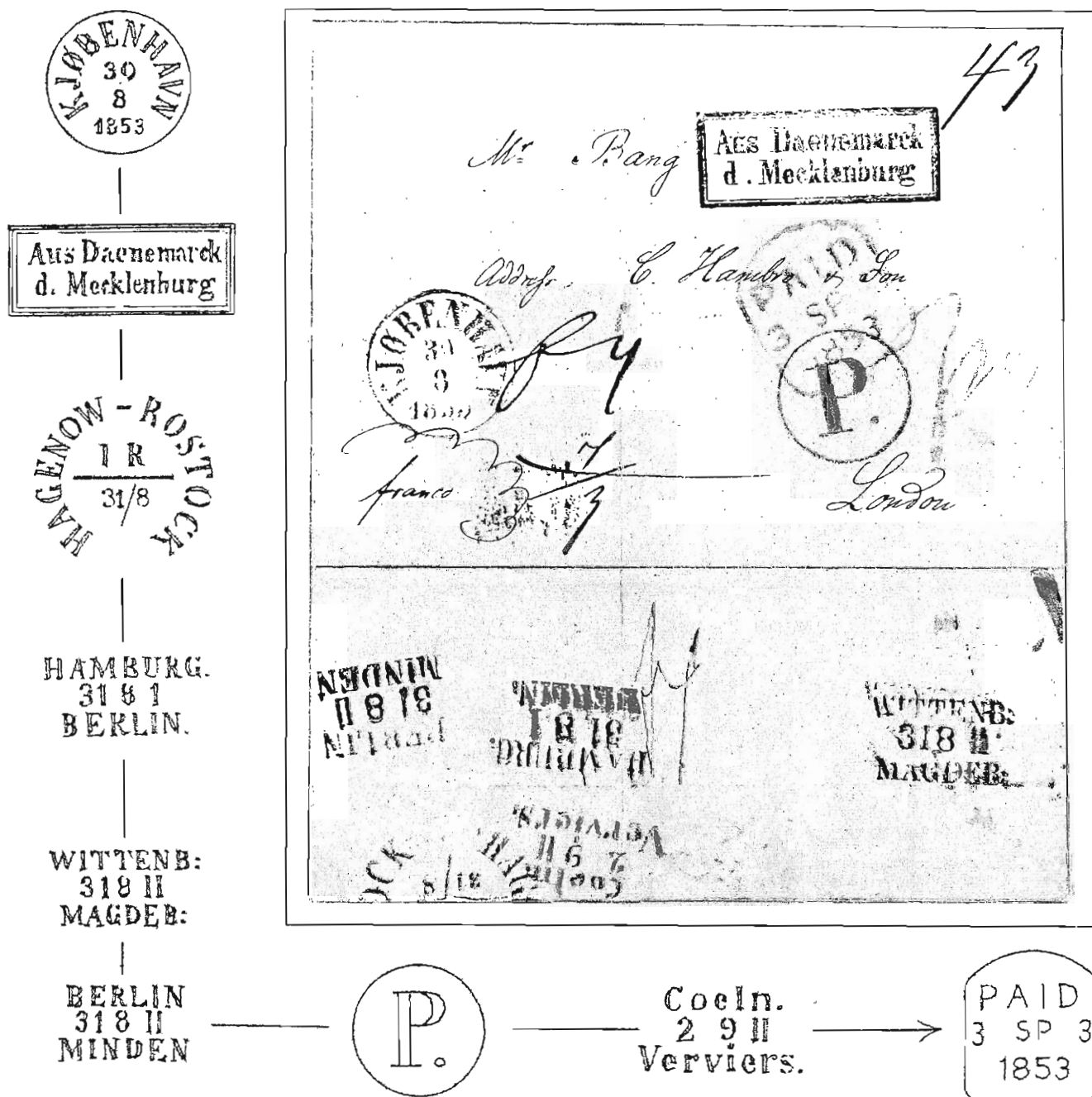
5. a. P.
KIEL
1112 IR
HAMBURG



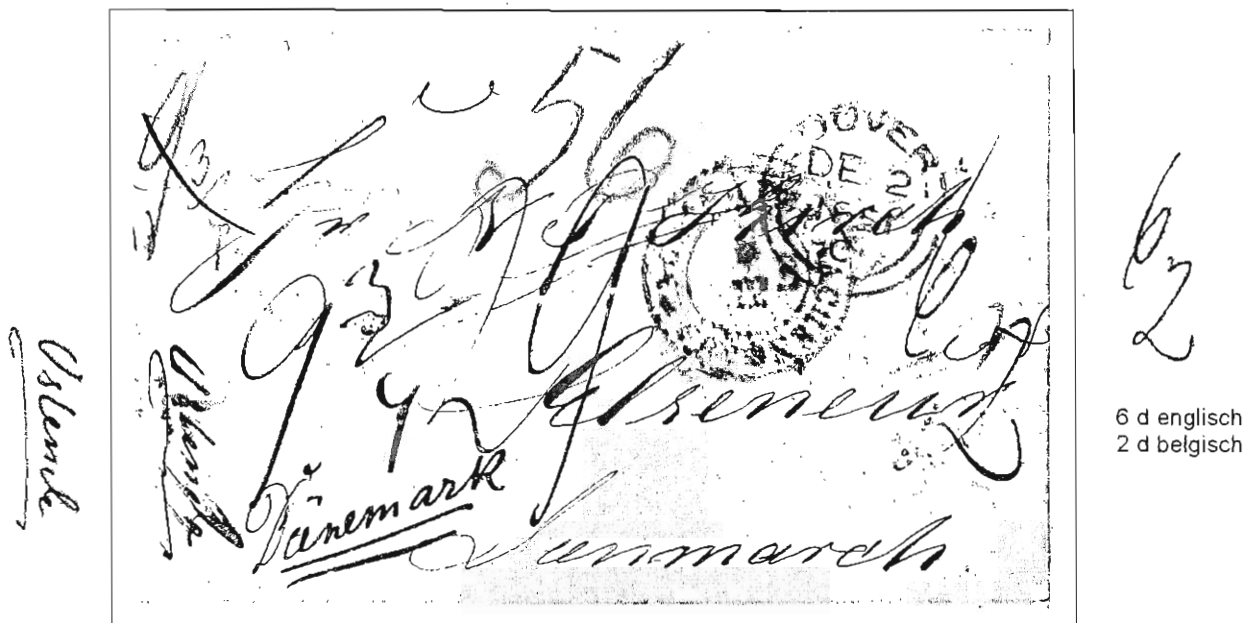
7.12.1867 Porto-Brief aus Christiania nach Bordeaux, über Schweden auf dem Landweg bis Korsör, von dort per Seepost nach Kiel, Grenzeingang Preussen per Bahnpost Kiel-Hamburg mit Stempel „5 a.P.“, Ausgang Preussen wie oben, Stempel aber in blau! Endgebühr incl. 6 decimes französische Inlandgebühr = 14 decimes.

Transit über Wismar, Mecklenburg

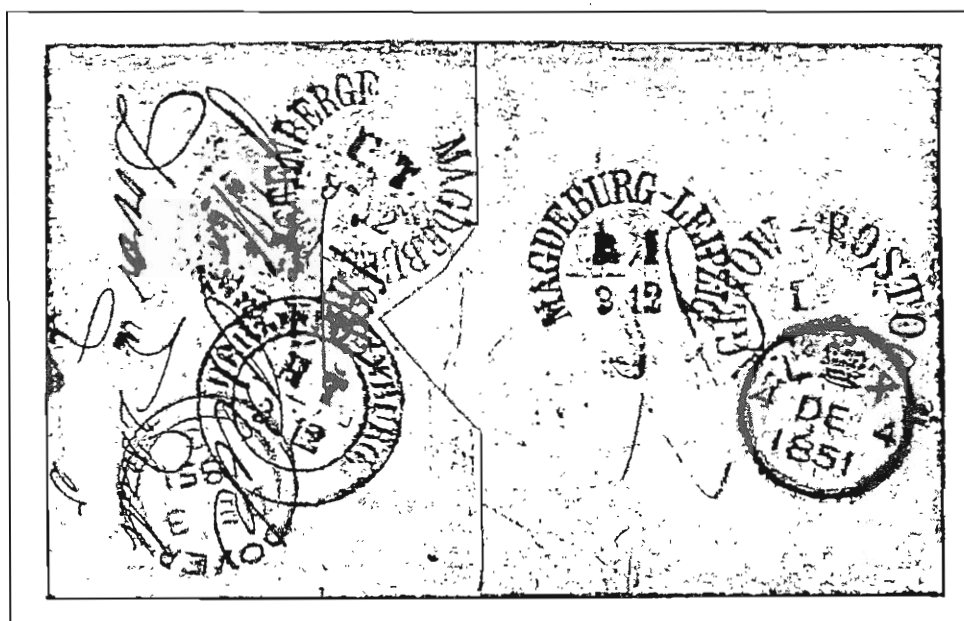
Die Seestadt Wismar hatte 1848 eine Schiffspostlinie nach Kopenhagen ins Leben gerufen und noch in demselben Jahr durch Bau einer Eisenbahnverbindung zwischen Hagenow und Wismar Anschluss an die Bahnlinie Berlin-Hamburg bewirkt. In Konkurrenz zu den übrigen Ostseehäfen ist diese Linie nur selten für Postverbindungen mit Preussen benutzt worden, obwohl die Gebühren für dänische + Seegebühr mit 3 Sgr. für den einfachen Brief kostengünstig war.



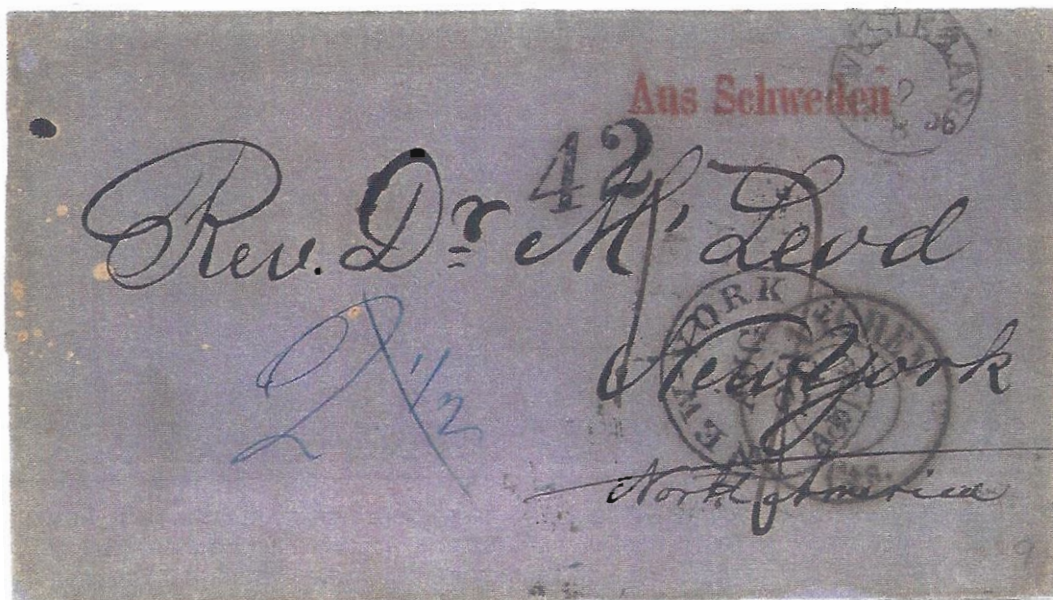
30.8.1853 Franco-Brief aus Kopenhagen nach London, mit dem Dampfer Obotritt der dänisch-mecklenburgischen Schifffahrtslinie nach Wismar, mecklenburgische Bahnpost Hagenow-Rostock (retour), Grenzeingang Preussen per Bahnpost Hamburg-Berlin, Ausgang Preussen per Bahnpost Coeln-Verviers (Stempel „P“ im Kreis) über Ostende nach London, Weiterfranco 7 Sgr., darin 4 Sgr. Postverein, dänische + Seegebühr 3 Sgr., zusammen 10 Sgr. = 43 Lsk.



2.12.1851 Porto-Brief aus Dover über Ostende, im Transit durch Preussen und Mecklenburg nach Helsingör in Dänemark, Taxierung: 6 d englisch + 2 d belgisch Transit = 8 d = 6 ¾ Sgr. (Umrechnung in 29 skilling dänisch irrtümlich, daher wieder gestrichen) plus 3 Sgr. preussisch Transit = 9 ¾ Sgr. (in blauer Tinte: von Dänemark zu vergüten), ergibt umgerechnet 42 skilling + 14 skilling dänisch = 56 skilling Endgebühr, zu zahlen durch den Empfänger.



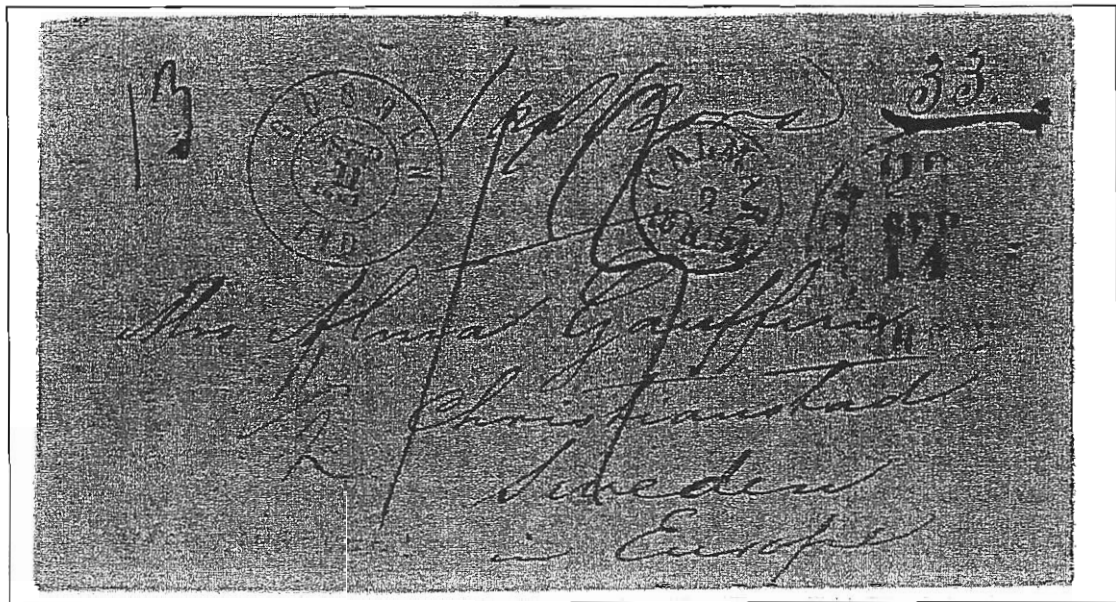
Kopie der Rückseite. Mit Einführung der Bahnpost-Streckenstempel 1851 wurden bis 1853 alle Briefe rückseitig im Zug gestempelt. Das gestattet die Rekonstruktion des genauen Speditionsweges: auf dem Seeweg von Dover bis Ostende, ab dort per Bahnpost X über Aachen-Köln, per Bahnpost VIII über Minden, versehentlich bis hinter Magdeburg, zurück mit Bahnpost VII (Magedburg-Leipzig retour), Bahnpost III (Magdeburg-Wittenberge und Berlin-Hamburg) bis Hagenow, durch Mecklenburg bis Wismar (Bahnpost Hagenow-Rostock), Kartenschlüsse mit Kopenhagen, nach Elseneur (Helsingör).



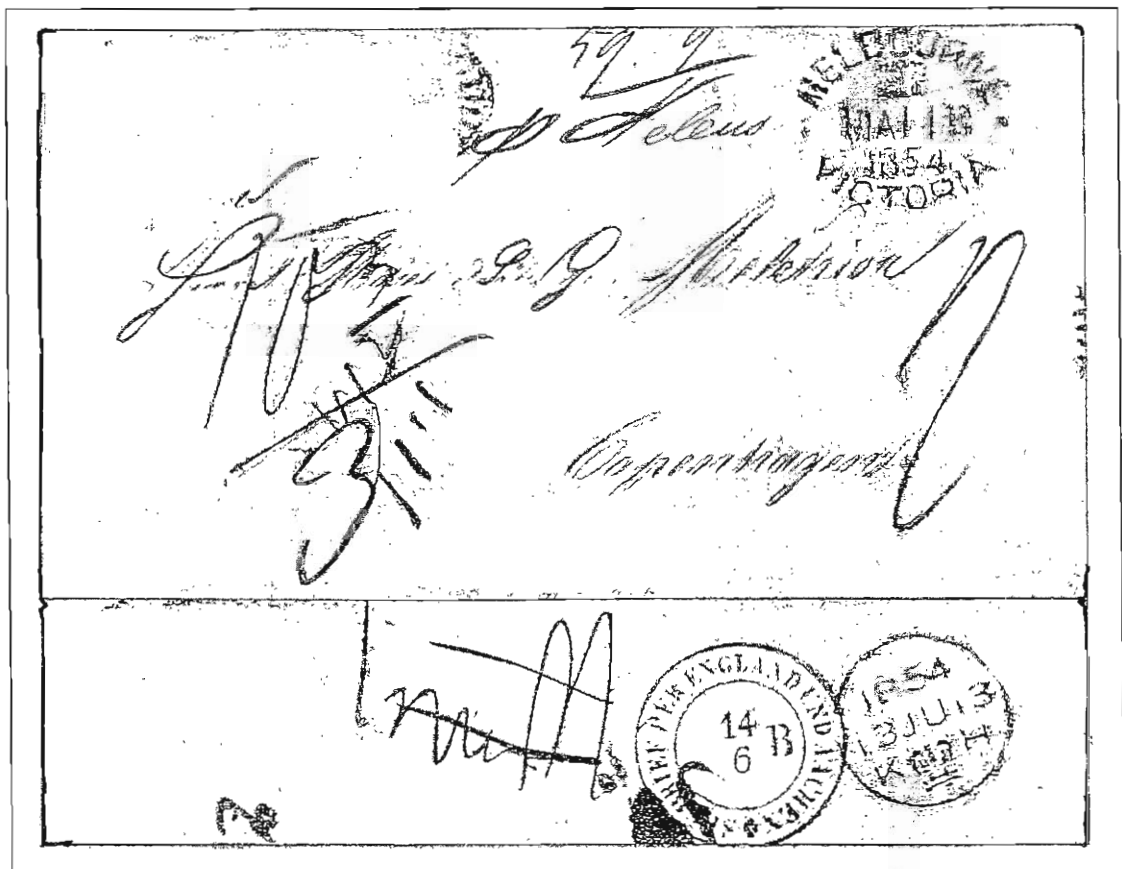
2.8.1856 Porto-Brief aus Vasteras in Schweden nach New York, über Stockholm (rücks. Stempel 5.8.), per Postdampfschiff nach Stettin, Eingang Preussen per Bahnpost Stettin-Berlin (rücks. Stempel 7.8.), Transit Preussen, beim Ausgang Aachen 17 cts. Vergütung durch USA notiert (schwe. Porto 2 ½ Sgr. + preussisches 2 ½ Sgr. = 5 Sgr. = 12 cts. Preussischer Transit = 17 cts., mit dem Dampfschiff „Hermann“ der Ocean Line per Prussian Closed Mail nach New York, Ankunft dort am 28.8.1856; vom Empfänger zu zahlen 42 cts.



10.4.1857 Porto-Brief aus Christiania (Oslo) nach Haverhill, USA, mit dänischem Transit auf dem Seeweg über Korsör nach Kiel, per Bahn zum Dänischen Ober-Postamt Hamburg (rücks. Stempel 14.4.), dort über die Stadtpost dem preussischen Ober-Postamt übergeben, im Transit durch Preussen mit Ausgang Aachen, dort 21 cts. Vergütung durch USA notiert, an New York am 1. Mai 1857; Gesamtgebühr 46 cts.



11.9.1861 Porto-Brief aus Goshen, Indianapolis, nach Christianstad in Schweden, befördert mit der „Arago“ der Havre-Linie, ab New York am 14.9., an Southampton am 27.9., Aachen 28.9. (rücks. DK rot) und Calmar 2.10.1861, beim Eingang Preussen taxiert mit 13 Sgr., der Gebühr der Prussian Closed Mail, zuzgl. dänischem Transit und schwedischem Inland ergab die Endgebühr von 1 Kr. 62 Öre.



Brief aus Australien nach Dänemark, geschrieben am 27.2.1854 in Hobson Bay, aufgegeben am 11.3. in Melbourne, von dort mit der ersten Peninsula & Oriental Mail ab 25. März, über Suez, Marseille (28.5.), Southampton (10.6.), London (13.6.) und Aachen (14.6.) nach Kopenhagen, an am 17.6., frankiert bis England, Marken abgelöst; preussische Taxe 10 ¼ Sgr. dazu 3 Sgr. dänisches Weiterporto.

Korrespondenz Übersee - Skandinavien

30.11.1850 Schiffsbrief aus Rio de Janeiro über Plymouth nach London an forwarding agent Hambro & Son, dort umadressiert nach Kopenhagen und bezahlt bis zum Bestimmungsort, am 20.1.1851 ab London über Ostende und Aachen, im Transit durch Preussen nach Hamburg, dort vom preussischen Ober-Postamt dem Königlich Dänischen Ober-Postamt übergeben und schliesslich befördert bis Kopenhagen, Ankunft dort nach knapp zwei Monaten am 27.1.1851.

SHIP-LETTER
PLYMOUTH

Aus England
per Aachen franco.

2/6

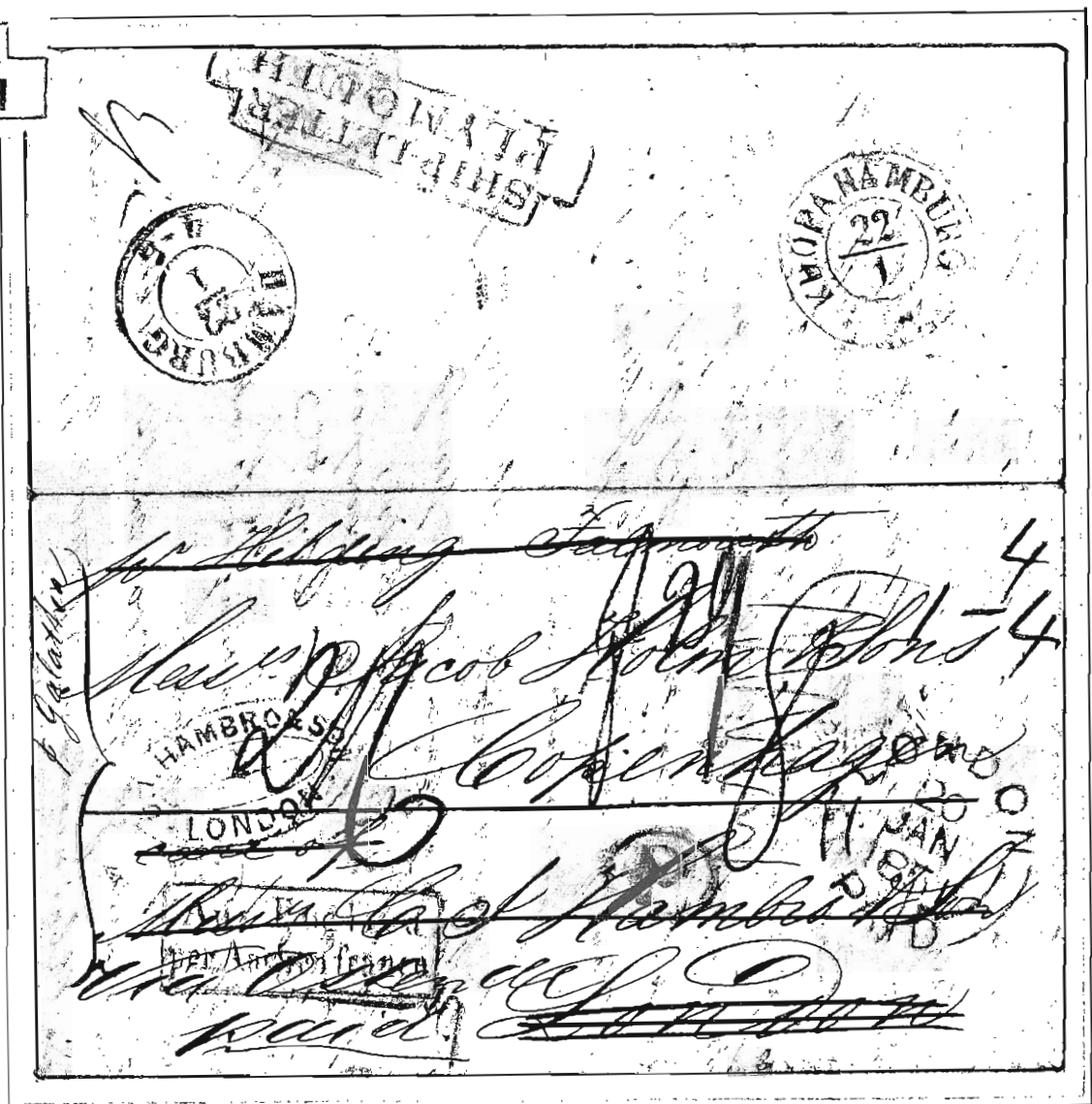
Gesamtgebühr

4
1-4

Verrechnungstaxe

829

Weiterfranco



Taxierung: In London für die Gewichtsstufe $\frac{1}{4}$ - $\frac{1}{2}$ oz. mit 2/6 nach Dänemark taxiert (englisch + preussisch einfach 10 d, Fremdgebühr doppelt mit $2 \times 2 = 4$ d für Belgien, $2 \times 8 = 16$ d für Dänemark, siehe rote Tinte rechts), Weiterfranco in Hamburg jedoch einfach berechnet für Dänemark: 88 d = 9 hamburgische Schilling = 29 dänische skilling: „f29“.