

Andrzej Mrowiński

Działalność poczty w okręgu myśliborskim na tle rozwoju łączności w państwie pruskim do czasów przejęcia jej w 1868 roku przez Poczta Związku Północnoniemieckiego

Nadwarciański Rocznik Historyczno-Archiwalny nr 16, 107-127

2009

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach
dozwolonego użytku.

Andrzej Mrowiński
Szczecin

Działalność poczty w okręgu myśliborskim na tle rozwoju łączności w państwie pruskim do czasów przejścia jej w 1868 roku przez Poczta Związku Północnoniemieckiego

1. Historia poczty do czasów królestwa pruskiego

W okresie między XV a XVIII wiekiem powstawały w Europie poczty państwowe. Obok pieniądza i armii poczta stawała się zazdrośnie strzeżonym wyrazem suwerenności państwowej.

Za datę narodzin w Polsce poczty jako sformalizowanej instytucji publicznej uważa się 18 października 1558 roku, kiedy to król Zygmunt August ustanowił stałe połączenie pocztowe między Krakowem a Wenecją przez Wiedeń. Powołana przez Zygmunta Augusta poczta miała służyć przede wszystkim utrzymaniu stałych kontaktów dyplomatycznych i gospodarczych z innymi krajami europejskimi. Król chciał także zabezpieczyć się przed kontrolą poczty cesarskiej, za pośrednictwem której przewożono dotychczas polskie listy do Włoch. Wprowadzenie regularnego połączenia pocztowego między Polską a Włochami i utrzymanie stałej łączności między królem a jego wysłannikami mediującymi w sprawie spadku po Bonie okazało się bardzo przydatne.

W Niemczech wyłączność na prowadzenie poczty otrzymała rodzina Taxisów. Według przywileju nadanego w 1516 roku przez cesarza Maksymiliana I, Taxisowie otrzymali pozwolenie na uruchomienie regularnych międzynarodowych przewozów korespondencji i pasażerów. Poczta obsługiwała cesarza, ale z czasem brano listy wszystkich książąt, przez których kraje przejeżdżano, jako bezpłatne przesyłki. W ten sposób poczta nie tylko uzyskiwała wolny przejazd, ale mogła również dowolnie ustalać stawki za swe usługi w przewożeniu korespondencji. W krótkim czasie rodzina Taxisów stworzyła w Europie rozległą sieć pocztową, przynoszącą znaczne dochody. Właściciele poczty mogli wykazać się już w 1588 roku czystym dochodem w wysokości 10 tys. dukatów, co było w owych czasach niesłychanie wielką sumą¹.

1 H. M i t t e l s t ä d t, *Aus der Entwicklungsgeschichte der Post mit Berüdlichtigung der Osthälfte des Kreises Soldin*, w *Führer durch Berlinchen und Umgebung*, Trowitzch u. Sohn, Frankfurt an der Oder, 1939, s. 58.

Poczta stawała się powszechnie zauważanym ważnym źródłem dochodu. Sukcesy i wpływy słynnej pocztowej rodziny wywoływały zazdrość i wrogi do niej stosunek, zwłaszcza książąt niemieckich.

Trudno się zatem dziwić, że przywileje rodziny Taxisów do przewożenia poczty zostały zakwestionowane przez władców poszczególnych państw niemieckich, którzy chcąc podkreślić swoją suwerenność, zaczęli tworzyć własne poczty. Od połowy XVII w. zatem większość państw na usługi pocztowe ustanawiała monopol państwowy. Wraz z rozszerzeniem ich na całe społeczeństwo zaczęły one przynosić znaczne zyski. Regularne połączenia pocztowe w Nowej Marchii sięgają mniej więcej połowy XVII wieku, kiedy to pruski książę Fryderyk Wilhelm Hohenzollern, nazywany Wielkim Elektorem, 27 kwietnia 1646 roku powołał do życia służbę pocztową, na czele której stanął Martin Neumann². Zapoczątkowało to kres poczty prywatnej, który nastąpił w królestwie pruskim powstałym w 1701 roku po koronowaniu się elektora brandenburskiego Fryderyka III na króla w Prusach (niem. König In Preussen)³ przyjmującego imię Fryderyk I. Upaństwowienie poczty w Prusach było w ówczesnej Europie najbardziej radykalne.

Monopol państwa uzasadniano stworzeniem niezależnej od innych państw infrastruktury gwarantującej szybki kontakt oraz zobowiązaniem się do zabezpieczenia usług łączności na terenie całego państwa, również na obszarach niegwarantujących nadwyżki dochodów nad wydatkami.

Potrzeby administracyjne państwa i sprostanie zobowiązaniom objęcia usługami pocztowymi całego obszaru kraju wymagały utrzymania pewnego minimum infrastruktury łączności, zatem już w 1700 roku stworzono jeden centralny urząd dla całych Prus. Dbał on o zapewnienie odpowiedniej liczby połączeń, bezpieczeństwo przewozów oraz utrzymanie dużego poziomu usług pocztowych.

2. Poczta pruska do czasów reformy w 1850 roku

Powszechne przekonanie, że poczta najlepiej wypełnia swoje zadania jako instytucja państwowa, możemy zawdzięczać pierwszym królom pruskim, a zwłaszcza Fryderykowi II Wielkiemu, którzy przekształcili ją w silny urząd państwowy. Poczta traktowana jako źródło dochodu państwa. Wypracowano też mechanizmy obrony przed konkurencją, ustalając opłaty dla przewoźników, którym zlecano przewozy. Wysokimi karami obkładano tych, którzy naruszali ustawodawstwo pocztowe.

2 R. S k r y c k i, *Drogi pocztowe Nowej Marchii w wybranych dziełach kartograficznych XVIII wieku*, Nadwarciański Rocznik Historyczno-Archiwalny, nr 10/2003, s. 1.

3 To dziwne określenie „Król w Prusach” było podyktowane faktem, że tytuł króla Prus wciąż zachowywali władcy Polski. Do tak zredagowanego tytułu nie rościł zresztą pretensji ówczesny król Polski August II Mocny, składając jako jeden z pierwszych Fryderykowi I gratulacje po koronacji. (Było to zrozumiałe, ponieważ Polska i Brandenburgia należały w trakcie wielkiej wojny północnej do jednego obozu). Przyjęcie przez władców Prus tytułu króla Prus (niem. König von Preussen), miało miejsce dopiero za czasów Fryderyka II Wielkiego w 1772 r. czyli po pierwszym rozbiore Polski.

W 1723 roku przeprowadzono kolejną reorganizację urzędów pruskich. Powstał Generalny Urząd Pocztowy jako urząd wydzielony. Od 1741 roku na czele GUP jako przewodniczący stanął generalny poczmistrz. Stanowiska urzędników prowincjonalnych obejmowali ci, którzy wpłacili do kasy rekruckiej najwyższą kwotę. W rezultacie urzędy obejmowali ludzie o małej fachowości, ale starający się bezkrytycznie i pedantycznie zadowolić surowe wymogi króla. Niższe stanowiska pocztowe obsadzano inwalidami wojennymi przechodzącymi ze służby wojskowej do służby cywilnej.

W tym czasie powstały prawdopodobnie w okręgu Myślibórz (Soldin) pierwsze urzędy pocztowe w Myśliborzu, Barlinku, Lipianach i Pełczycach. W *Heimatkreis Soldin* czytamy, że w końcu XVII wieku wszystkie cztery miasta okręgu myśliborskiego miały własne działające placówki pocztowe⁴.

Placówki w Barlinku, Lipianach i Pełczycach podlegały Urzędowi Pocztowemu w Myśliborzu i zostały usamodzielnione dopiero w 1850 roku.

Wracając jednak do tematu poczty pruskiej, należy stwierdzić, że ulegała ona ciągłym reorganizacjom. Reforma państwa pruskiego rozpoczęta po 1806 roku obejmowała także pocztę.

W 1808 roku została ona podporządkowana Ministerstwu Spraw Wewnętrznych. Usamodzielniała się dopiero w 1814 roku, podlegając jedynie generalnemu poczmistrzowi.

Po kongresie wiedeńskim (1815 r.) obszar państwa pruskiego podzielono na 10 prowincji. Powiat ziemski Soldin (terytorialnie niemal dokładnie odpowiadał dzisiejszemu powiatowi myśliborskiemu) znajdował się w prowincji Brandenburgia. Stolicą tej prowincji był początkowo Poczdam, później w latach 1827-1843 – Berlin, a od 1843 do 1918 roku ponownie Poczdam.

Liczba wszystkich placówek poczty pruskiej w 1821 r. wynosiła 1145, a w 1850 r. już 1714. Każdemu urzędowi podlegały placówki niższego rzędu: ekspedycje pocztowe i zbiornice listów. Ich liczba wynosiła w 1849 roku – 1410⁵.

Poczta pruska, chcąc mieć gwarancję sprawnego przebiegu przesyłek kierowanych do innych krajów, starała się uregulować wzajemne stosunki między pocztami działającymi w sąsiednich państwach. Przykładem takiego działania, w którym ustalono zasady korespondencji między Prusami a Polską, może być podpisane w 1825 roku porozumienie regulujące stosunki administracyjne poczty pruskiej z pocztą Królestwa Polskiego. Pełne porozumienie określające całokształt stosunków podpisane zostało 20 marca 1827 r. i ratyfikowane przez cara Mikołaja I 15 maja 1827 roku⁶.

W 1848 roku zarząd poczty został podporządkowany utworzonemu wówczas Ministerstwu Handlu, Przemysłu i Robót Publicznych (minister pełnił funkcję generalnego poczmistrza – był nim Heinrich Schmückert).

4 *Die Geschichte eines Ostdeutschen Heimatkreises*, Mundschenk KG, Soltau 1981, s. 423.

5 A. M i e l c a r e k, *Poczta i telekomunikacja w prowincji pomorskiej na tle rozwoju łączności w Prusach i Niemczech w latach 1815-1914*, Szczecin 2004, s. 41-42.

6 T. S u m a, *Urzednicy pocztowi w Królestwie Polskim 1815-1871*, Warszawa 2005, s. 22.

Pracownicy pocztowi: koniuszy, kontrolerzy, listonosze, wozowi, posłańcy, pisarze pocztowi, pocztylioni, zobowiązani byli nie tylko wzorowo wypełniać obowiązki, ale dbać o swój wygląd i umundurowanie. Mundury pocztowe miały krój podobny do wojskowego, były tylko koloru niebieskiego lub ciemnoniebieskiego z pomarańczowymi wypustami. Urzędnicy wyższej rangi nosili epolety i szpady.

O odpowiedni wygląd pracownika dbała wydana instrukcja, zakazująca na przykład pracownikom poczty noszenia wąsów (wyjątek uczyniono jedynie dla byłych wojskowych – zarządzenie to obowiązywało do 1848 r.).

2.1. Rozwój transportu pocztowego

Zagęszczenie sieci połączeń pocztowych oraz zwiększony ruch przewozowy poczty i osób wymuszał odpowiednią organizację tras. Stawki usług pocztowych zależne były od odległości i czasu przejazdu. Koniecznym było zatem dokonanie pomiarów szlaków pocztowych i oznakowanie trasy przejazdu poczty. W tym celu ustawiano na tych trasach kamienie milowe wyznaczające milowe odcinki drogi, a między nimi mniejsze kamienie półmilowe i ćwierćmilowe.

Miła używana w Prusach zwana „miłą pruską” odpowiadała 7532 metrom i różniła się od mili polskiej liczącej siedem wiorst, to jest 7146 metrów i od mili saskiej mającej 9062 metry (odpowiadającej długości 2000 prętów lub 16000 łokci).

Obeliski oznaczające pełną milę miały prostokątną lub kwadratową podstawę i zaopatrzone były w ławki do wypoczynku, stosowne napisy oraz godło państwa w postaci orła lub królewskiego monogramu, wykutych w kamieniach lub odłanym z żeliwa⁷. Ustawienie ich miało miejsce w latach 1815–1834.

Po wprowadzeniu w Niemczech w latach 1872–73 systemu metrycznego kamienie utraciły swe pierwotne znaczenie i przestały zwracać sobą uwagę. Stały zapomniane przy dawnych szlakach pocztowych.

Do dnia dzisiejszego zachowało się ich niewiele. Odnaleźć je można na trasie z Berlina do Tczewa. Inna znana trasa z Berlina do Szczecina zachowała do dzisiaj nieomal w komplecie kamienie milowe, ale jedynie na jej niemieckim odcinku. Po polskiej stronie nie zachował się do dnia dzisiejszego żaden kamień. Ostatni zniknął w trakcie prac budowlanych w latach 1998-1999.

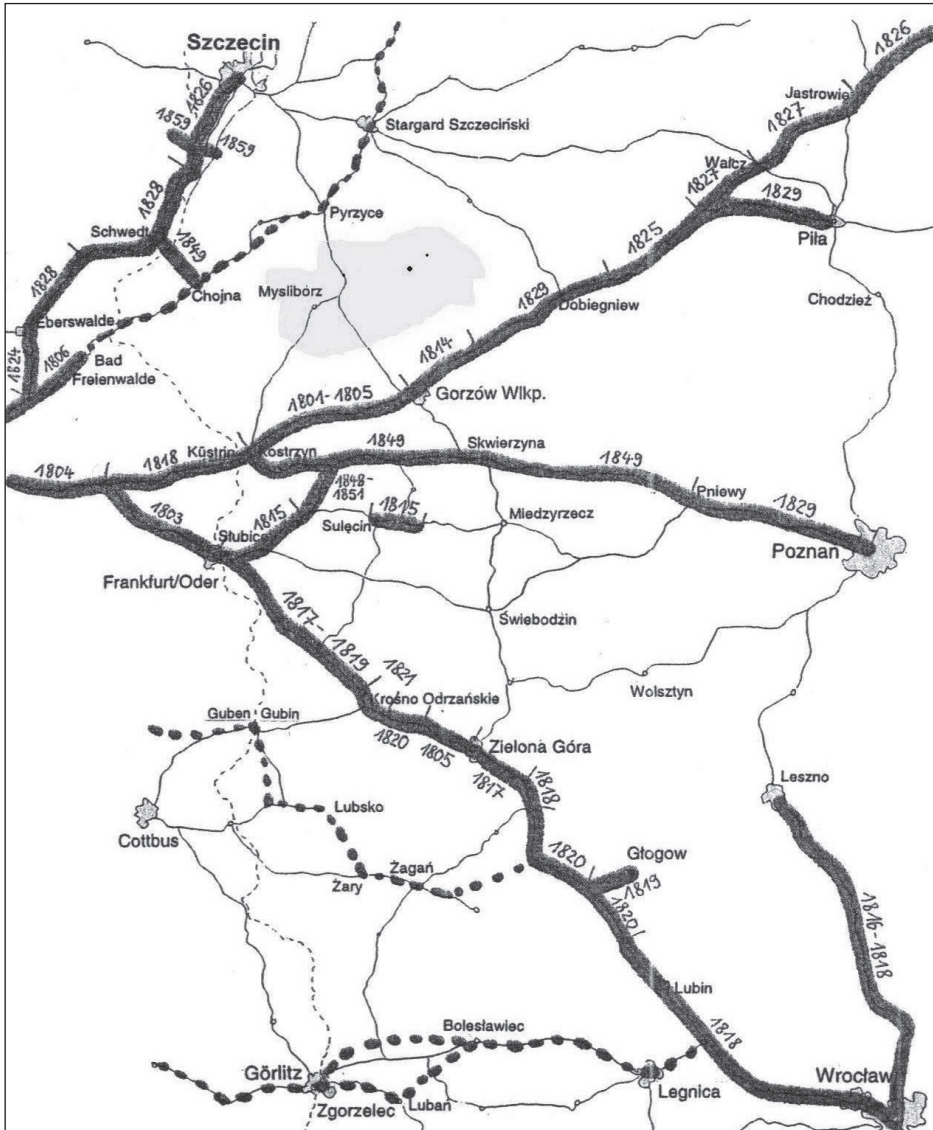
Rozwój środków porozumiewania powodował konieczność szybkiego przemierzania się i wymuszał na poczcie, która rozrastała się do rozmiarów olbrzymiej instytucji, obsługującej najszersze warstwy społeczne poprawę istniejących szlaków komunikacyjnych i budowę nowych dróg. Zaczęto wyrównywać nawierzchnie traktów pocztowych i okopywać je po obu stronach rowami. Prace takie prowadzono od II połowy XVIII. Pierwszy odcinek drogi bitej zwany z francuska szosą (chaussée), zbudowano pomiędzy Berlinem a Poczdamem pod koniec 1789 roku. Masowe upowszechnienie dróg bitych nastąpiło jednak dopiero w XIX i XX wieku.

Mówiąc o konieczności budowy solidnych dróg, często przytaczano pogląd pruskiego króla Fryderyka Wilhelma III, który podobno wyraził opinię, że dobre

⁷ O. G r e l l, A. K a i s e r, H. L i m a n, *Słupy i kamienie milowe w lubuskiem*, Gorzów Wlkp. 2002, s. 70.

drogi przejazdne o każdej porze roku są znakiem wyróżniającym stan państwa⁸. Trudno się z tym nie zgodzić.

Poniżej została przedstawiona mapka budowy szos na głównych traktach pocztowych w pierwszej połowie XIX wieku⁹, ilustrująca kierunki głównych szlaków komunikacyjnych i informująca nas o latach ich budowy (cyfry wpisane obok drogi).



8 G. W e i d u s c h a t, Kształtowanie się nowoczesnych struktur władzy i bezpieczeństwa publicznego w Brandenburgii w czasach nowożytnych, w: Niebezpieczne drogi i podejrzani młynarze, pod red. Z. C z a r n u c h a i D. R y m a r a, Gorzów 2000, s. 60.

9 O. G r e l l, dz. cyt., s. 119.

Przy okazji można również zauważyć, że powiat myśliborski leżał na uboczu szlaku wschód-zachód. Drogi prowadzone z Berlina do Królewca i do Szczecina omijały obszar powiatu myśliborskiego. Okręg Soldin nie posiadał żadnych bogactw naturalnych, z tego też powodu uprzemysłowienie w tym rejonie nie było wysokie. Brakowało zatem wyraźnych podstaw do rozbudowy sieci dróg. Starano się jednak iść z duchem czasu. W latach 20. XIX wieku modernizowano głównie dwie trasy komunikacyjne. Drogę z Myśliborza do Lipian, łączącą dalej ze Szczecinem, Gorzowem i Kostrzynem, oraz drogę będącą osią powiatu, łączącą Myślibórz z Barlinkiem i Pełzycami.

Wróćmy jednak do transportu pocztowego, przypatrując się sposobom przewożenia przesyłek i ludzi. Wiek XVIII i pierwsza połowa XIX wieku to czasy dyliżansów przewożących pasażerów i ładunki pocztowe. Przewóz poczty dokonywał się konną pocztą wozową i posłańniczą. Posłańcy przynosili listy i małe paczki (do 6 funtów) oraz niewielkie sumy pieniędzy (do 50 talarów). Pocztą konną przewożono listy przez konnego pocztyliona lub małym powozem zaprzężonym w jednego lub dwa konie. Przewóz na dłuższych trasach odbywał się dyliżansami.

Jeszcze pod koniec XVIII wieku pruski wóz pocztowy nie posiadał ani drzwi ani okien. Pasażerów siedzących na wąskich i niewygodnych siedzeniach chroniła od wiatru, zimna i deszczu jedynie zasłona z lnianego płótna zasłaniająca boczne otwory wozu. Jazda w niewygodzie i ciemności panującej wewnątrz wozu nie należała do przyjemności. Podróż trwała też dość długo, ponieważ na stacjach pocztowych zmieniano nie tylko konie, ale co 20 mil także i wozy, co oznaczało ciągłe przepakowywanie bagażu oraz dużą stratę czasu. Tak na przykład poczta konna z Kolonii do Berlina potrzebowała na przejazd pełnych osiem dni, a z Królewca do Berlina – pięć dni¹⁰.

Pocztę pośpieszną wprowadzono w Prusach od 1821 roku. Jazda odbywała się dniem i nocą, a krótkie przerwy w zajazdach przeznaczane były jedynie na posiłki. Podróż była też znacznie wygodniejsza, ponieważ odbywała się przystosowanymi do dalekich tras nowymi resorowanymi dyliżansami, ciągniętymi przez 2 – 4 konie, zabierającymi prócz obsługi od 5 do 11 pasażerów. Rozwijały one na drogach brukowych prawie 13 km/godz.

Na przejazd takimi luksusowymi środkami komunikacji, będącymi w owych czasach pierwszymi publicznymi środkami transportu dla podróżnych, mogli sobie pozwolić tylko bogaci. Podróż była bowiem bardzo kosztowna.

Modernizacja i budowa dróg o coraz wyższym standardzie oraz wprowadzenie coraz szybszych środków transportu i pojawienie się nowego, jakim była kolej, stworzyło warunki, w których odległość nie stanowiła tak dużego problemu, dzięki czemu kontakt ze światem zewnętrznym stawał się łatwiejszy.

O roli, jaką spełniała komunikacja pocztowa, świadczyły trasy pocztowe uwidocznione w dziełach kartograficznych tego okresu. Najprecyzyjniej przedstawiają przebieg tras pocztowych mapy kartografa Güssefeldera. Wyznaczają one nawet miejscowości będące siedzibami urzędów pocztowych¹¹.

10 B. E n g e l m a n n, *Prusy – kraj nieograniczonych możliwości*, Poznań 1984, s. 257.

11 Z. C z a r n u c h, *Z dziejów sławnej ongiś drogi*, Gorzów Wlkp. 1998, s. 121.

2.2. Taryfy i stemple używane przed wprowadzeniem znaczków pocztowych

W poczcie pruskiej końca XVIII w. nie stosowano żadnych tuszowych stempli nadawczych. Przesyłki pochodzące z tego okresu posiadają z reguły tylko numer nadawczy, pod jakim zapisano je w księgach pocztowych. Czasami dostrzec też można dodatkowe adnotacje związane zwykle ze zwolnieniem przesyłki z opłat pocztowych (na przykład przy pobieraniu opłaty lub jej części poczmistrz lub ekspedytor pisał na liście niebieskim atramentem słowo *franco* i wpisywał wysokość otrzymanej kwoty)¹². Listy takie, których taksę odbiorcy uiszczal nadawca, nazywano frankowanymi.

Przeglądając koperty z tego okresu, nazwanego w filatelistyce *okresem przedznaczkowym*, spostrzec można też pieczęcie lakowe. Były to pieczęcie prywatne, którymi nadawca sklejał korespondencję, oraz pocztowe, których używano głównie do stemplowania dokumentów pocztowych i korespondencji służbowej wysyłanej do jednostek nadrzędnych. Takimi pieczęciami lakowymi zabezpieczano także worki i skrzynie, w których przewożono pocztę.

Na przełomie lat 1816–17 zaczęto na przesyłkach pocztowych umieszczać także stempele nadawczy urzędu pocztowego. Każda przesyłka posiadała odcisniętą pieczęć placówki nadawczej z nazwą miejscowości. Późniejsze stemple zawierały też datę odprawy poczty (a nie jej nadania!). Data ta jednak przeważnie zawierała dzień i miesiąc, rok zaś na większości stempli okresu przedznaczkowego nie był podany. Z tego też względu przesyłki pochodzące ze schyłku XVIII i początku XIX wieku są trudne do identyfikacji, chyba że data roczna została zamieszczona w treści korespondencji.

W okresie przedznaczkowym wyróżnić można następujące stemple nadawcze¹³:

- Jednowierszowe – wprowadzane przeważnie w mniejszych urzędach pocztowych, zawierały one tylko nazwę miejscowości (niekiedy były one w ramce); stosowane były w latach 1817–1850.
- Podłużne dwuwierszowe (bez ramki) – w pierwszym wierszu podana była miejscowość nadania, a w drugim dzień i miesiąc nadania (nieraz miesiąc zapisywany był skrótem literowym); stosowane od 1817 do początków lat sześćdziesiątych.
- Podłużne dwuwierszowe (z ramką) – w pierwszym wierszu podana była miejscowość nadania, a w drugim dzień i miesiąc nadania, a nieraz godzina; stosowane były pod koniec okresu przedznaczkowego i przez cały okres znaczkowy.

12 R. Matusia, J. A. Splitt, *Poczta w Kaliszu, dzieje poczty kaliskiej do 1918 roku na tle historii poczty polskiej*, Kalisz 2001, s. 31 i 51.

13 *Katalog specjalizowany znaczków pocztowych ziem polskich*, cz. 1, Warszawa 1984, s. 69-70.

- Jednoobrózkowe małe – stosowane w okresie 1827–1867, na górze zapisana była miejscowość nadania, a po środku dzień i miesiąc nadania.
- Dwuobrózkowe – stosowane w okresie 1839–1869, na górze zapisana była miejscowość nadania, a po środku dzień i miesiąc nadania. (na dole niekiedy uwidoczniona była godzina nadania).
- Wachlarzowate – stosowane sporadycznie w latach 1837–1838, na górze wachlarzowo zapisana była miejscowość nadania, a po środku dzień i miesiąc nadania, a na dole niekiedy uwidoczniona była godzina nadania.
- O kształcie spłaszczonego półkola – stosowane sporadycznie w latach 1824–1861, na górze wachlarzowo zapisana była miejscowość nadania, a po środku dzień i miesiąc nadania.

BERLINCHEN
15 / 8

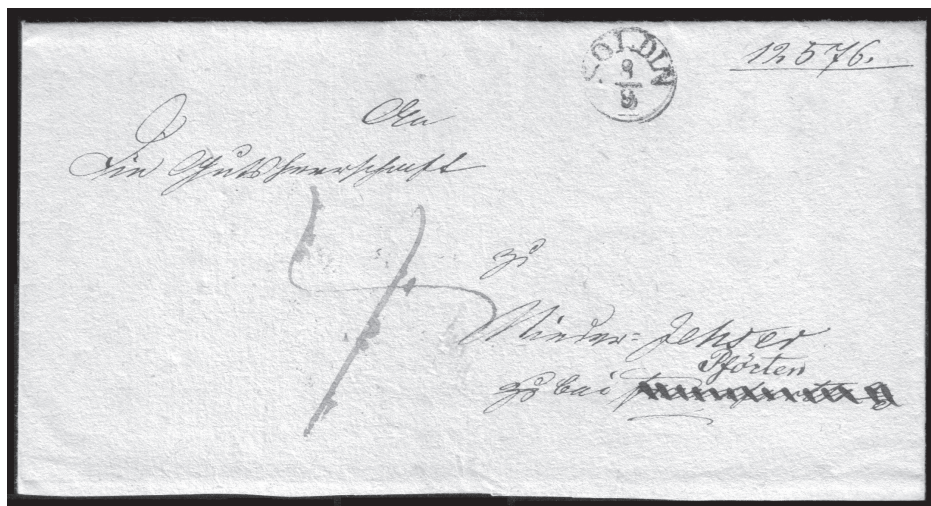


SOLDIN
25. FEBR.

*Przykładowe stemple używane w urzędach okręgu Myślibórz (Soldin)
w okresie przedznaczkowym.*

Wiele kopert, jakie zachowały się do dzisiaj, na których widnieje adres odbiorcy i stosowna pieczęć pocztowa, nie służyły do przesłania listu, co może dzisiaj wydawać się dziwne. Koperta taka mogła świadczyć o nadaniu paczki, którą na poczcie przyjmowano tylko z przynależnym do niej listem albo o nadaniu przekazu pieniężnego (można było przesłać do 50 talarów), w takim przypadku sumę przekazu umieszczano na kopercie. Tym sposobem koperta spełniała funkcję dokumentu przekazania paczki czy też pieniędzy. Można było przy okazji na takim druku przekazu lub wewnątrz niego nieodpłatnie umieścić dowolną wiadomość, ale nie było takiego obowiązku, wystarczyło jedynie na kartce wielkości koperty wpisać adres odbiorcy. Listy przekraczające granicę opatrywane były stemplem urzędu granicznego oraz dodatkową pieczęcią „Porto zagraniczne”, obok którego dopisywano niebieskim atramentem wysokość należnej opłaty.

W czasach, kiedy podstawowym środkiem transportu był dylizans, mający poważny wpływ na koszt przewozu, opłatę za usługę pocztową uzależniano od odległości do adresata przesyłki oraz od jej wagi. Taryfa z 1844 roku uwzględniała 8 opłat strefowych oraz wprowadzała 5 różnych krotności opłaty zależnej od wagi. Wprowadzała także opłatę za doręczenie listu.

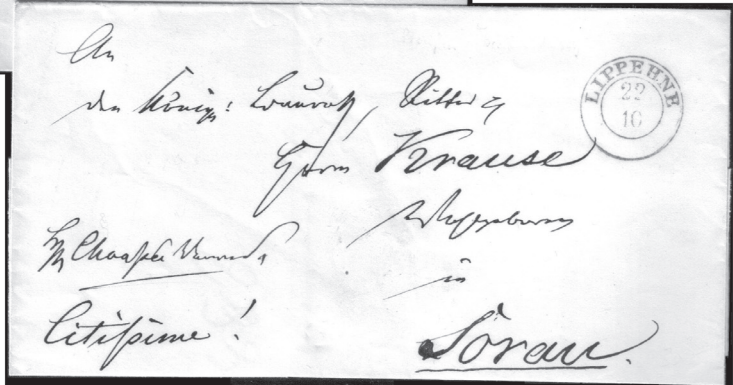
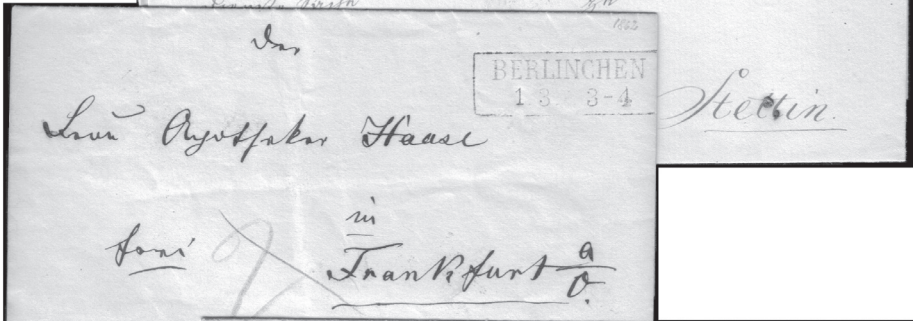
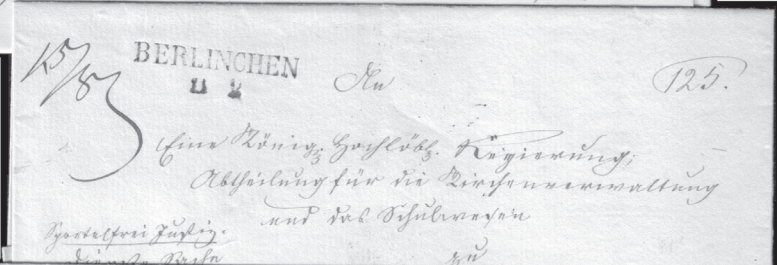
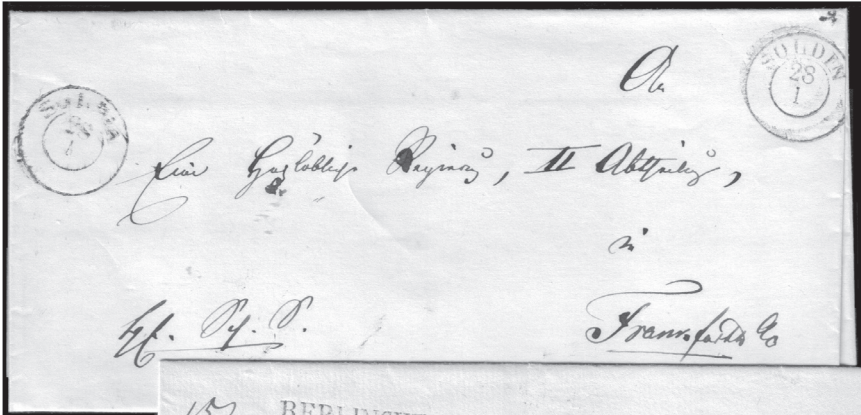


List z 1836 r. nadany w urzędzie pocztowym Myślibórz (Soldin)

Taryfa dla przesyłek listowych
obowiązująca od 18 sierpnia 1844 r.

odległość w milach	opłata strefowa w Sgr. (srebrnych groszach)	waga w łutach	krotność opłaty strefowej
do 5	1		
5 – 10	1,5		
10 – 15	2		
15 – 20	2,5		
20 – 30	3		
30 – 50	4		
50 – 100	5		
powyżej 100	6		
		do 0,75	x 1
		0,75 – 1	x 1,5
		1 – 1,5	x 2
		1,5 – 2	x 2,5
		2 – 2,5	x 3

Źródło: Die Preußische Post 1808 bis 1868, (http://de.wikipedia.org/wiki/Postgeschichte_und_Briefmarken_Preu%C3%9Fens) Podobne taryfy sporządzano dla przesyłek pieniężnych i paczek.



Listy nadane w urzędach pocztowych okręgu Myślibórz (Soldin) w okresie przedznaczkowym

W tym miejscu wypada wspomnieć, że w Prusach, poczynając od połowy XVIII wieku system monetarny oparty był na talarze dzielącym się na grosze. Do 1821 roku istniały dwa równoległe podziały talara, na 12 „dobrych groszy” i na 30 „srebrnych groszy”. Po 1821 roku obowiązywał już tylko podział na 30 srebrnych groszy, które z kolei dzieliły się na 12 miedzianych fenigów. Taki też podział do trwał do 1871 roku, kiedy to talar został wyparty przez markę niemiecką.

Aby zorientować się w sile nabywczej pruskiego talara, należy wiedzieć, że pod koniec XVIII wieku średni roczny zarobek pruskiego urzędnika wynosił 100 talarów, zaś za jednego talara można było kupić: 12 kilogramów chleba lub 6 kg mięsa. Koszula lub para butów kosztowała też około talara.

Wspomnieć trzeba również o nieznanej dzisiaj jednostce miary masy, która stosowana była na poczcie do określenia wagi przesyłki listowej. Był to łut. Jego wartość w zależności od stulecia i miejsca znacznie się różniła. Na przykład w Polsce wynosiła 12,656, a w Prusach 14,606 grama.

Taryfa wprowadzona w 1844 roku była stosowana do czasu reformy pocztowej, która weszła w życie w 1850 roku. W 1848 roku wprowadzono jedynie możliwość przyjmowania cięższych przesyłek listowych, ustalając dla tej usługi większe krotności opłaty.

3. Reforma pocztowa w 1850 roku

Zadania, które stawały przed pocztą, były coraz większe, zatem aby instytucja ta mogła skutecznie działać potrzebne było wypracowanie właściwych metod działań. Wymuszało to reformy w organizacji poczty.

Potrzebę wprowadzenia do pracy poczty pewnych usprawnień dostrzegł już w 1837 roku Rowland Hill, który opublikował raport dla Izby Gmin zatytułowany *Reforma Poczty („Post Office Reform; its Importance and Practicability”)*, w którym przedstawił projekt nowego systemu pobierania opłat pocztowych.

Do czasów reformy znaczną część opłaty za przewóz poczty uiszczal adresat, zdarzało się więc, że odmawiano przyjęcia przesyłki i trzeba było odsyłać ją do nadawcy, co podrażało koszty poczty. Nowy system pobierania opłat pocztowych proponował przeniesienie obowiązku zapłaty za usługę pocztową na nadawcę, który uiszczal ją, naklejając na kopercie papierową etykietę. Sam pomysłodawca zaprojektował pierwszy w świecie znaczek pocztowy, czarną jednopensówkę, która pojawiła się w sprzedaży 6 V 1840 roku.

Ustawa reformująca pocztę została zaaprobowana przez królową Wiktorię 17 VII 1839.

Przeprowadzając reformę w Prusach, wzorowano się właśnie na posunięciach sprawdzonych już w Anglii. Od 1850 roku wprowadzono nową taryfę wprowadzającą niższe opłaty i zawierającą jedynie trzy strefy odległości. Idea wprowadzenia tych samych opłat za przesyłkę, niezależnie od odległości, miała duże uzasadnienie. W dobie kolei odległość nie miała już tak dużego wpływu na koszty jak w epoce dylizansów.

Taryfa dla przesyłek listowych
obowiązująca od stycznia 1850 r.

odległość w milach	opłata strefowa w Sgr. (srebrnych groszach)	waga w łutach celnych *	krotność opłaty strefowej
do 10	1	1	x 1
10 – 20	2	2	x 2
powyżej 20	3	3	x 3
		4	x 4
		8	x 5
		16	x 6

* Łut celny odpowiadał wagowo 1,14 łutom pruskim i 16,65 gramom

Taryfa wprowadzona w styczniu 1850 roku obowiązywała do 21 marca 1861 roku, kiedy to sześciostopniową skalę opłat za wagę przesyłki zmniejszono do dwóch. List o wadze do jednego łuta celnego traktowany był jak list zwykły, zaś o wadze 2 – 16 łuta miał podwójnąrotność opłaty.

Poczta pruska wzorem innych poczt starała się znieść też całkowicie opłatę za doręczenie, sprzeciwił się temu jednak minister finansów, twierdząc, że operacja ta zbyt zuboży państwową kasę. Ustalono zatem, że opłata za doręczenie listu wynosić będzie 0,5 srebrnych groszy. Taksa ta została zniesiona dopiero w 1862 roku w miastach posiadających placówkę pocztową, a w miastach nieposiadających urzędów pocztowych w 1864 roku. W tym roku też obniżono znacznie opłaty za doręczenie na wsiach¹⁴.

Reforma weszła w życie w styczniu 1850 roku. Ustanowiono 26 dyrekcji, usprawniono funkcjonowanie placówek pocztowych, których liczba wzrosła do 1700. Zaczęto tworzyć nowe placówki na terenach wiejskich i na dworcach kolejowych. Wprowadzono nowe przepisy o obrocie pocztowym, które miały zapewnić szybsze i bardziej punktualne przekazywanie przesyłek. Ustalono stałe godziny otwarcia placówek. Zaczęto uruchamiać skrzynki pocztowe na wsiach (w 1868 r. było już ich 21 tysięcy).

Zwiększała się też liczba budynków pocztowych będących własnością poczty. W 1850 roku było ich 87, cztery lata później było ich 98, a w 1865 roku już 113. (Pozostałe punkty pocztowe nie były własnością państwa – mieściły się tylko w wynajętych przez pocztę pomieszczeniach.)

O zwiększonym ruchu pocztowym świadczy wzrost pojazdów pocztowych z 6,9 tysięcy w 1850 r. do ponad 10 tysięcy w 1866 r. Zwiększyła się też liczba koni pracujących dla poczty. W 1850 r. było ich 12-13 tysięcy, a już w 1868 było ich 18 tysięcy. Później liczba ta zmniejszała się z uwagi na przejście przez kolej przewoźów pocztowych.

¹⁴ A. Mielcarek, dz. cyt., s. 102-113.

Nastąpił również znaczny przyrost zatrudnienia na stanowiskach pocztowych, z 14,3 tys. w 1850 r. do 27,4 tys. w roku 1866. Zmieniono także umundurowanie pocztowe. Wprowadzono mundur galowy dla wyższych urzędników.

Najwidoczniejszym efektem reformy poczty było wprowadzenie znaczków pocztowych.

3.1. Pruskie znaczki pocztowe

Poczta pruska do czasów przejścia przez Poczta Związku Północnoniemieckiego wprowadziła do obiegu 26 znaczków w ośmiu emisjach.

Pierwsza ukazała się 15 listopada 1850 roku. Do urzędów pocztowych trafiły wówczas cztery znaczki z podobizną króla Fryderyka Wilhelma IV, każdy w innej barwie i nominale.



Emisja 1850		
Numer katalogowy Michla	Barwa znaczka	Nominał
1	czerwonopomarańczowa	6 Pfg.
2	czarna i różowa	1 Sgr.
3	czarna i niebieska	2 Sgr.
4	czarna i żółta (kukurydziana)	3 Sgr.

Źródło: Deutschland Briefmarken-Katalog 1997.

W 1856 roku wydano jeszcze jeden o nominale 4 srebrnych groszy.



Emisja 1856		
Numer katalogowy Michla	Barwa znaczka	Nominał
5	zielona	4 Sgr.

Pierwsze pięć znaczków wydrukowano na barwnym papierze. Profil głowy Fryderyka Wilhelma IV był na podłożu z widoczną siatką. Na odwrocie tych znaczków zauważyć można było znak wodny wieńca lauowego.



Kolejna emisja miała miejsce 1 kwietnia 1857 roku. Znaczki przedstawiające tego samego władcę Prus były tym razem drukowane na białym papierze i posiadały jednolite podłoże (brakowało widocznej w poprzednich wydaniach siatki). Znaczki te nie posiadały znaku wodnego (zauważyć go można było jedynie na pierwszych pięciu znaczkach).



Emisja 1857		
Numer katalogowy Michla	Barwa znaczka	Nominał
6	różowa	1 Sgr.
7	niebieska	2 Sgr.
8	pomarańczowa	3 Sgr.

Czwarta emisja, na której widzimy znajome oblicze króla pruskiego, wydana została 15 września 1858 roku. Do druku użyto białego papieru, a podłoże posiadało siatkową strukturę (podobną do tej, jaką widać było w pierwszych pięciu znaczkach).



Emisja 1858		
Numer katalogowy Michla	Barwa znaczka	Nominał
9	zielona	4 Pfg.
10	karminoworóżowa	1 Sgr.
11	niebieska	2 Sgr.
12	pomarańczowa	3 Sgr.
13	czerwonopomarańczowa	6 Sgr.

W kolejnej serii wydanej 1 października 1861 roku profil Fryderyka Wilhelma IV (zmarł 1 stycznia 1861 roku) zastąpiony został pruskim orłem. Seria liczyła 5 znaczków.

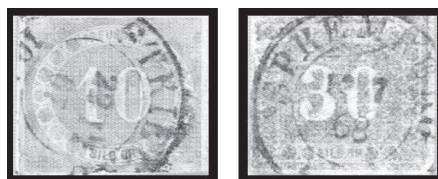


Uzupełniono ją jeszcze jednym znaczkiem wydanym w 1865 roku o nominale 3 fenigów.



Emisja 1861		
Numer katalogowy Michla	Barwa znaczka	Nominał
14	zielona	4 Pfg.
15	pomarańczowa	6 Pfg.
16	różowa	1 Sgr.
17	ultramaryna	2 Sgr.
18	jasnobrązowa	3 Sgr.
Emisja 1865		
19	szaroliliowy	3 Pfg.

Siódma seria wydana 15 grudnia 1866 r. obejmowała tylko dwa znaczki z rysunkiem cyfry. Na pierwszym widzimy cyfrę 10, zaś na drugim cyfrę 30. Znaczki wydrukowane zostały na cienkim przezroczystym materiale.



Emisja 1866		
Numer katalogowy Michla	Barwa znaczka	Nominał
20	różowa	10 Sgr.
21	niebieska	30 Pfg.

Ostatnia emisja znaczków wprowadzona była 1 lipca 1867 roku. Przedstawiała orła pruskiego. Nominał znaczka był podany w krajcarach.



Emisja 1867		
Numer katalogowy Michla	Barwa znaczka	Nominał
22	jasnozielona	1 Kr.
23	pomarańczowa	2 Kr.
24	karminoworóżowa	3 Kr.
25	ultramaryna	6 Kr.
26	jasnobrązowa	9 Kr.

W Prusach wprowadzano w tym czasie także równoległe z emisjami znaczkowymi koperty z nadrukowanym znaczkiem. Pierwsze całości wprowadzono w 1852 roku. Znaczek z koperty miał dokładnie takie samo znaczenie jak kupowany osobno. Dopuszczano na przykład wycięcie znaczka z koperty i naklejenie go na innej.

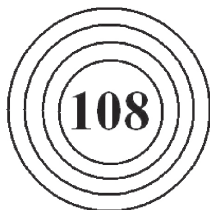
3.2. Stemple w okresie znaczkowym.

W tym samym dniu, w którym wprowadzono pierwszą emisję znaczków, ukażała się także instrukcja umieszczania znaków opłaty na przesyłkach pocztowych. Regulowała ona sposób unieważniania znaczków naklejanych na przesyłkach pocztowych.

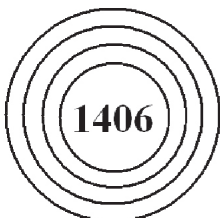
Do kasowania znaczków urzędy pocztowe zobowiązane zostały stosować specjalnie do tego celu przygotowane tak zwane stemple numerowe. Kasowniki składały się z czterech kół koncentrycznych i numeru urzędu pocztowego w środku.

Urzędy okręgu myśliborskiego miały następującą numerację:

- Soldin (Myślibórz) – 1406
- Berlinchen (Barlinek) – 108
- Lippehne (Lipiany) – 864
- Bernschtein (Pełczyce) – 113

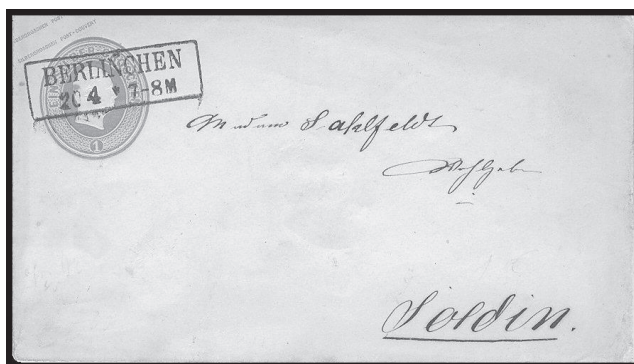


Pruski stempel numerowy stosowany w urzędzie pocztowym w Barlinku (Berlinchen)



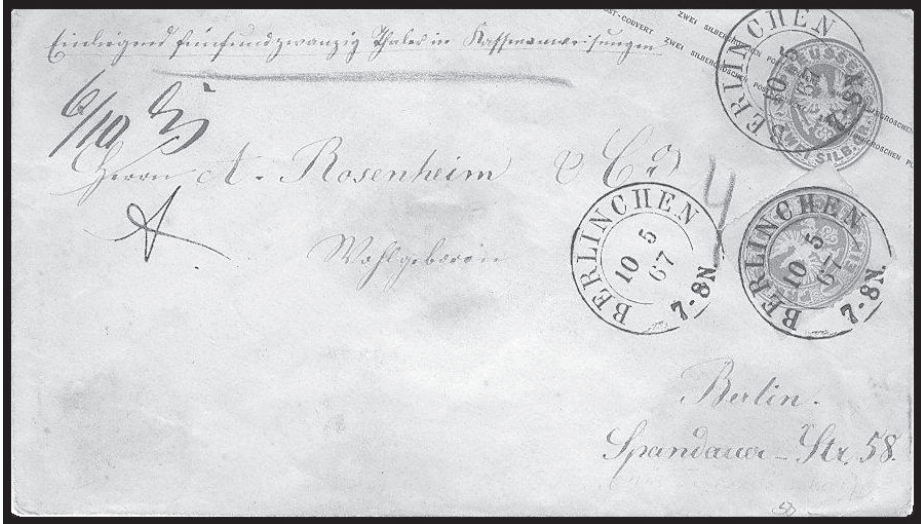
Pruski stempel numerowy stosowany w urzędzie pocztowym w Myśliborzu (Soldin)

Nim jednak w urzędach znalazły się stemple numerowe, znaczki kasowano stemplami nadawczymi z czasu przedznaczkowego lub po prostu przekreślano znaczek.



Przykłady kasowania znaczka

Stemple numerowe stosowane były do końca lat pięćdziesiątych. Później zastępowano je stemplami dwuobrazkowymi, z napisem miejscowości i pełną datą. W odróżnieniu od stempla stosowanego w okresie przedznaczkowym, ten wskazywał także rok użycia.



Koperta z 1867 roku nadana w Barlinku

3.3. Poczta pruska w powiecie ziemskim Myslibórz (Soldin)

Powiat myśliborski wchodzący w skład prowincji Brandenburgia leżał na uboczu głównych traktów pocztowych. Nie oznacza to jednak, że teren ten omijał postępowanie cywilizacyjny i zamieszkałym na tym terenie obce było pisanie listów i oczekiwanie na przybycie poczty. Czynności te coraz częściej nie dotyczyły tylko ludzi z wyższych warstw, dla których korzystanie z poczty było koniecznością w prowadzeniu przeróżnych interesów, ale stawały się coraz częściej jednym z ważniejszych części dnia urzędnika, kupca, inteligenta, człowieka z towarzystwa.

Zainteresowanie obsługą pocztową wykazywały coraz częściej także mieszkańcy wsi. Dotychczas wsie uczestniczyły bowiem w komunikacji pocztowej jedynie, gdy poczta przez nie przejeżdżała. Trudności komunikacyjne, niski stan wiedzy, słabe rozpowszechnienie prasy sprawiały, że wieś i prowincja były odcięte od wielkich ośrodków politycznych i umysłowych i w nikłym stopniu brały udział w życiu narodu.

Ten stan rzeczy uległ w okresie dziewiętnastego wieku olbrzymim zmianom. Postęp techniczny, rozwój komunikacji, masowa wędrówka ludności wiejskiej do miast, dokąd przyciągała ją łatwość zarobku, wyższe płace i stopa życiowa wymuszały na poczcie rozszerzenie swych usług także na tereny wiejskie.

Rozumiały to doskonale urzędy pocztowe powiatu myśliborskiego. Barlinecka kronika pocztowa¹⁵ wspomina, że 15 sierpnia 1847 roku zorganizowano dostarczanie poczty do 37 punktów wiejskich i leśnictw. Miał tego dokonywać dwa razy w tygodniu wiejski listonosz, za rocznym wynagrodzeniem 102 talarów. Zatrudnienie w 1855 roku drugiego doręczyciela pozwoliło na codzienne (z wyjątkiem niedziel i świąt) wizyty listonosza na wsi. Kronika wspomina też o pocztowym trakcie do Strapia obsadzonym drzewami owocowymi.

Od 1859 roku pracowało w Barlinku już trzech listonoszy. Naczelnikiem poczty od 1823 do 1863 był Lemke, zaś po nim do 1878 roku Klabunde. Urząd mieścił się w wynajętym lokalu przy dzisiejszej ulicy Sądowej. Do nowego już państwowego budynku przy ul. 1 Maja (koło dzisiejszego ronda), został przeniesiony dopiero w 1873 roku.

Lokalizacji poczt w innych miastach powiatu myśliborskiego nie udało mi się ustalić. Nie dotrwała też żadna rycina czy opis stacji pocztowych. Należy się zatem domyślać, że były to wynajęte pomieszczenia z pokojami dla poczmistrza i obsługi klientów, stajnią i wozownią.

Powiat myśliborski, podobnie jak inne pruskie powiaty, przeżywał w dziewiętnastym wieku przyrost populacji niemający sobie równego w historii. Starczy porównać ilości mieszkańców tylko w dwóch latach 1846 i 1890, by przekonać się o tym.

Liczba mieszkańców miast powiatu Myślibórz (Soldin)

Miasto posiadające placówkę pocztową	Ilość mieszkańców w roku	
	1846	1890
Myślibórz / Soldin	5.105	6.261
Barlinek / Berlinchen	4.131	5.405
Lipiany / Lippehne	2.849	3.911
Pełczyce / Bernschtein	2.014	2.189
W całym powiecie	26.832	48.329

Tabela powyższa wskazuje, że powiat myśliborski, posiadający w każdym mieście placówkę pocztową, w czasie reformy pocztowej w 1850 roku miał więcej urzędów pocztowych niż pozostałe rejony prowincji. W 1851 roku liczba placówek w Brandenburgii wynosiła bowiem 194, co dawało jedną placówkę na 11 tys. mieszkańców¹⁶, a w powiecie myśliborskim jedna placówka pocztowa przypadała na 6,7 tys. mieszkańców.

Zwiększone zadania w dynamicznie rozwijającym się w tamtym okresie Barlinku wymusiły przekształcenie się miejscowej ekspedycji pocztowej drugiego stopnia w ekspedycję pocztową pierwszej klasy. Miało to miejsce w 1863 roku¹⁷.

15 H. Mittelstädt, dz. cyt., s. 71-74.

16 A. Mielcarek, dz. cyt., s. 102-113.

17 H. Mittelstädt, dz. cyt., s. 74.

Zadania poczty były coraz większe, ale i ich wykonanie było bez zarzutu. Urzędnicy, a zwłaszcza doręczyciele, wykonywali swą pracę bardzo sumiennie. Listonosze niezależnie od pogody odwiedzali oddalone od miasta wsie, zagrody, leśnictwa i dwory. Zaufanie do pracy pocztowców w tych czasach było bardzo wysokie. Wczytując się we wspomnienia z tamtego okresu, nie znajduje się negatywnych ocen pracy poczty, przeczytać można natomiast pochwały na temat ich rzetelności, uczciwości i punktualności¹⁸. Pracownik poczty stawał się nawet bohaterem ludowych opowiadań. Takim przykładem ludowej opowieści może być historia doręczyciela idącego z korespondencją z Lipian do pobliskiej wioski. Historię zmęczonego i odczuwającego głód listonosza spotykającego krasnalą, spełniającego jego życzenie, wraz z morałem można odczytać w opowiadaniach i bajkach myśliborskich¹⁹.

4. Nowa era działalności pocztowej – Poczta Związku Północnoniemieckiego

4.1. Rozwój transportu kolejowego

Okres znaczkowy poczty pruskiej przypadł na przełomowy okres rewolucji przemysłowej. Ogromny wpływ na wzmożony rozwój usług pocztowych wywarły wynalazki techniczne, a zwłaszcza rozwój transportu kolejowego.

Za dzień narodzin kolei przyjmuje się uruchomienie pierwszego pociągu w 1825 roku na trasie Stockton-Darlington w Anglii. W Prusach pierwsza sześciokilometrowa linia powstała w 1835 roku. Kolejne lata przyniosły niesamowity wzrost inwestycji kolejowych. Rozwój kolei na terenie obecnego Pomorza Zachodniego rozpoczęło uruchomienie 15 sierpnia 1843 roku 138-kilometrowego odcinka kolejowego z Berlina do Szczecina²⁰. Oddanie linii kolejowej ze Szczecina do Stargardu miało miejsce w 1846 roku.

O dynamicznym rozwoju transportu kolejowego świadczy wzrost dróg kolejowych i taboru kolejowego. Między rokiem 1850 a 1870 wzrosła ilość wagonów osobowych z 1 284 do 5 552 i wagonów towarowych z 6 825 do 76 824²¹.

Techniczne możliwości kolei do przewożenia przesyłek dostrzegła natomiast poczta, która już 1 maja 1849 roku uruchomiła pierwsze biura spedycyjne działające w kolejowych wagonach. Taki wagon pocztowy stanowił ruchomą placówkę pocztową, spełniającą funkcję stacjonarnego urzędu pocztowego. Umożliwiał segregację korespondencji podczas jazdy pociągu i przygotowanie jej do dalszej ekspedycji. Pomysłodawcą wykorzystania wagonu kolejowego nie tylko do przewożenia, ale i do pełnienia funkcji ruchomej placówki pocztowej był Fryderyk Karstadt. To jego pomysł urzeczywistnił się w uruchamianiu tak zwanych

18 Heimatkreis Soldin, dz. cyt., s. 423.

19 *Sagenschatz des Kreis Soldin (Neumark)*, Gebr. Wagner, Hausen bei Offenbach, Mein 1989, s. 20.

20 Z. Mąka, *Pieszko, konno, parowcami, Historia szczecińskiej poczty*, Zeszyty Szczecińskie, 2004 nr 12, s. 14.

21 B. E n g e l m a n n, *Prusy – kraj nieograniczonych możliwości*, Poznań 1984, s. 386.

„ambulansów pocztowych” do przewożenia i segregacji korespondencji w czasie jazdy²². Takie ruchome urzędy pocztowe posługiwały się specjalnymi stemplami pocztowymi, z których można było odczytać z reguły nazwę początkowej i końcowej stacji oraz datę przewozu korespondencji. Różniły się zatem od stempli stosowanych w placówkach usytuowanych na dworcach, gdzie obok nazwy miasta można było zobaczyć także napis „Bahnhof”.

Pierwsze pociągi poruszające się z zawrotną jak na owe czasy szybkością 20 kilometrów na godzinę składały się z parowozu, węglarki, kilku wagonów osobowych, wielu towarowych oraz wagonu pocztowego. Warunki, jakie oferowała kolej, przyćmiewały dotychczasowe zdolności poczt konnych, które zniknęły prawie równocześnie z pojawieniem się stacji kolejowych.

Na teren powiatu myśliborskiego pierwsza lokomotywa wjechała w 1882 roku. Rok później otwierano już linię z Głazowa do Barlinka (odcinek z Barlinka do Choszczna oddano w 1898 roku). Było to jednak już po utworzeniu II Rzeszy Niemieckiej. Warto jedynie w tym momencie wspomnieć, że ostatni wóz konny z prawdziwym pocztylionem w lakierowanym kapeluszu i trąbką odjechał z Barlinka do Gorzowa 1 października 1912 roku²³. (Likwidację konnej linii Barlink – Gorzów spowodowało utworzenie kolejowego połączenia Myśliborza z Gorzowem.)

4.2. Przejęcie poczty pruskiej przez Poczta Związku Północniemieckiego

Pod koniec lat sześćdziesiątych XIX wieku dokonywał się proces łączenia państw niemieckich. W 1866 roku z inicjatywy Prus powstał Związek Północny. Na początku był to związek wojskowy, a od 1 lipca 1867 roku stał się państwem federalnym, składającym się z 21 państw niemieckich, na czele których stały Prusy. Związek działał w oparciu o opracowaną przez Ottona Bismarcka i uchwaloną przez Reichstag konstytucję. Do Związku weszły wszystkie państwa niemieckie poza obecną Bawarią i Badenią-Wirtembergią. W Związku na obszarze 415 tys. km² mieszkało prawie 30 milionów ludzi.

Lokalne poczty zastąpiła Poczta Związku Północniemieckiego, przejmująca m.in. pocztę pruską. Poczta ta działała do 1871 roku, to jest do utworzenia II Rzeszy Niemieckiej.

22 L. Zi m o w i s k i, *Geneza i rozwój komunikacji pocztowej na ziemiach polskich*, Warszawa 1972, s. 342.

23 H. M i t t e l s t ä d t, dz. cyt., s. 76.