



Lot nr.: L243237

Country/Type: Topical

Topical collection Ships, on 3 albums, with envelopes, postcards, FDC etc.

Price: 50 eur

[Go to the lot on www.sevenstamps.com]





Foto nr.: 2

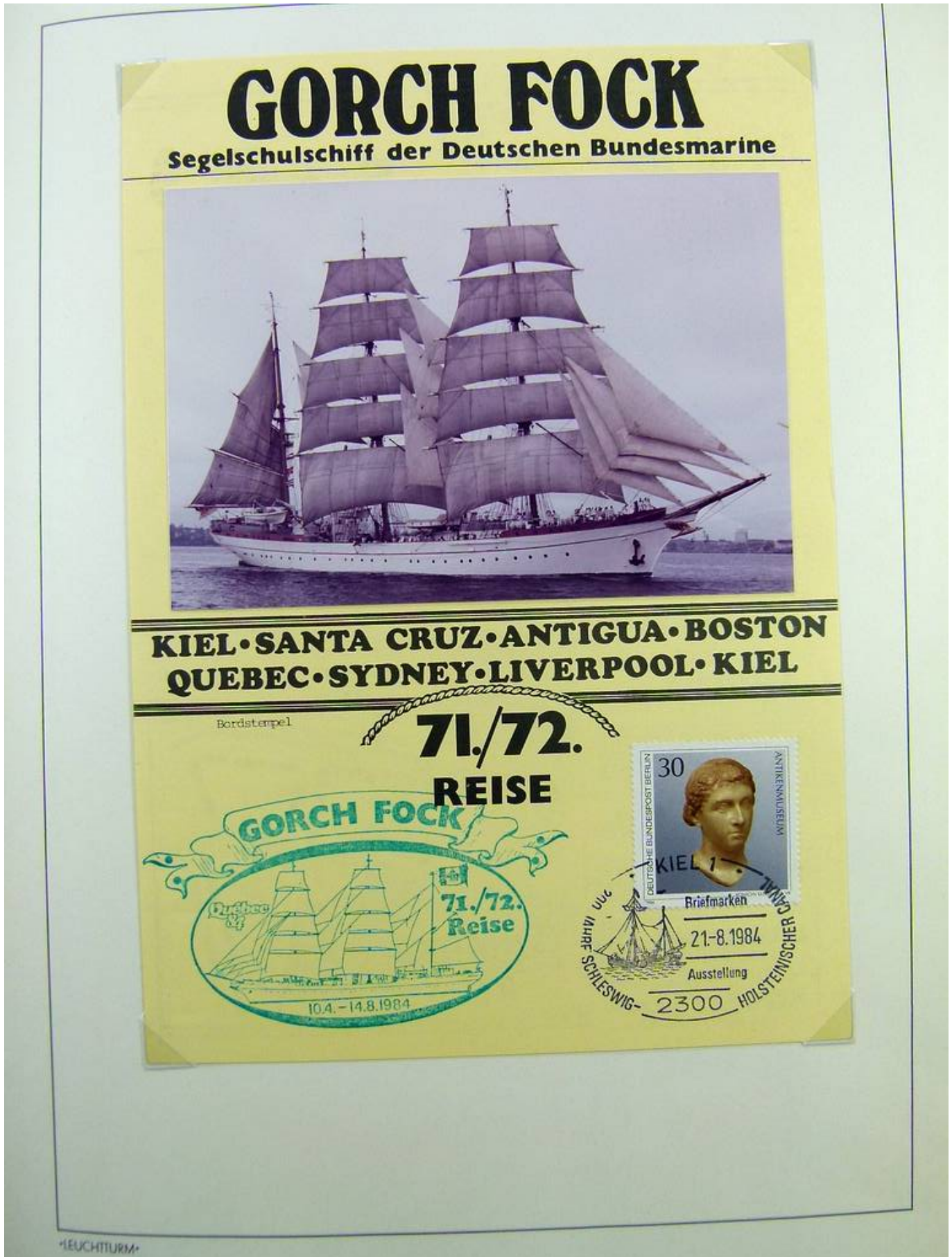




Foto nr.: 3





Foto nr.: 4





Foto nr.: 5



15586
23-27586
KIEL, Auslaufen
ROUEN/Frankreich



HELSINKI/Finland
KIEL, Einlaufen
14-18686
25686

SSS Gorch Fock
zu Besuch in
HELSINKI

HELSINKI
19.-5. 86
NAVIRE
HELSINGFORS

HELSINKI
ALAND 0,10 ALAND 1,20
NAVIRE
HELSINGFORS

IMPRIMÉ/PRINTED MATTER
VERLAG GÖDE
HANAUER STRASSE 22
D-8750 ASCHAFFENBURG
W - GERMANY

15586
23-27586
KIEL, Auslaufen
ROUEN/Frankreich



HELSINKI/Finland
KIEL, Einlaufen
14-18686
25686

SSS Gorch Fock
zu Besuch in
HELSINKI

EUROPA
HELSINKI
SUOMI-FINLAND
NAVIRE
HELSINGFORS
2,10

IMPRIMÉ/PRINTED MATTER
VERLAG GÖDE
HANAUER STRASSE 22
D-8750 ASCHAFFENBURG
W - GERMANY

LEUCHTTURM



Foto nr.: 6



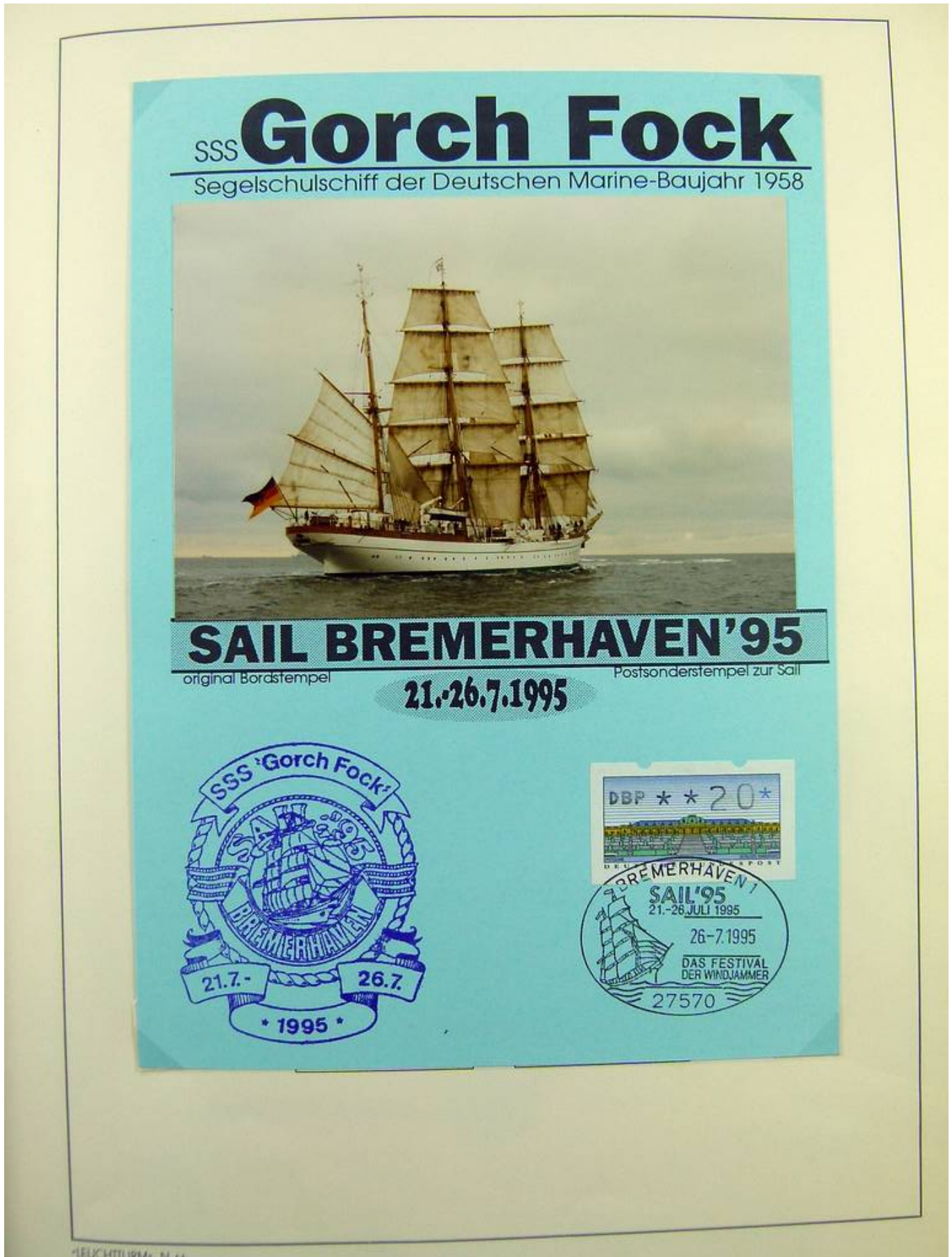


Foto nr.: 7





Foto nr.: 8





Seven Stamps Philately - Stamp lots and collections

SEVEN STAMPS

YOUR COLLECTION. OUR PASSION.

Foto nr.: 9





Foto nr.: 10





Foto nr.: 11





Foto nr.: 12





Foto nr.: 13





Foto nr.: 14





Foto nr.: 15



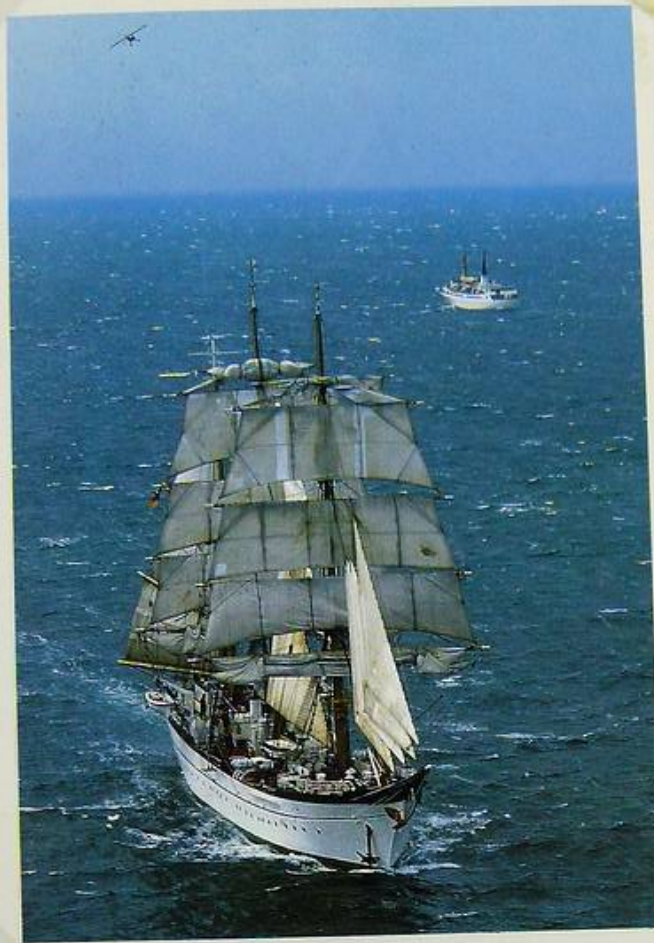


Foto nr.: 16





Foto nr.: 17



LEUCHTTURM



Foto nr.: 18

Schulschiff GROSSHERZOGIN ELISABETH



Fachoberschule Seefahrt und Schulschiffverein
Seemännische Berufsschule und Berufsaufbauschule

Elsfleth / Weser

original Bordstempel

Postsonderstempel





Foto nr.: 19





Foto nr.: 20





Foto nr.: 21

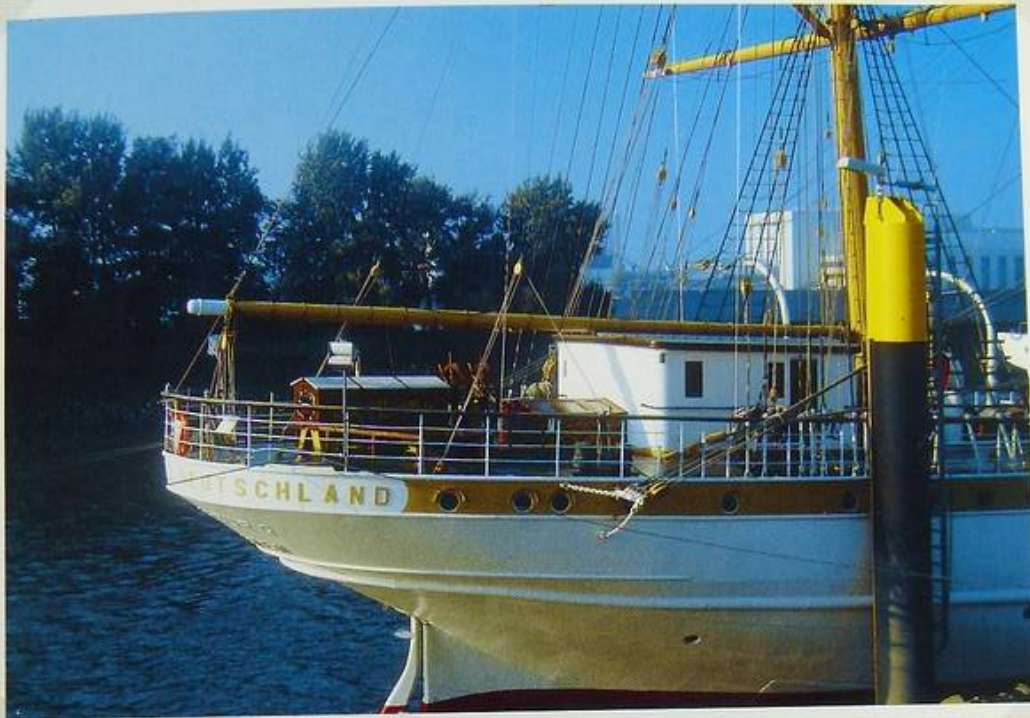




Foto nr.: 22

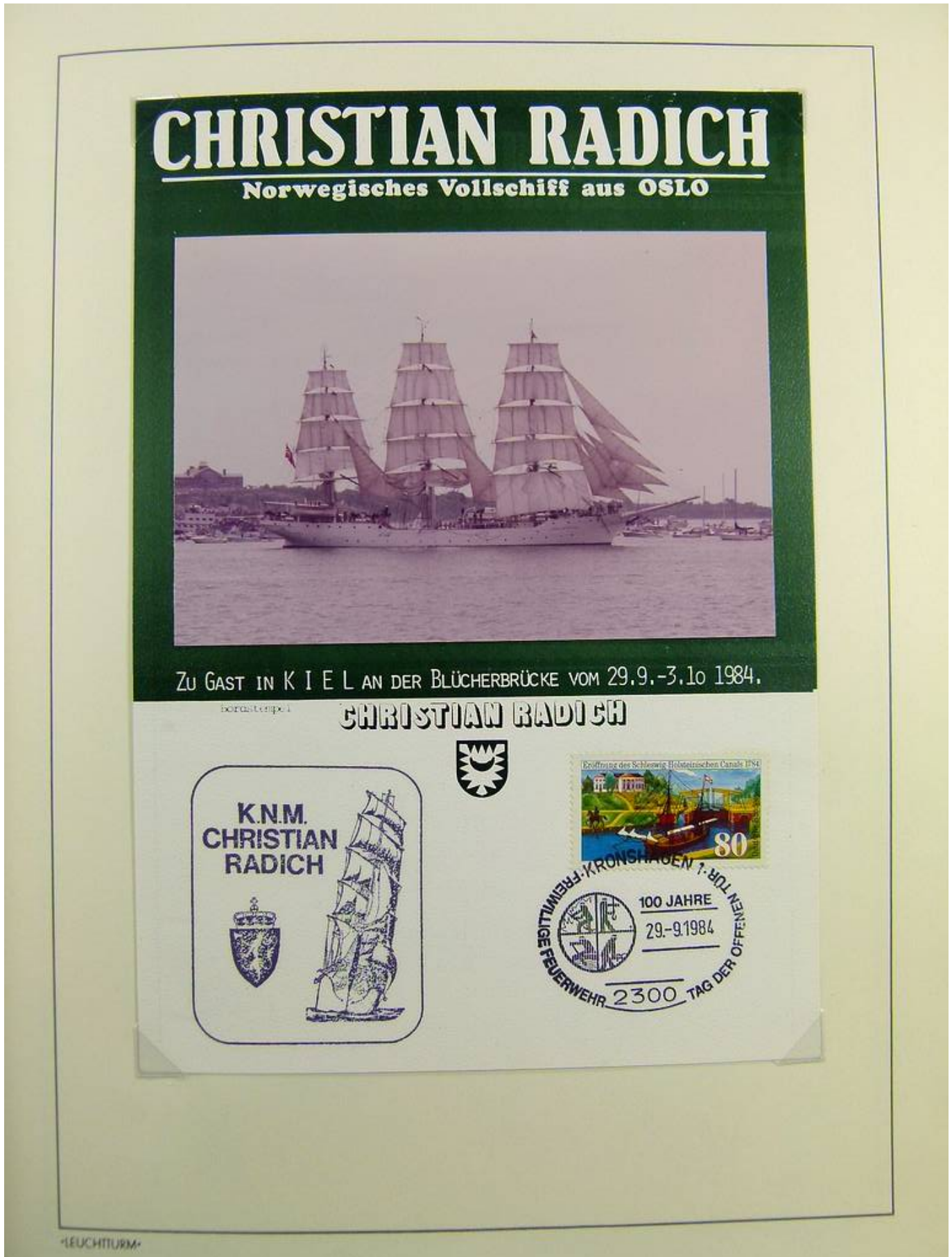




Foto nr.: 23





Foto nr.: 24





Foto nr.: 25

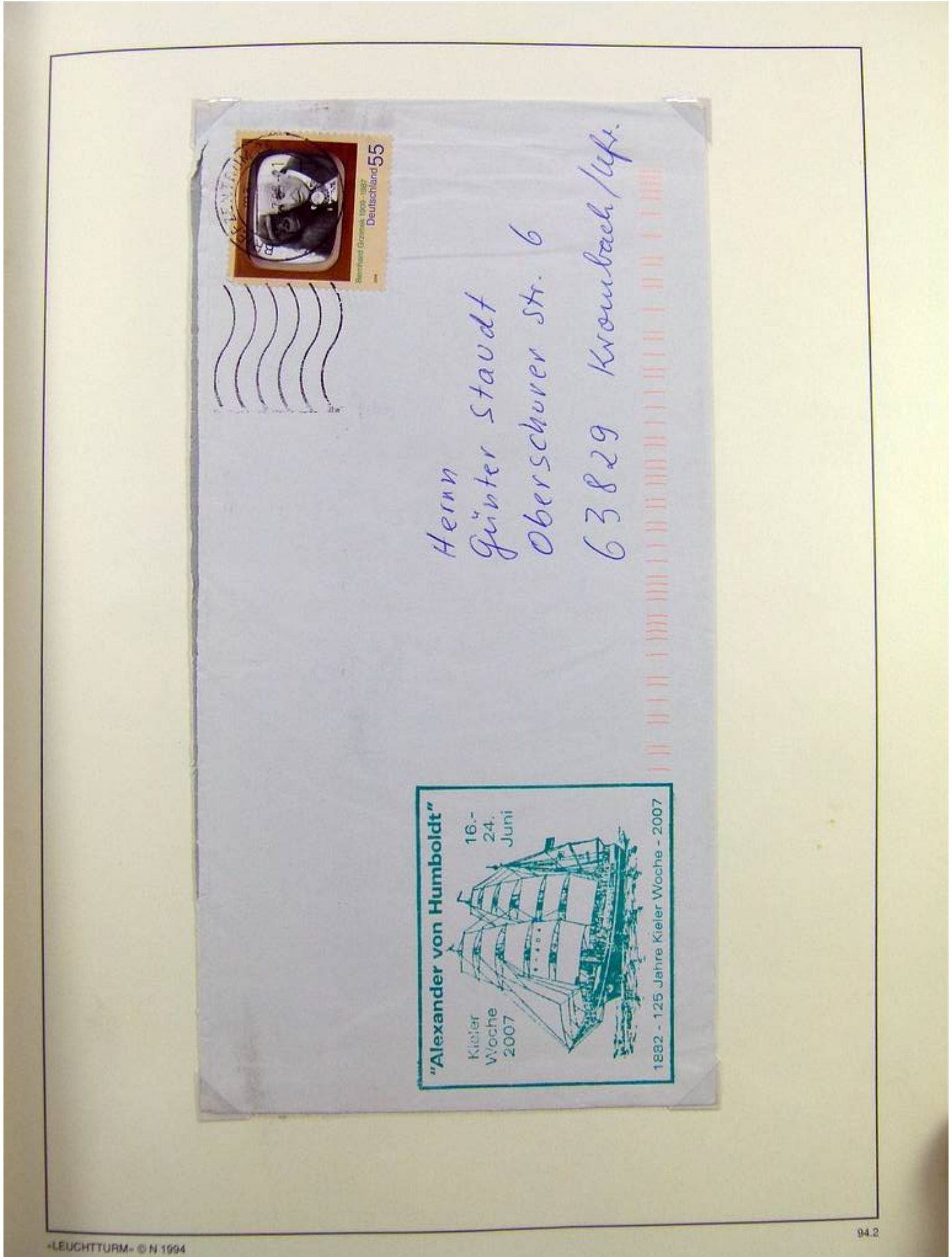




Foto nr.: 26





Foto nr.: 27





Foto nr.: 28

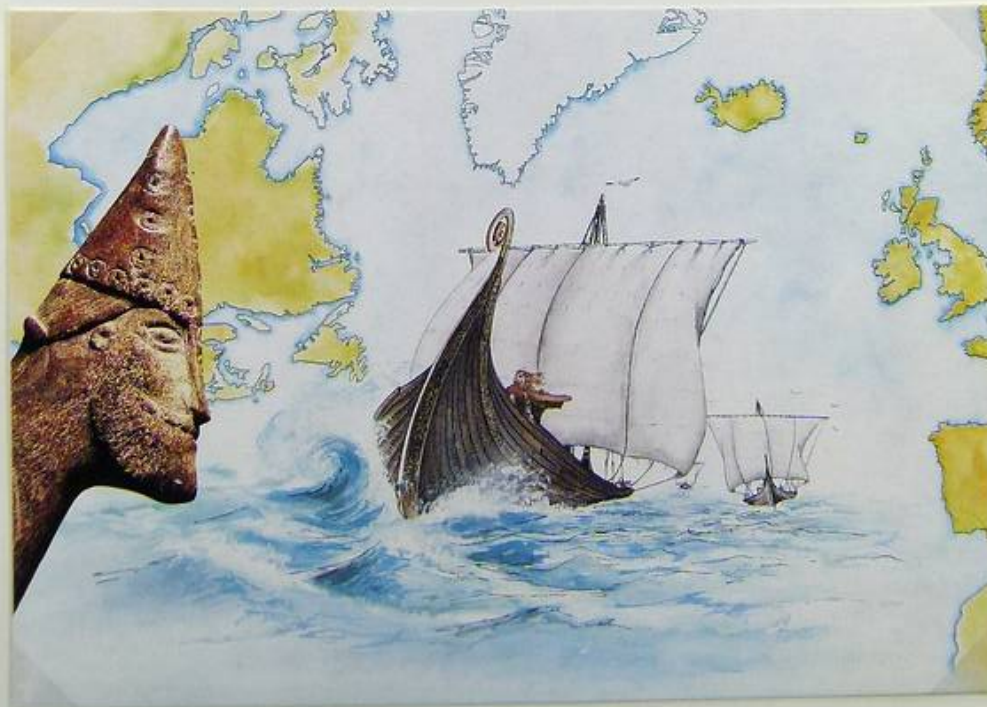
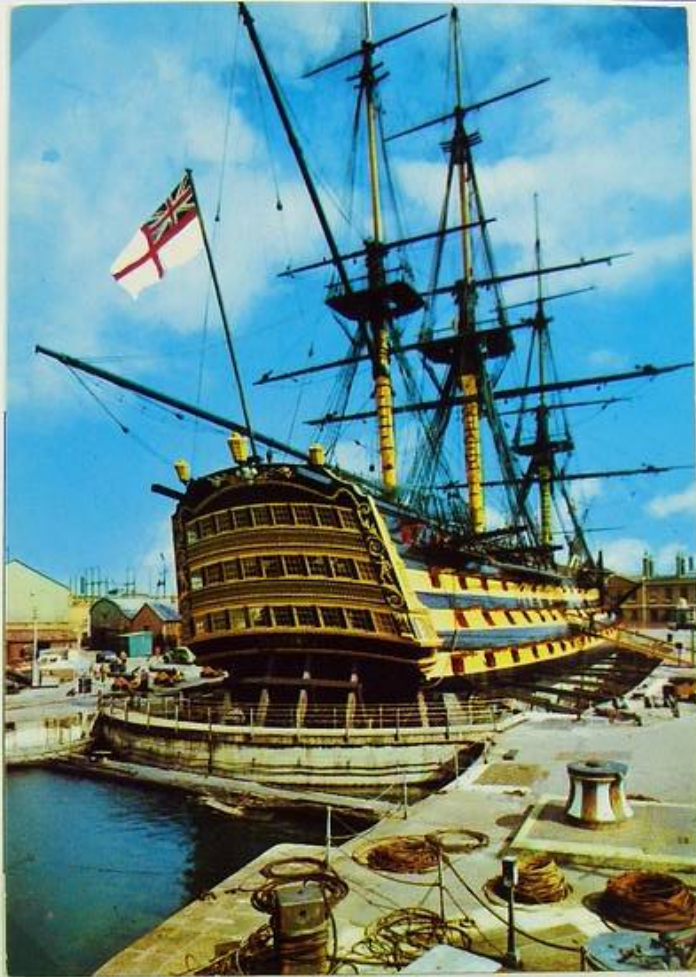




Foto nr.: 29



762

«LEUCHTTURM» N 76



Foto nr.: 30

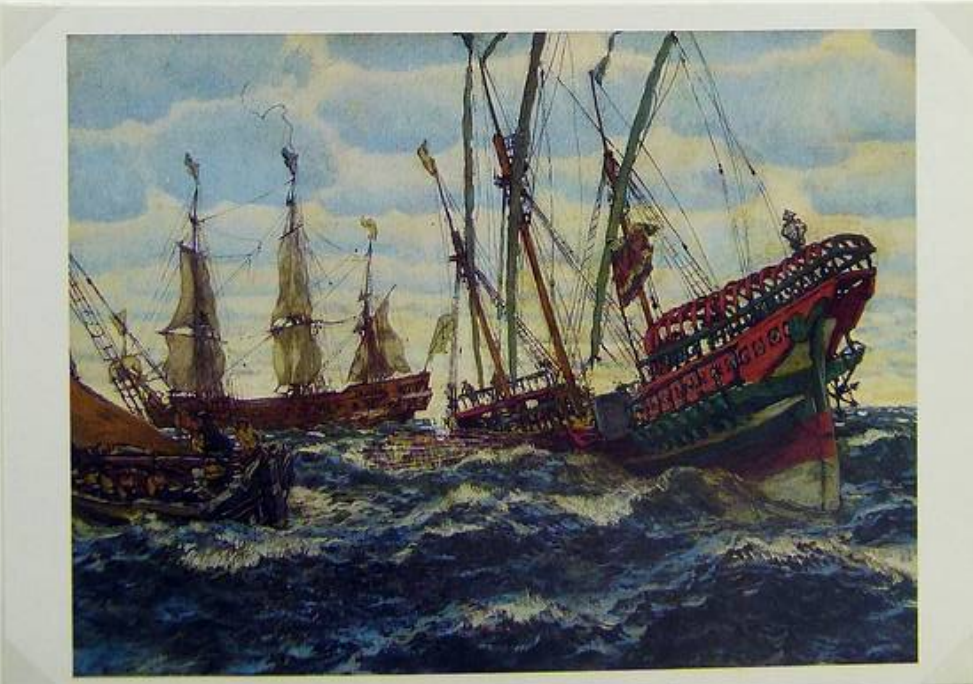




Foto nr.: 31

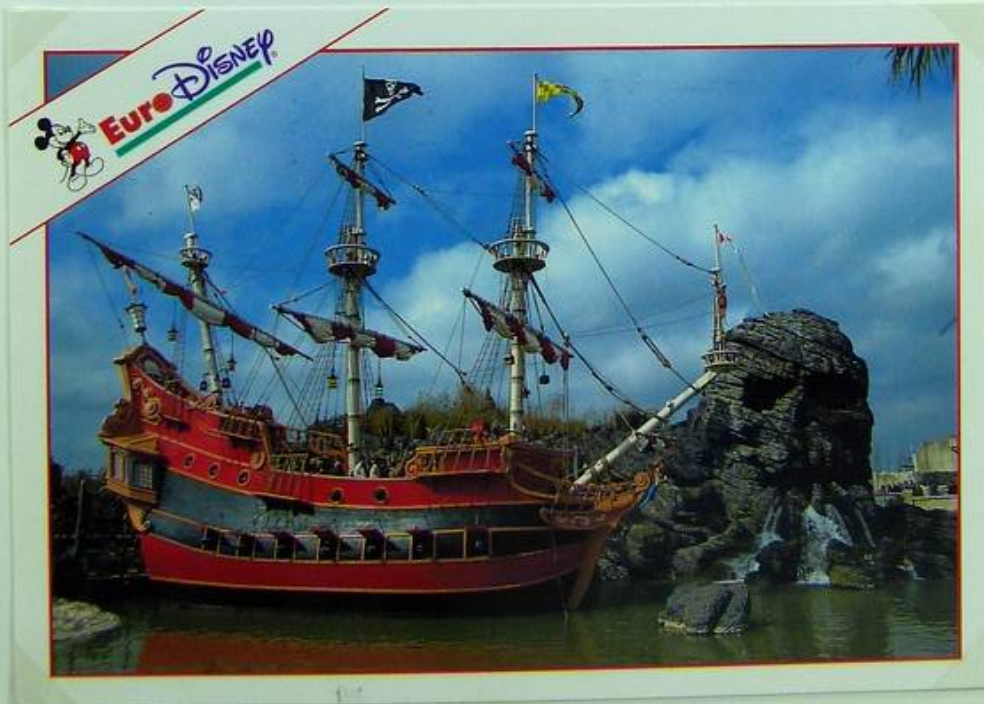




Foto nr.: 32

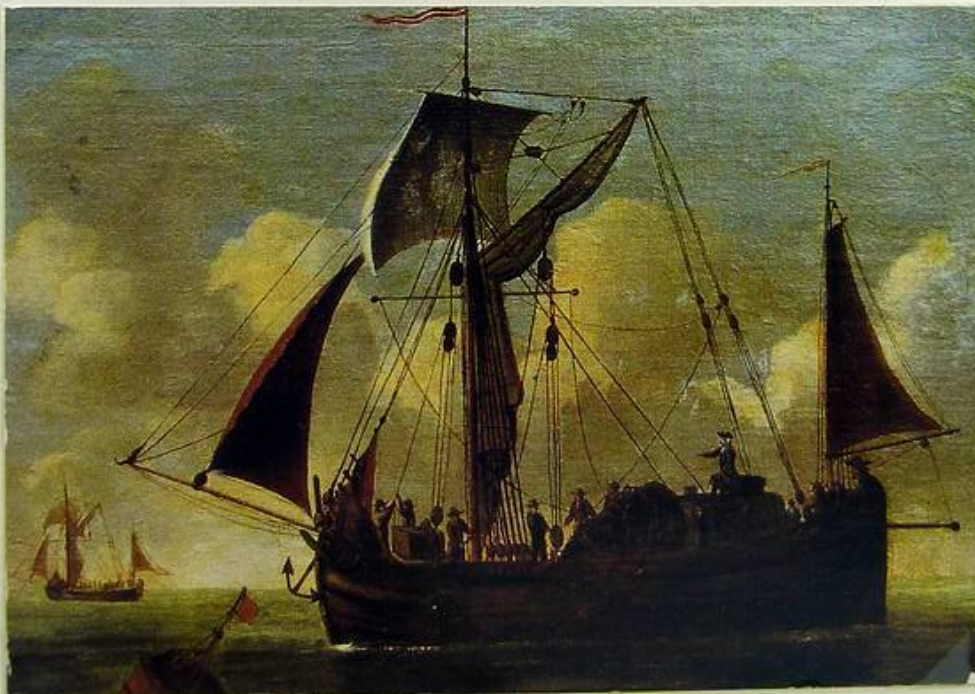




Foto nr.: 33



45X31TUM



Foto nr.: 34





Foto nr.: 35

BRETAGNE

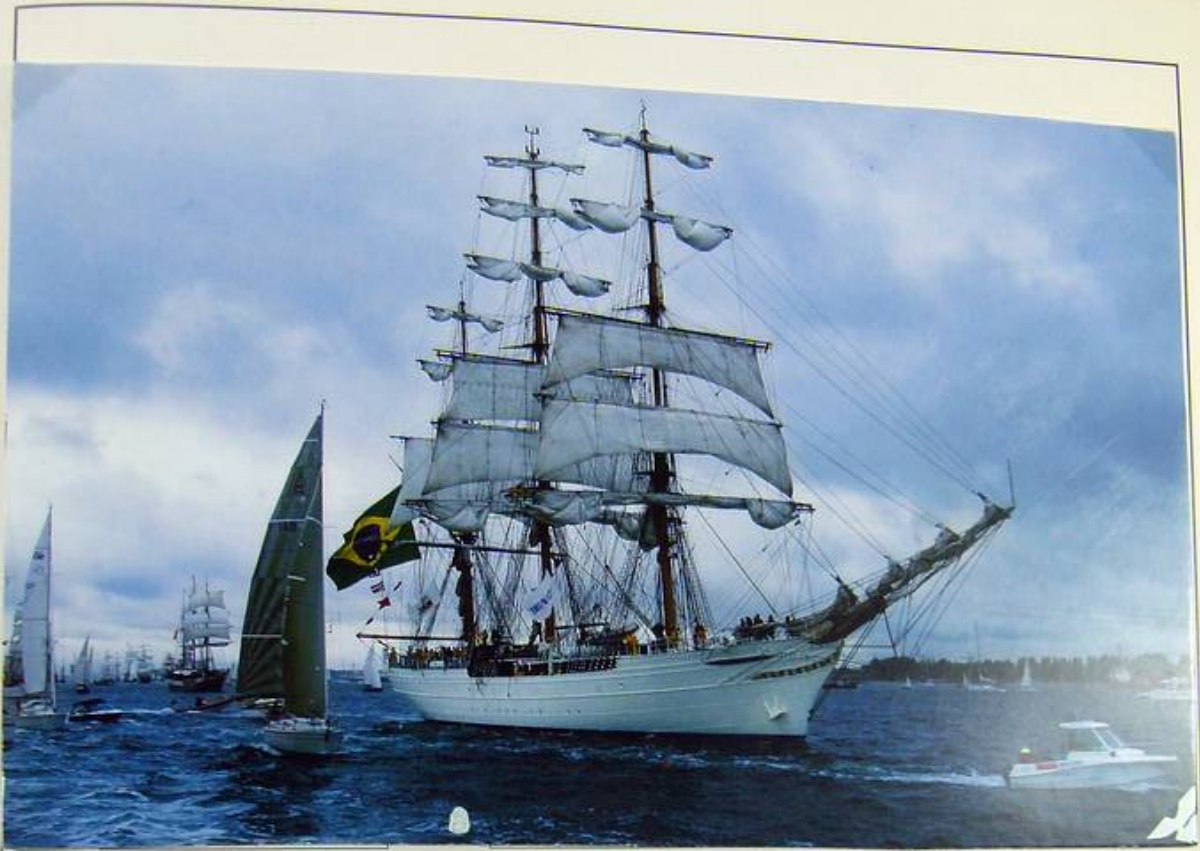


SAINT-VAAST
LA HOUGUE





Foto nr.: 36



82.1

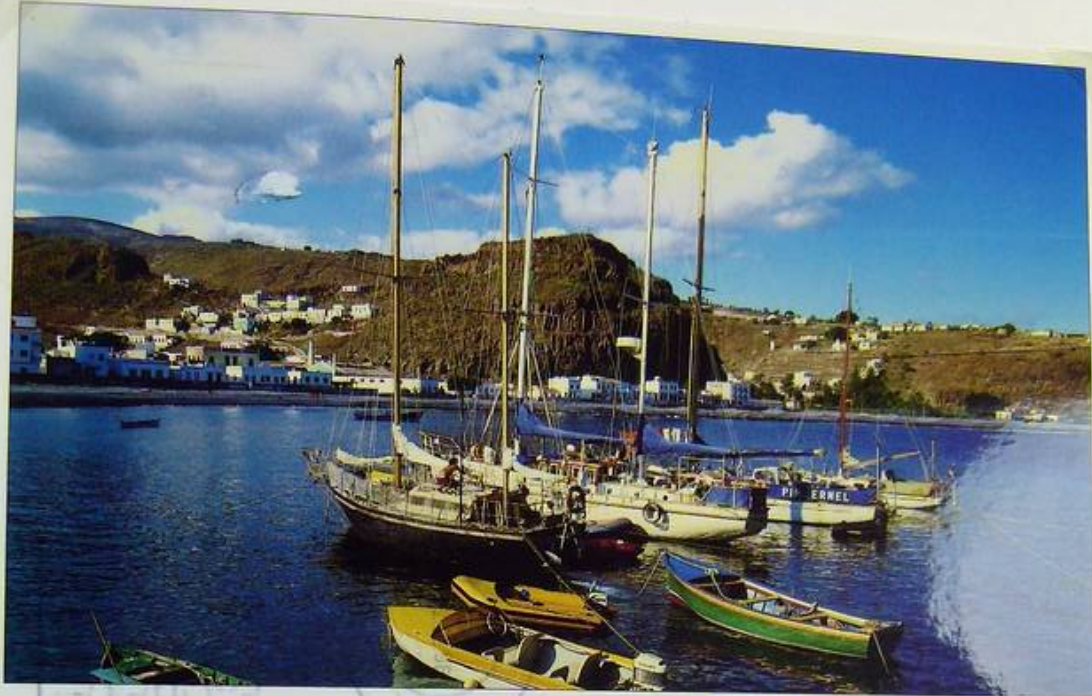


Foto nr.: 37





Foto nr.: 38



THE LA GOMERA ISLAND SERIES

Photograph by Tullio Gatti



76-89.D

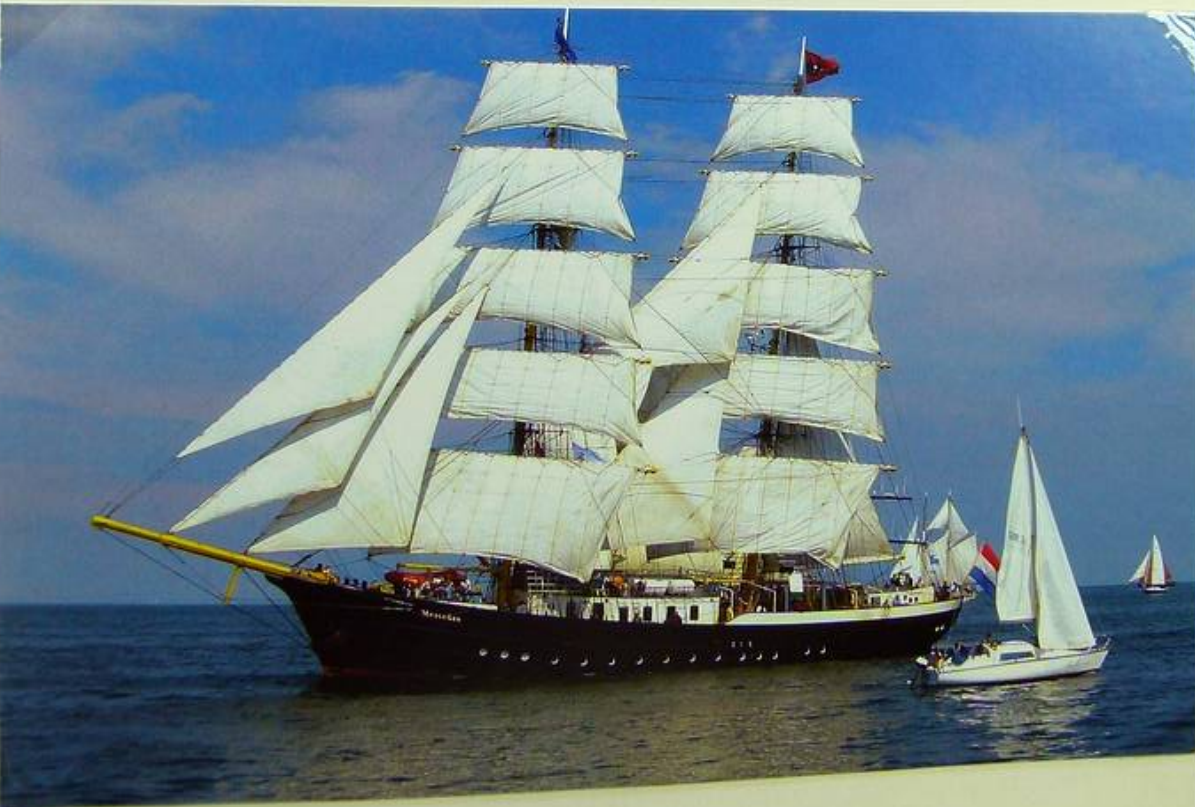
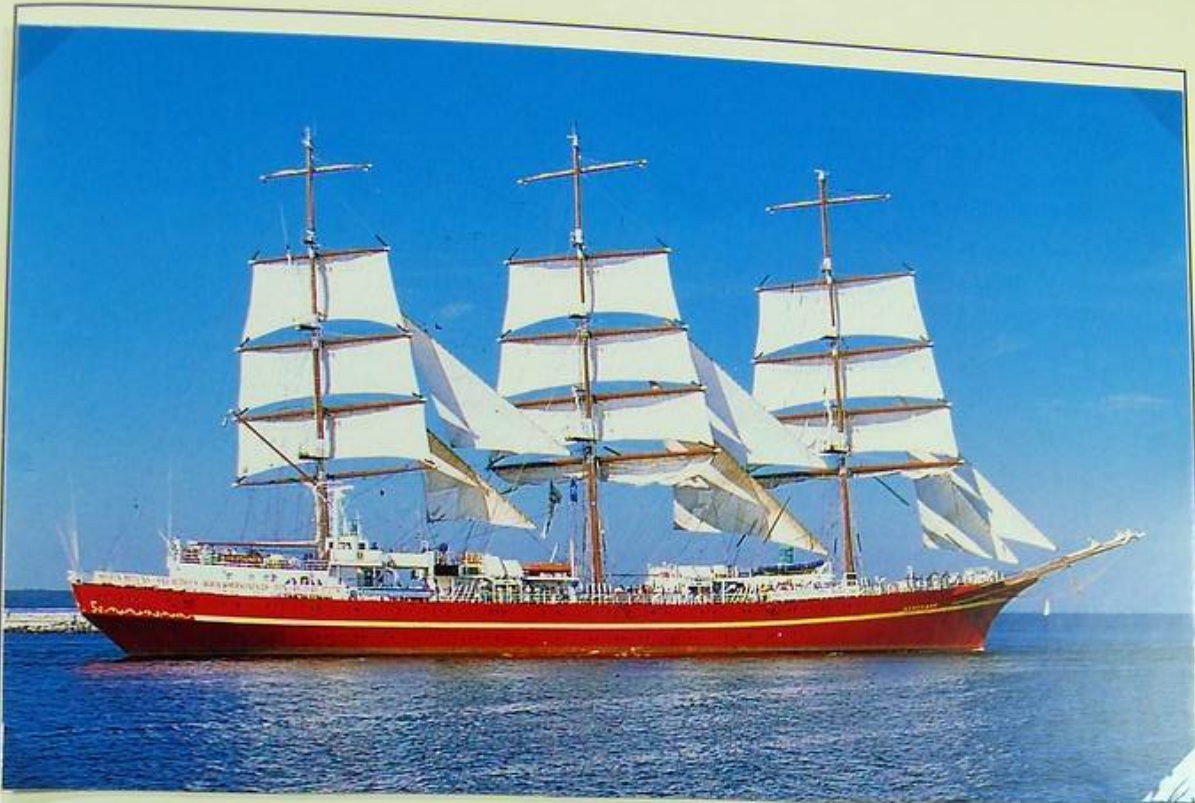


Foto nr.: 39





Foto nr.: 40



73.1



Foto nr.: 41



LEUCHTURM - N.M.



Foto nr.: 42





Foto nr.: 43





Foto nr.: 44

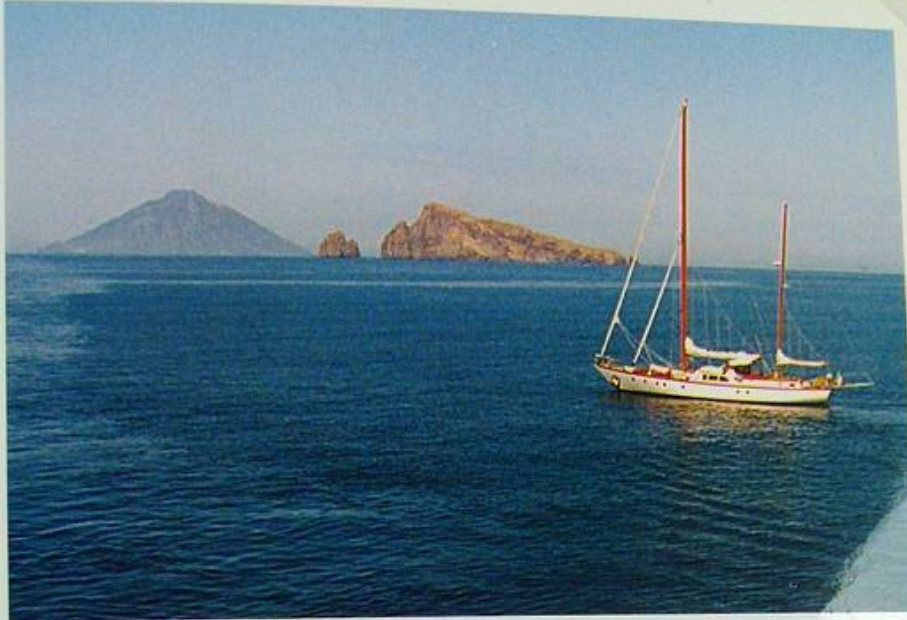


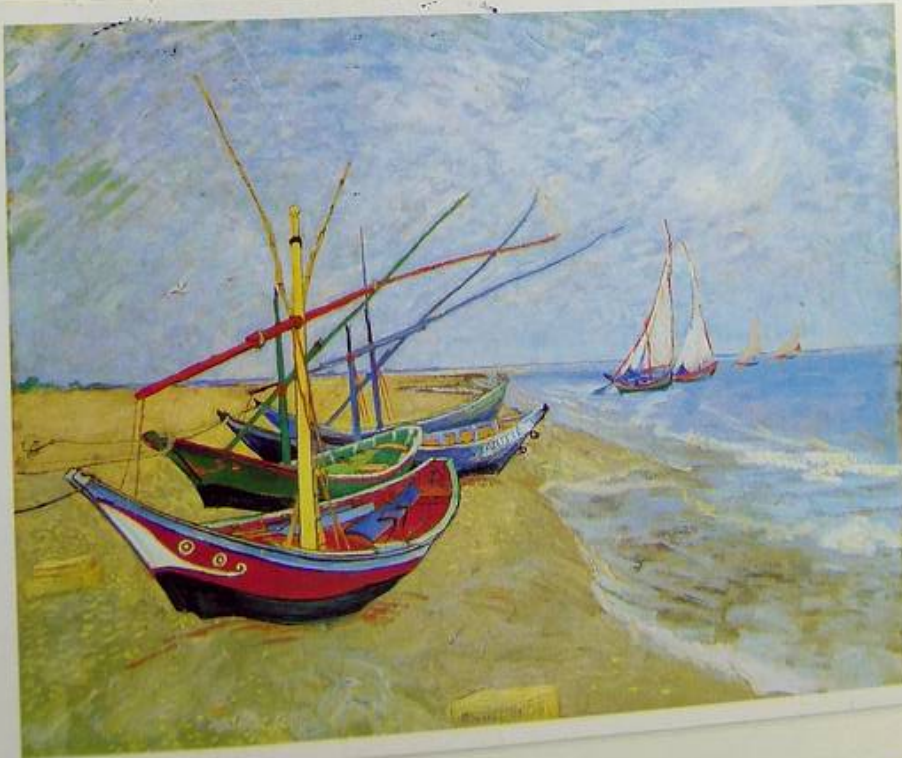


Foto nr.: 45





Foto nr.: 46

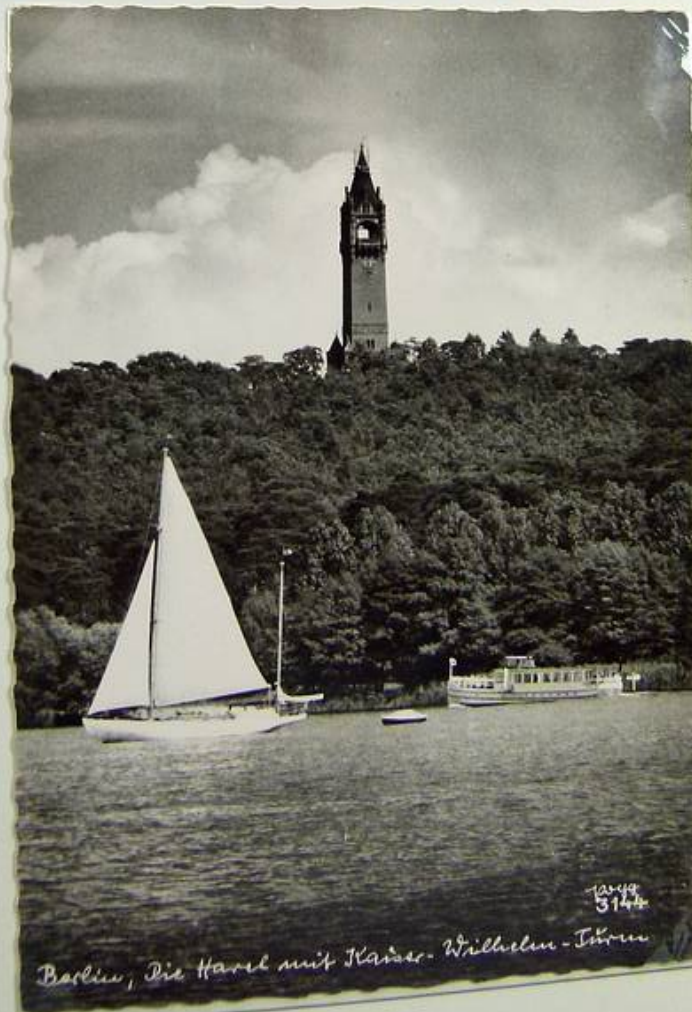


78.2

LEUCHTURM - N78



Foto nr.: 47



1944
3144
Berlin, Die Havel mit Kaiser-Wilhelm-Turm

LEUCHTTURM



Foto nr.: 48



HAPAG Westindien-Postdienst 1875



NORDPOSTA 1975 Tag der Hapag-Marke

Foto nr.: 49



Die Hamburg-Amerika Linie wurde im Jahre 1847 gegründet. Sie entwickelte sich bald zu einem der wichtigsten Verkehrsträger zwischen Hamburg und New York. 1871 nahm sie außerdem den regelmäßigen Liniendienst zu den Ländern Mittelamerikas und der Karibik auf.

Der Hauptteil des Westindienhandels ging über Hamburg. Einziges Nachrichtenmittel, um sich mit den Partnern drüben verständigen zu können, war die Briefpost.

Diese Nachrichtenverbindung lag seinerzeit aber noch bei vielen Ländern im argen. Deshalb kam es zu einer in der Geschichte der Handelsschifffahrt bisher wohl einmalig gebliebenen Einrichtung:

Mit Genehmigung der Reichsregierung und der Postverwaltungen der betreffenden Länder wurde von der Hamburg-Amerika Linie ein westindischer Postdienst eingeführt.

1875, vor einhundert Jahren, wurde erstmals die inzwischen legendär gewordene und von allen Philatelisten als Rarität sehr geschätzte Hapag-Marke im Postverkehr benutzt.

Mit der Einführung dieses Postdienstes unter Benutzung von eigenen Briefmarken erhielten die westindischen und zentralamerikanischen Länder entscheidende Impulse zur Verbesserung ihrer Postverwaltungen, so daß im Laufe der nächsten Jahre dieser übernationale Postdienst von den einzelnen nationalen Postverwaltungen in eigener Regie übernommen werden konnte.

Auch noch einhundert Jahre später werden die Häfen Westindiens und Zentralamerikas weiterhin regelmäßig von den Schiffen der Hapag-Lloyd AG angelaufen.

Zur Erinnerung an die Einführung der Hapag-Marke vor einhundert Jahren übergab das MS »Europa« auf einer seiner Kreuzfahrten dem Postmeister von Charlotte Amalie auf St. Thomas 20.000 Sonderbriefe mit von der Bundesdruckerei Berlin eingedruckten Wertzeichen zur Weiterbeförderung nach Hamburg. (St. Thomas war vor einhundert Jahren Bunkerplatz und Poststation der Hamburg-Amerika Linie in der Karibik).

Mittels der von der Hapag-Lloyd AG aus dem historischen Archiv zur Verfügung gestellten alten Druckstöcke wurde aus Anlaß des 100. Jubiläums der Hapag-Marke ein Nachdruck zu Gunsten der Gesellschaft für deutsche Postgeschichte e.V., Bezirksgruppe Hamburg, vorgenommen.

In der Philatelie findet die seinerzeitige postalische Pioniertat seine Würdigung mit dem Tag der Hapag-Marke auf der NORDPOSTA 75 am 1. November 1975 im Congress Centrum Hamburg.

Hamburg und Charlotte Amalie auf St. Thomas
im Februar 1975

 **Hapag-Lloyd**
Aktiengesellschaft



Foto nr.: 50





Foto nr.: 51





Foto nr.: 52



LEUCHTTURM



Foto nr.: 53





Foto nr.: 54





Foto nr.: 55





Foto nr.: 56





Foto nr.: 57





Foto nr.: 58





Foto nr.: 59





Foto nr.: 60

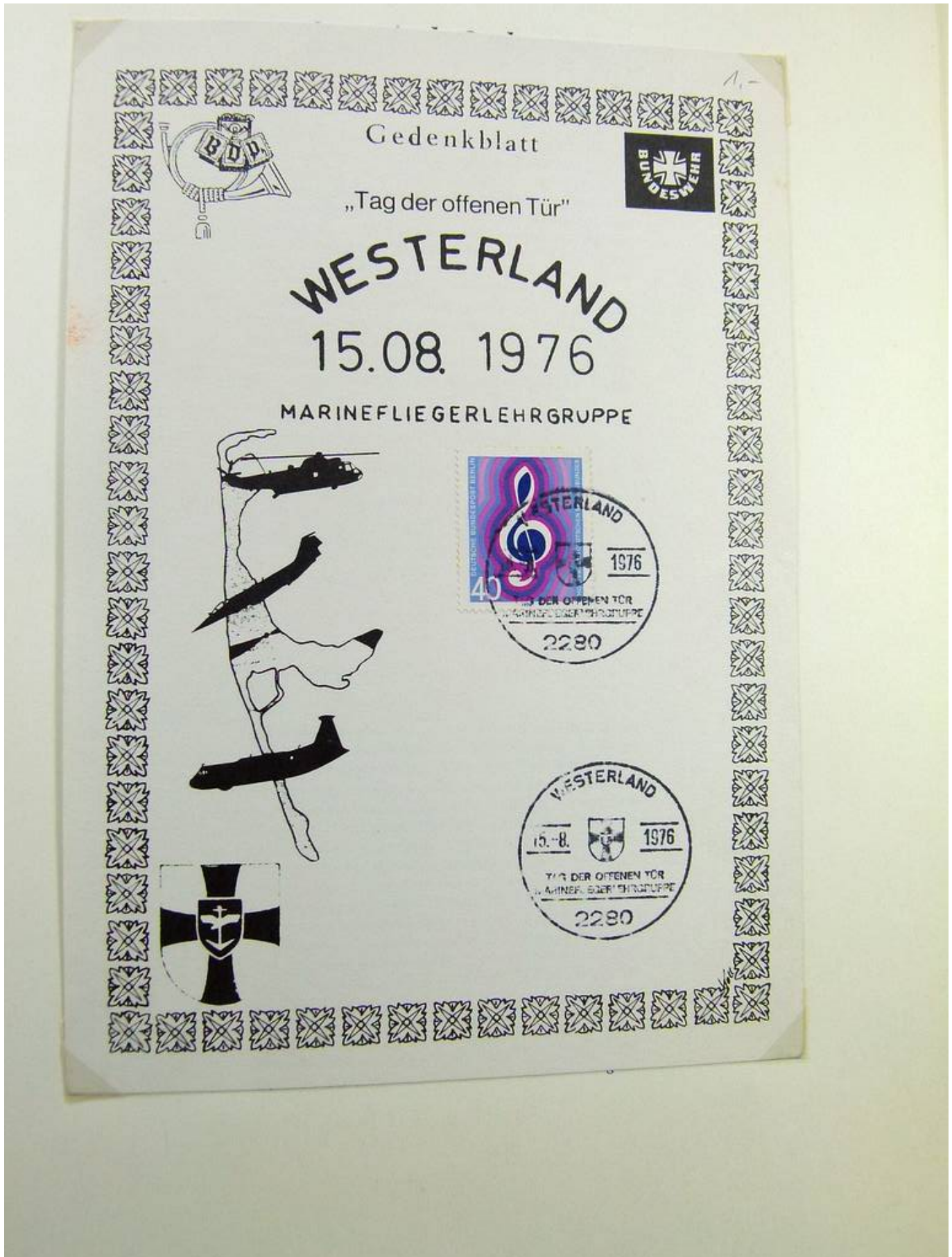




Foto nr.: 61





Foto nr.: 62





Foto nr.: 63





Foto nr.: 64





Foto nr.: 65





Foto nr.: 66





Foto nr.: 67





Foto nr.: 68

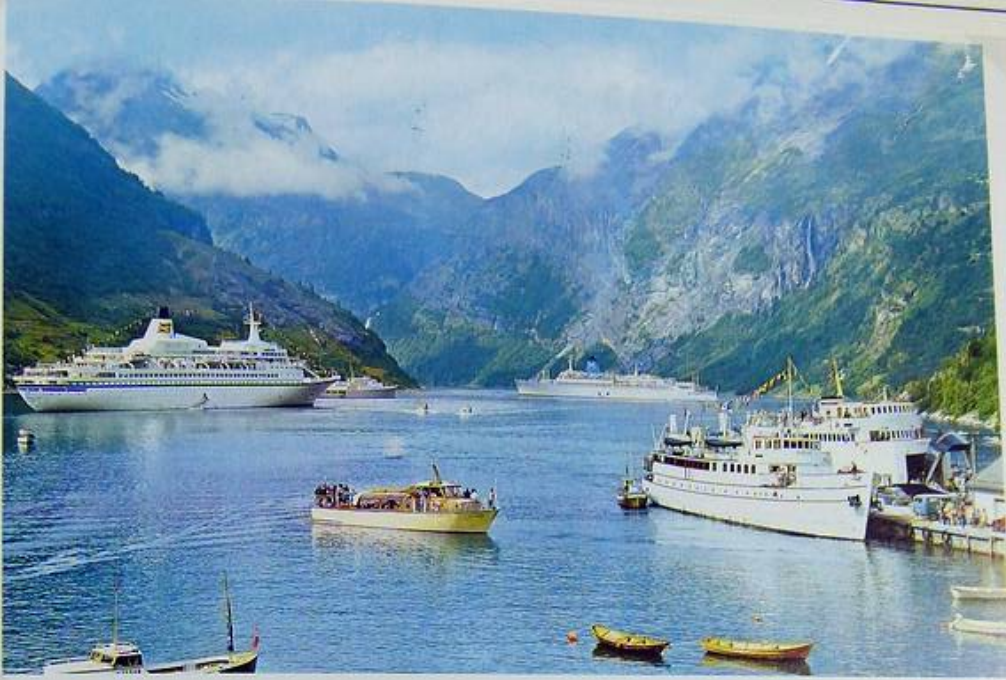




Foto nr.: 69

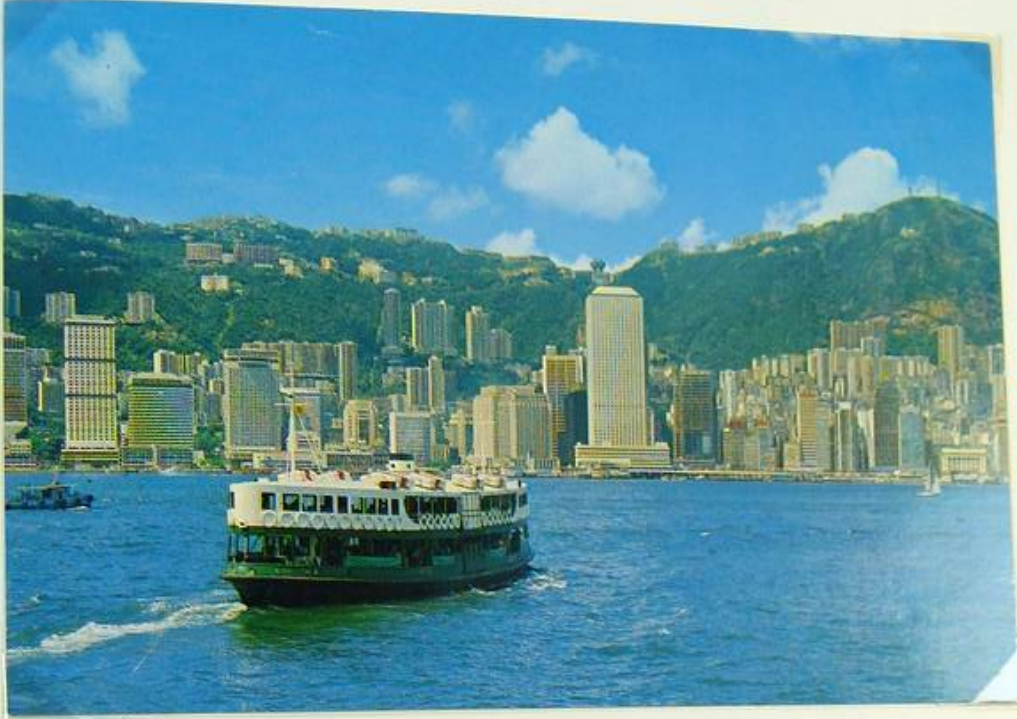




Foto nr.: 70



82.3



Foto nr.: 71





Foto nr.: 72





Foto nr.: 73





Foto nr.: 74



M.S. „Seeshaupt“ mit Zugspitzpanorama





Foto nr.: 75

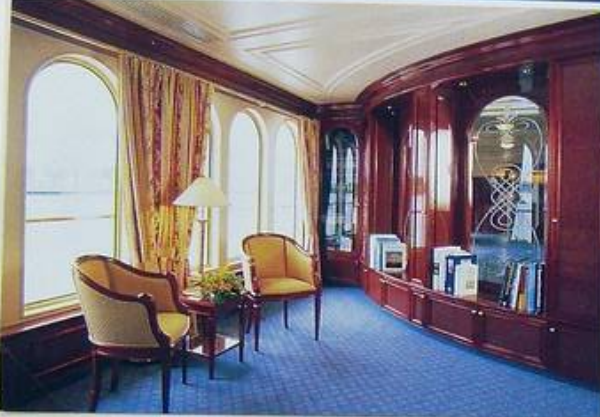




Foto nr.: 76

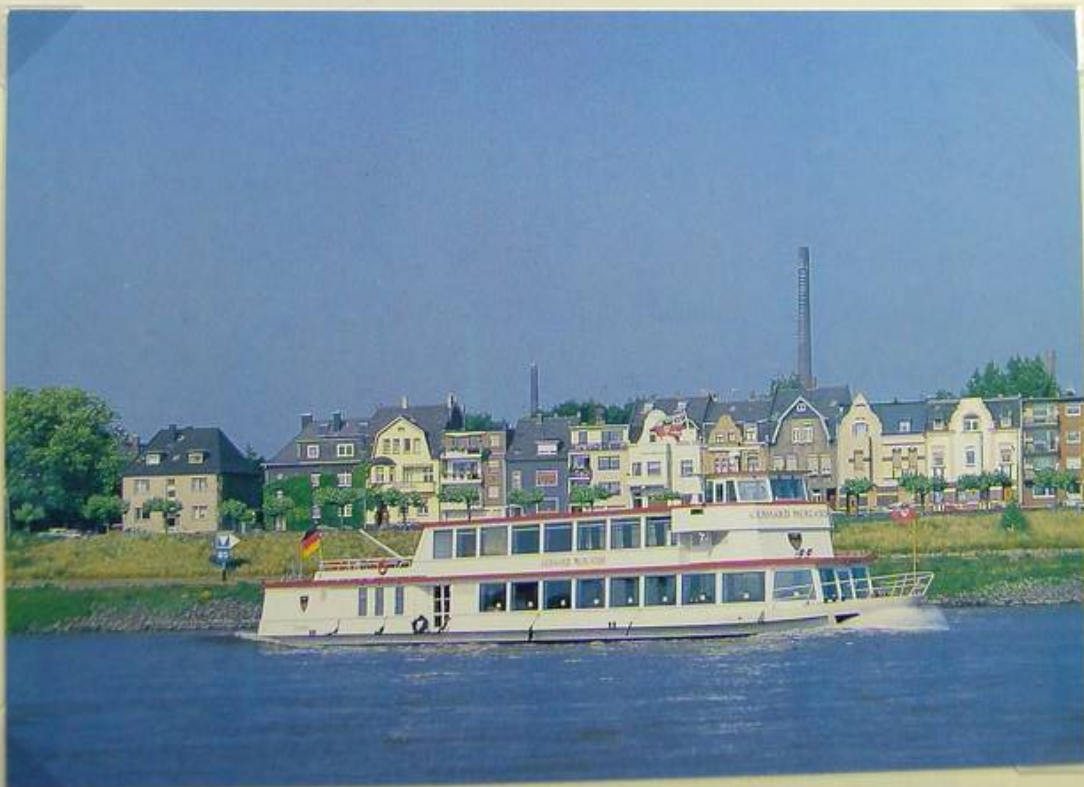




Foto nr.: 77





Foto nr.: 78





Foto nr.: 79

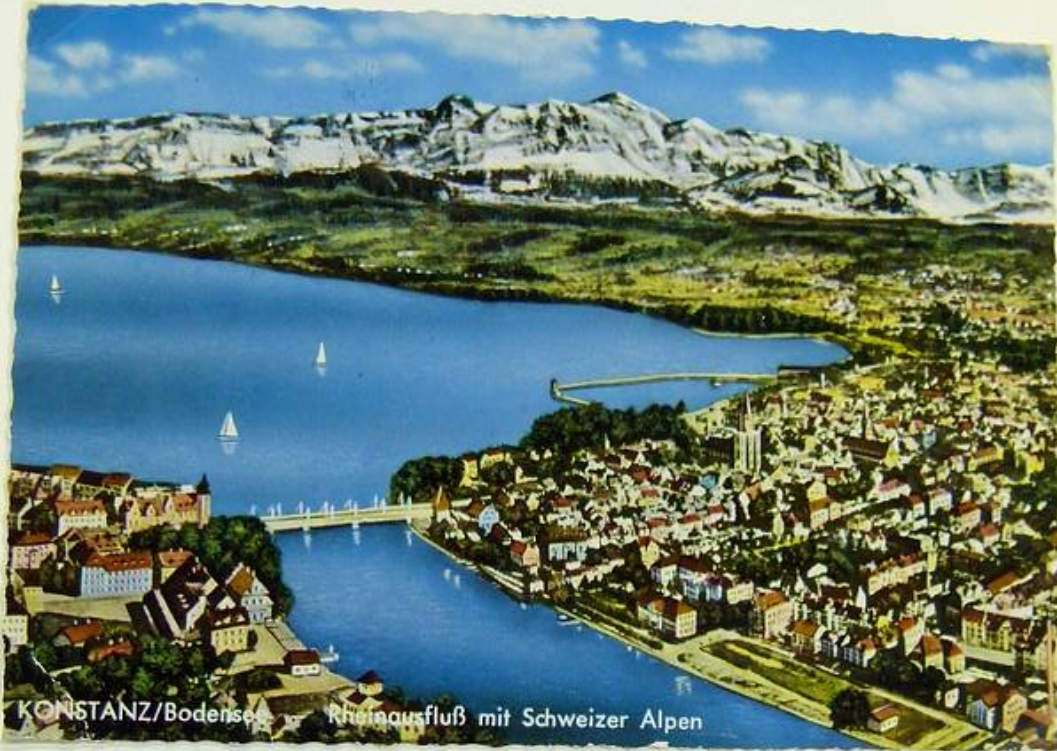




Foto nr.: 80

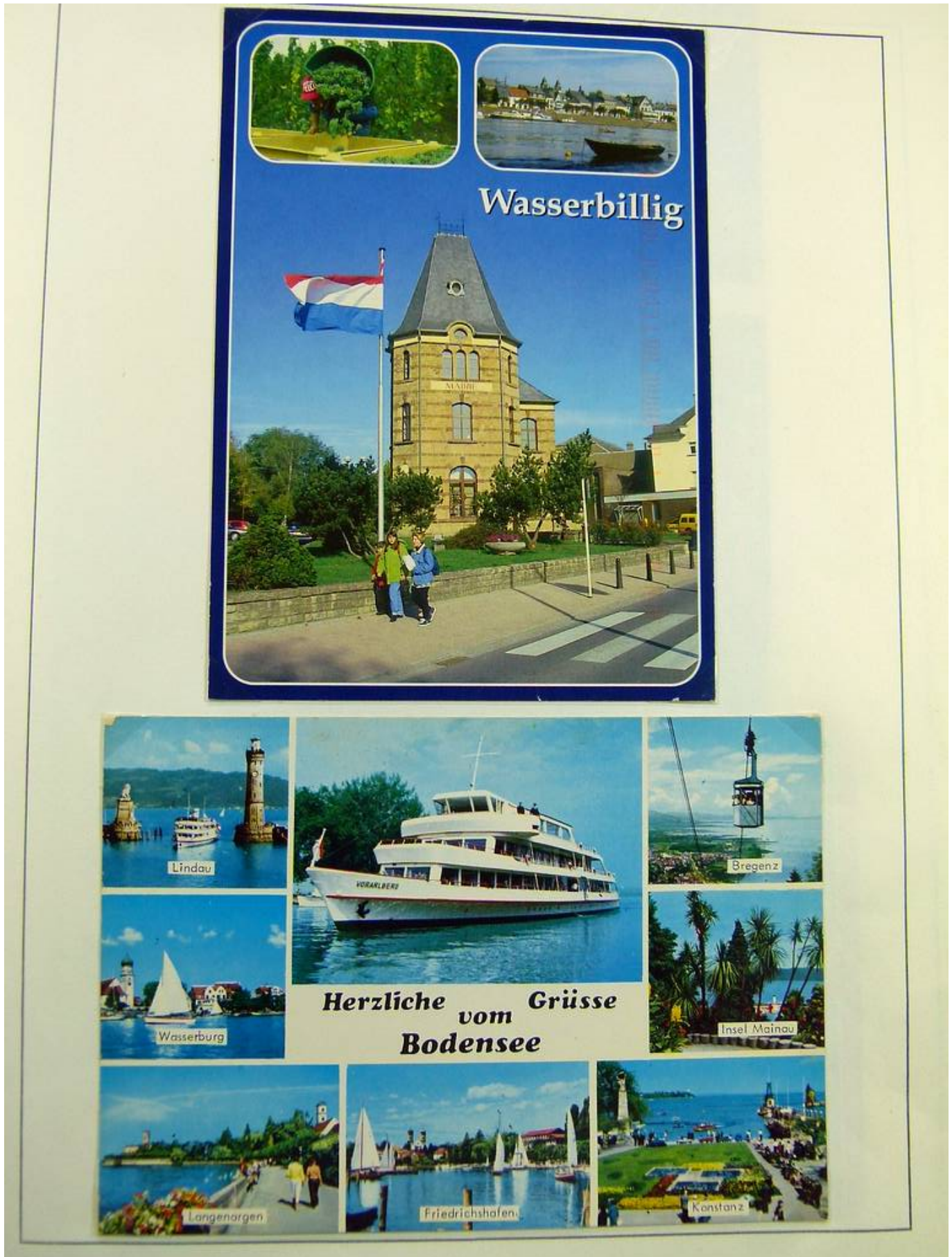




Foto nr.: 81

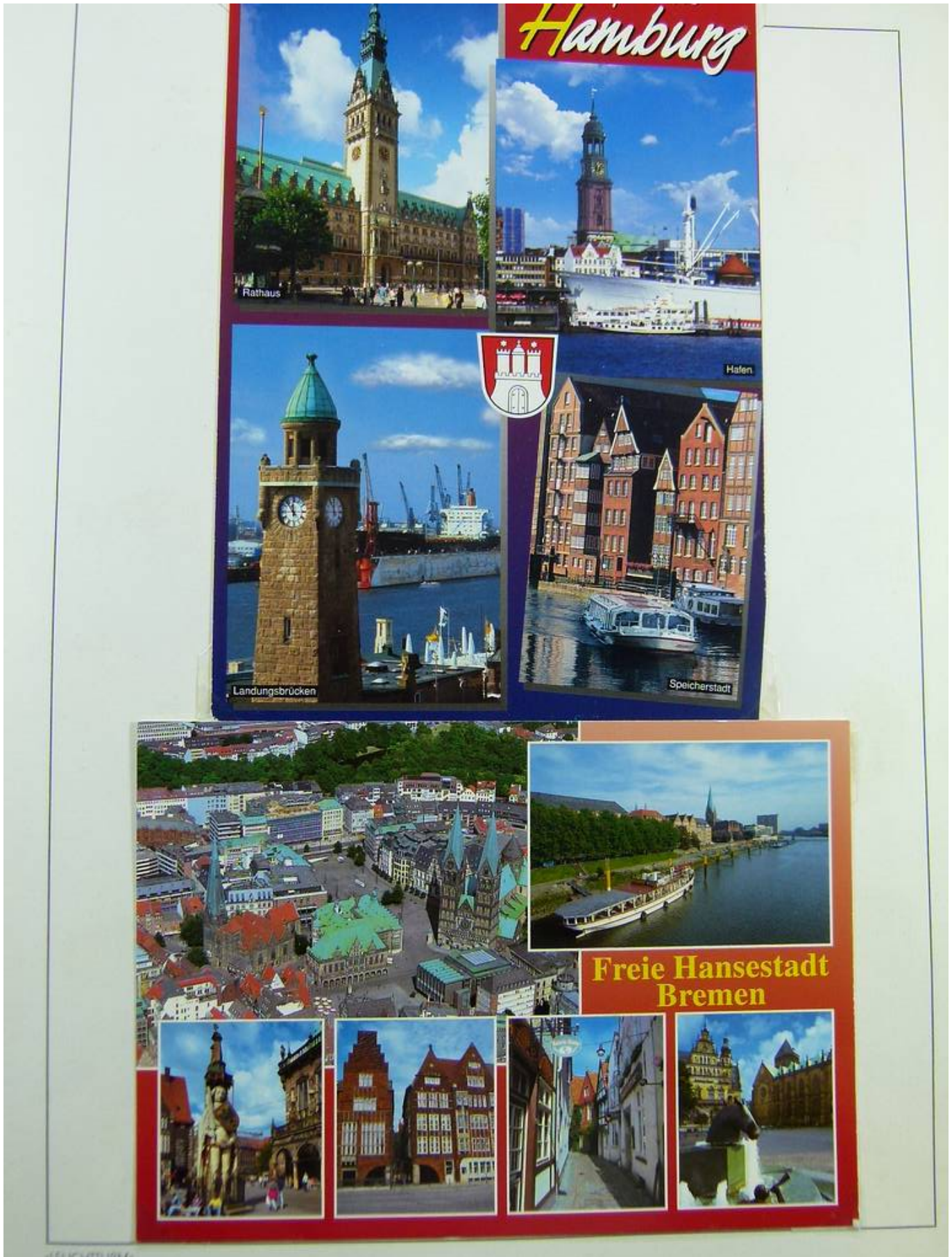




Foto nr.: 82



LEUCHTURM



Foto nr.: 83

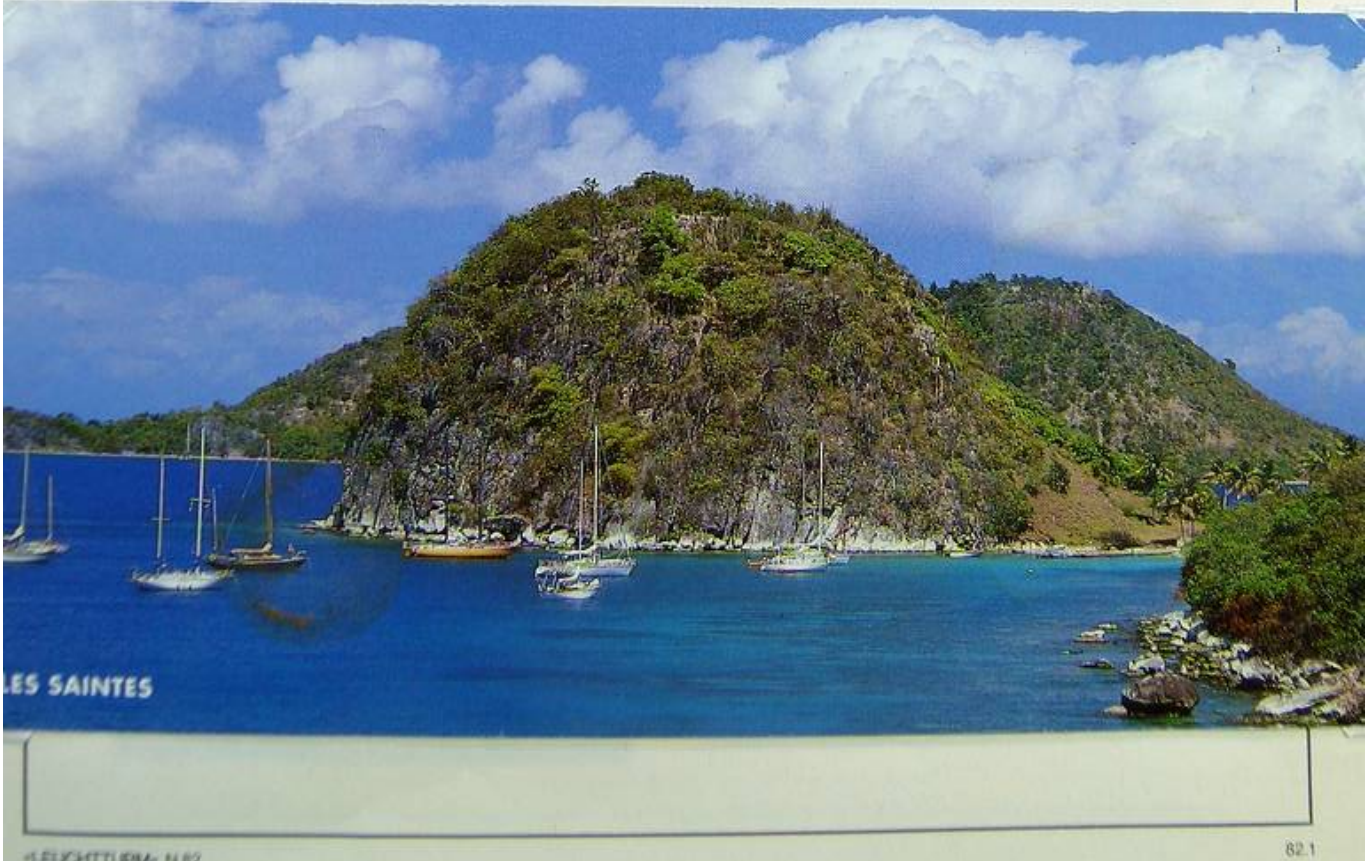




Foto nr.: 84

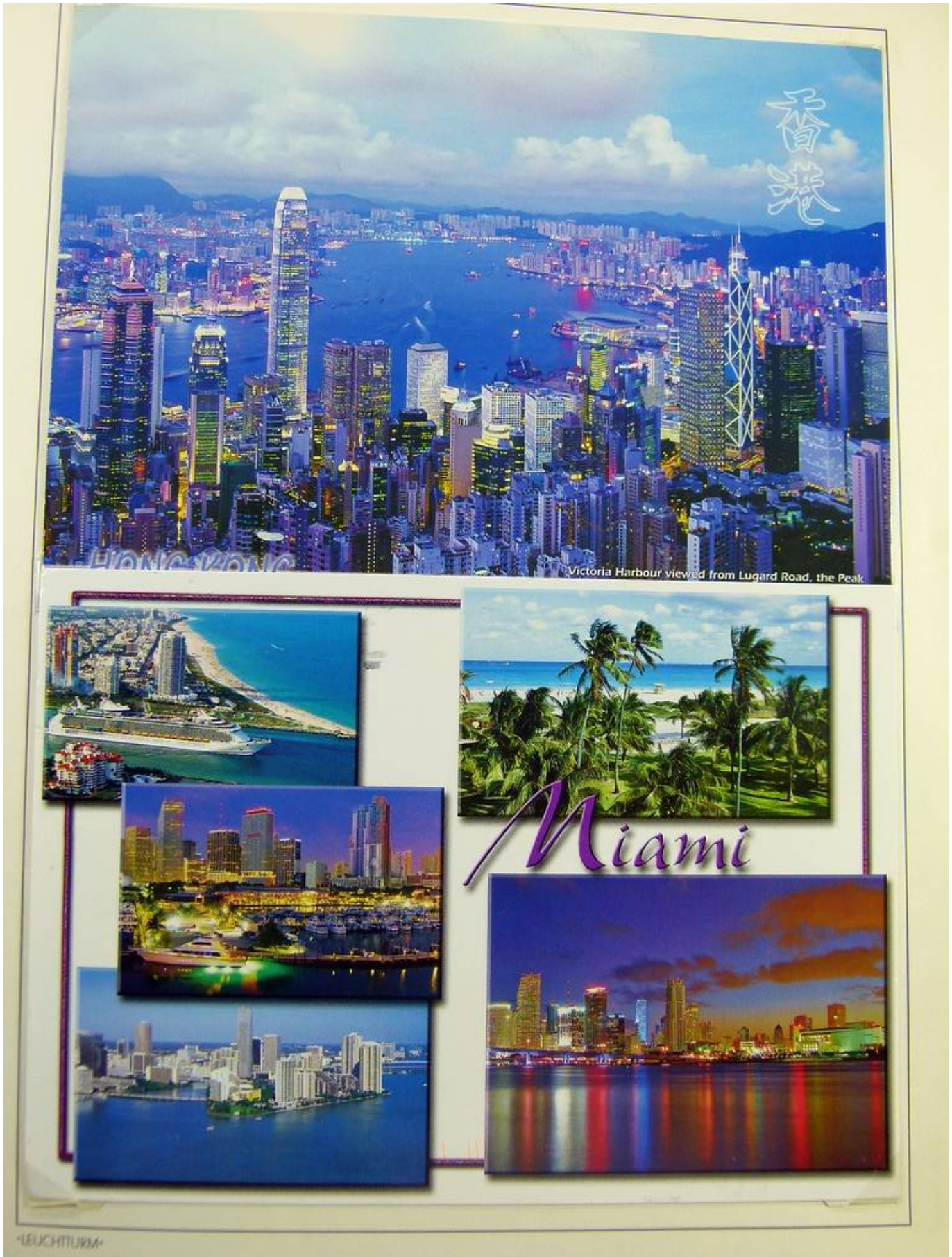




Foto nr.: 85

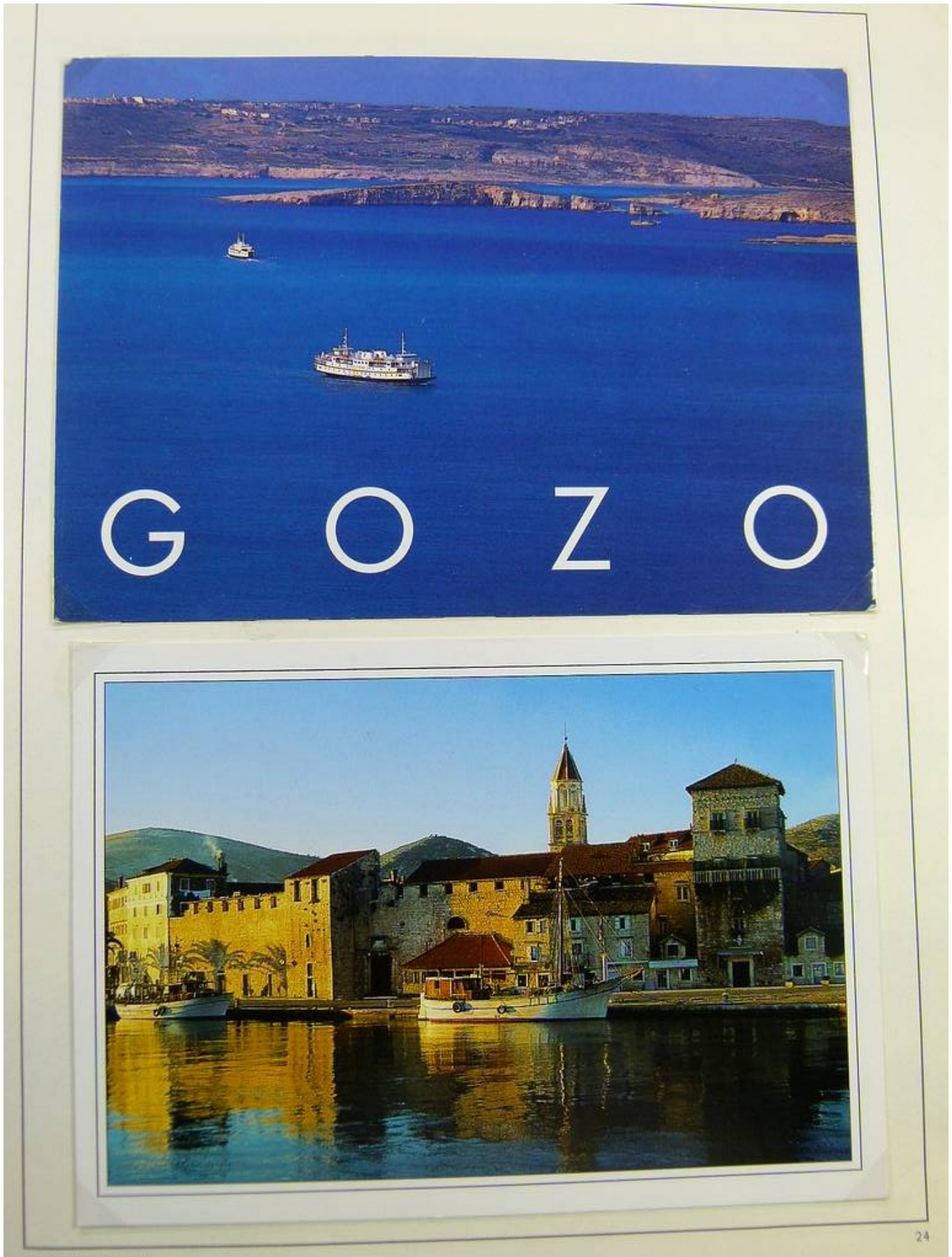




Foto nr.: 86

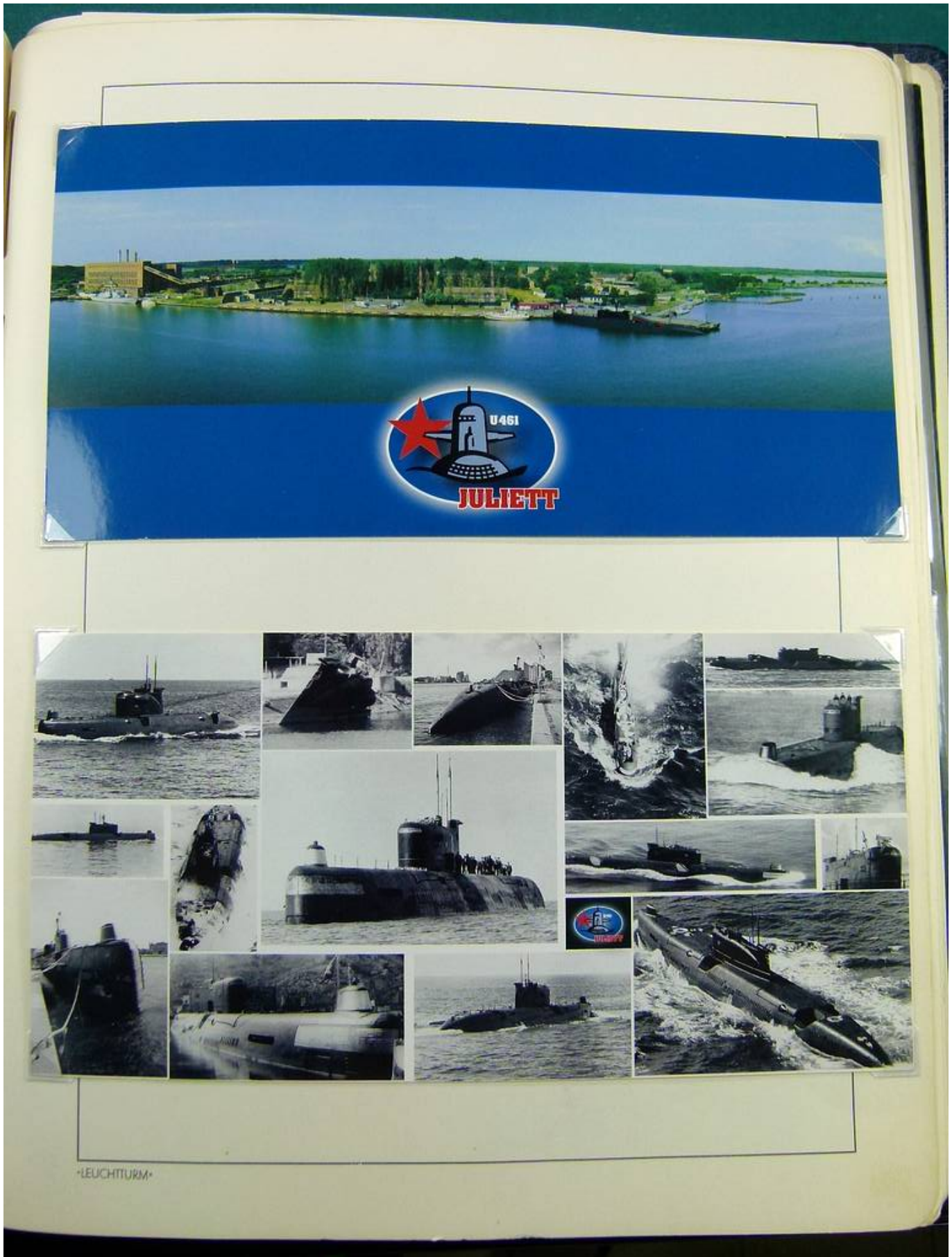




Foto nr.: 87





Foto nr.: 88



LEUCHTTURM N 19XX



Foto nr.: 89





Foto nr.: 90





Foto nr.: 91





Foto nr.: 92





Foto nr.: 93





Foto nr.: 94

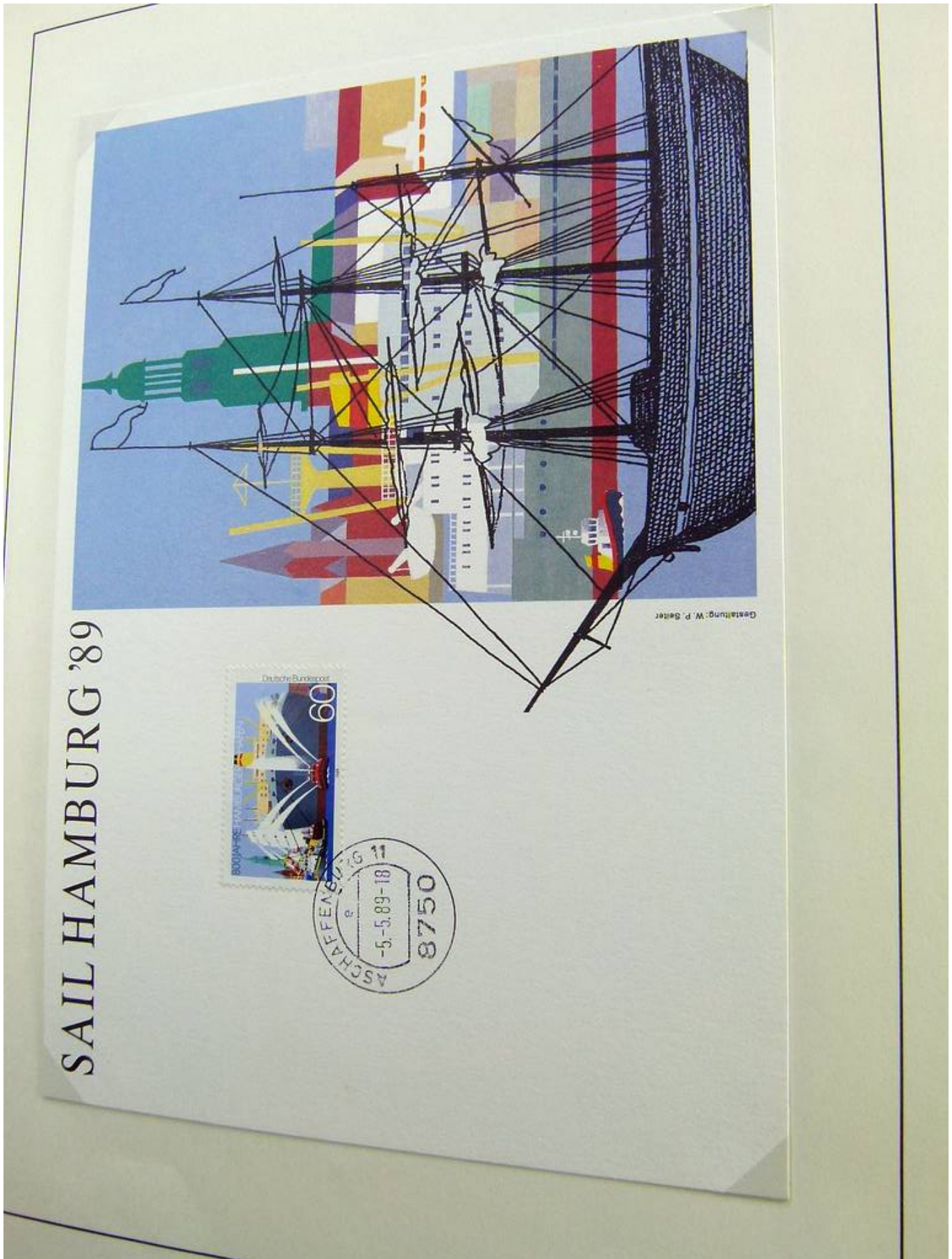




Foto nr.: 95



TS »HAMBURG«, 25 000 BRT – Das modernste Kreuzfahrtschiff der Welt

Baujahr: 1969

Länge: 195 m

Breite: 27 m

Reisegeschwindigkeit: 22 Knoten

12 Decks

12 Gesellschaftsräume

400 Mann Besatzung

600 Passagiere





Foto nr.: 96



•LEUCHTTURM• N 86

86



Foto nr.: 97



-LEUCHTTURM-

68.4

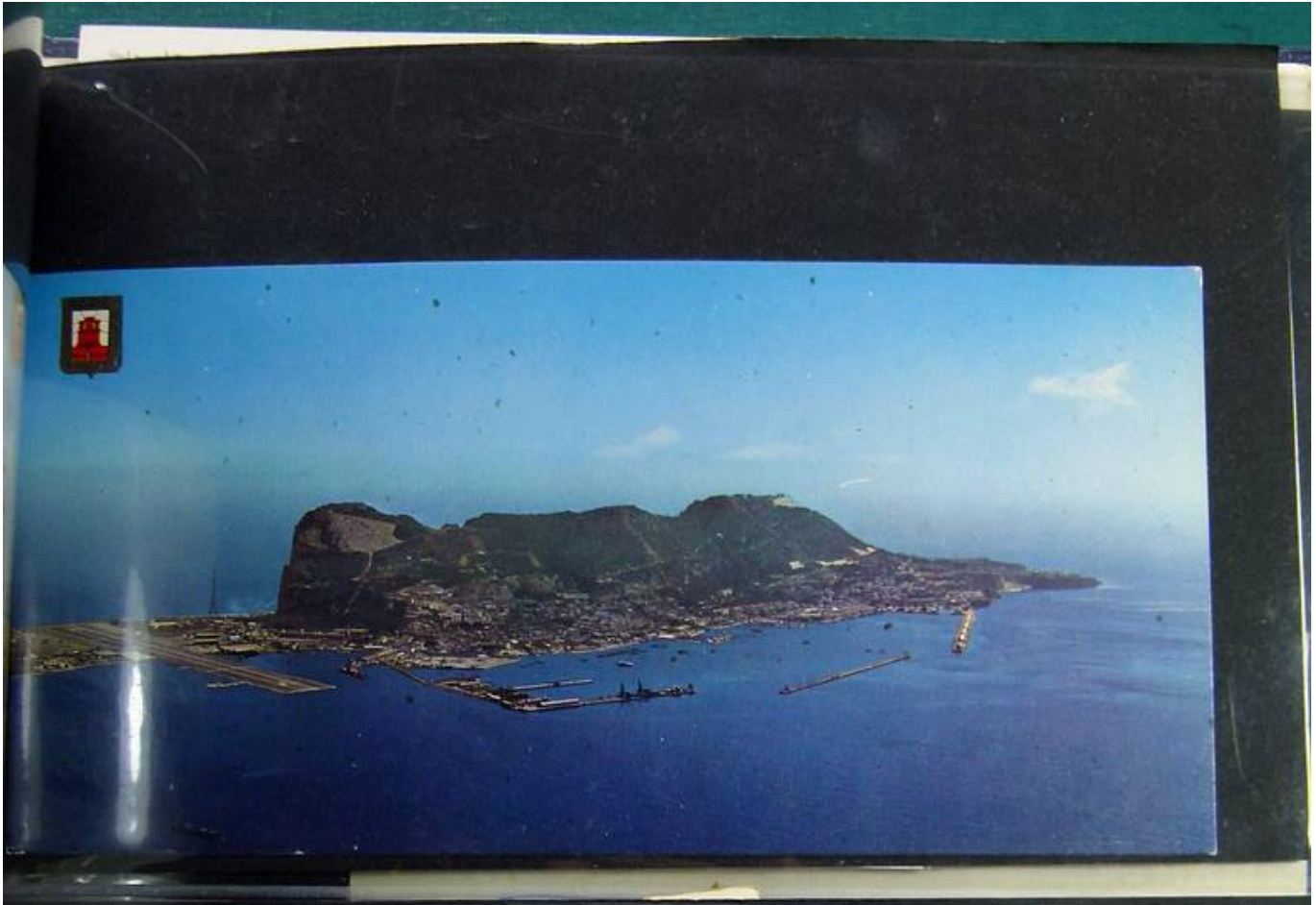


Foto nr.: 98





Foto nr.: 99



Torrox 30.6.16
Costa del Sol

Liebe Gertrud,
Grüße aus



Norderney um die Jahrhundertwende

Norderney - Hafen



Frau

Gertrud Erhard

Schloßgasse 20

Aschaffenburg

D-63739 Aschaffenburg

-Aleman-



© EDITORIAL FISA ESCUDO DE ORO, S
Printed in Sp
© Prohibida la reproducción total o par



Foto nr.: 100





Foto nr.: 101

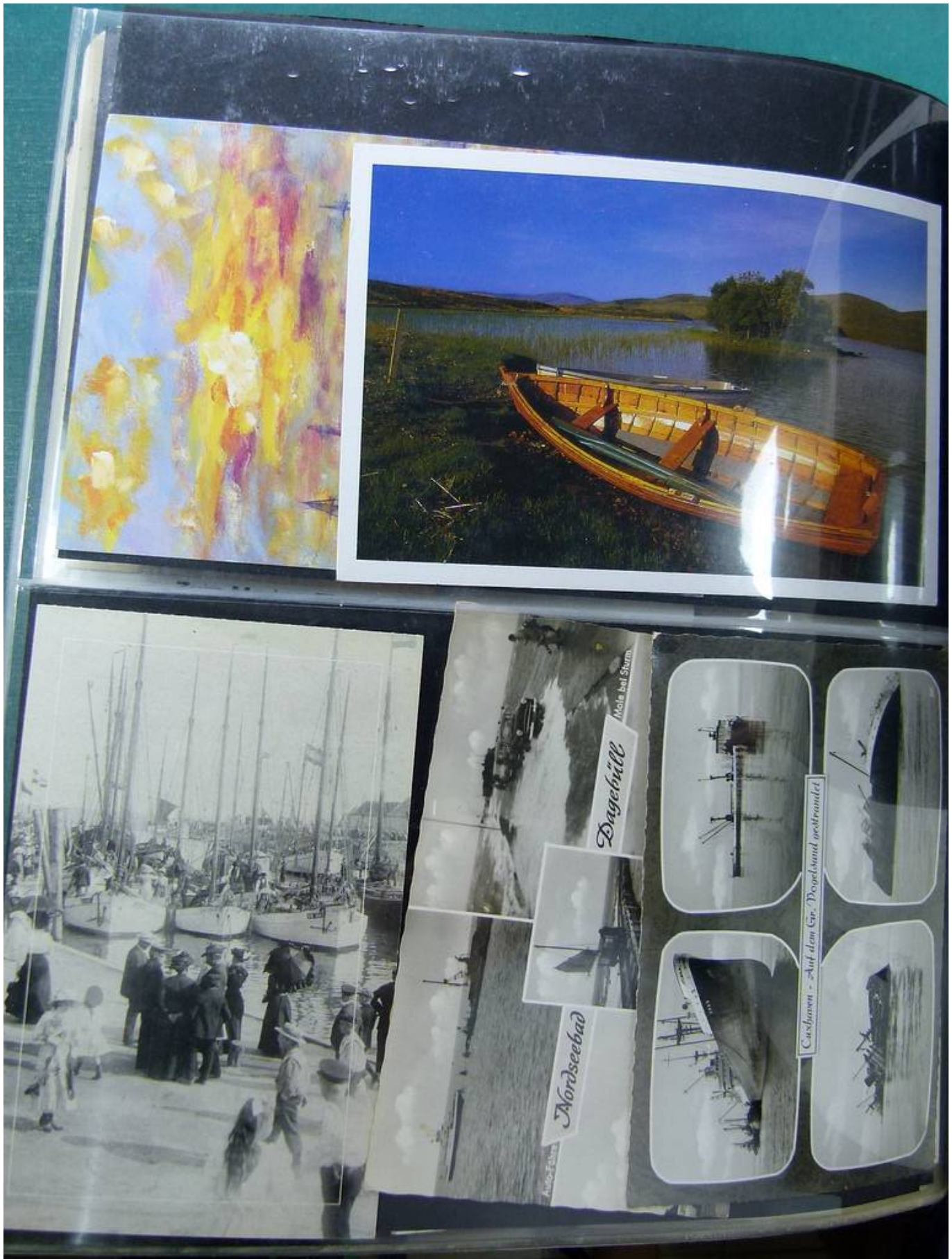




Foto nr.: 102





Foto nr.: 103

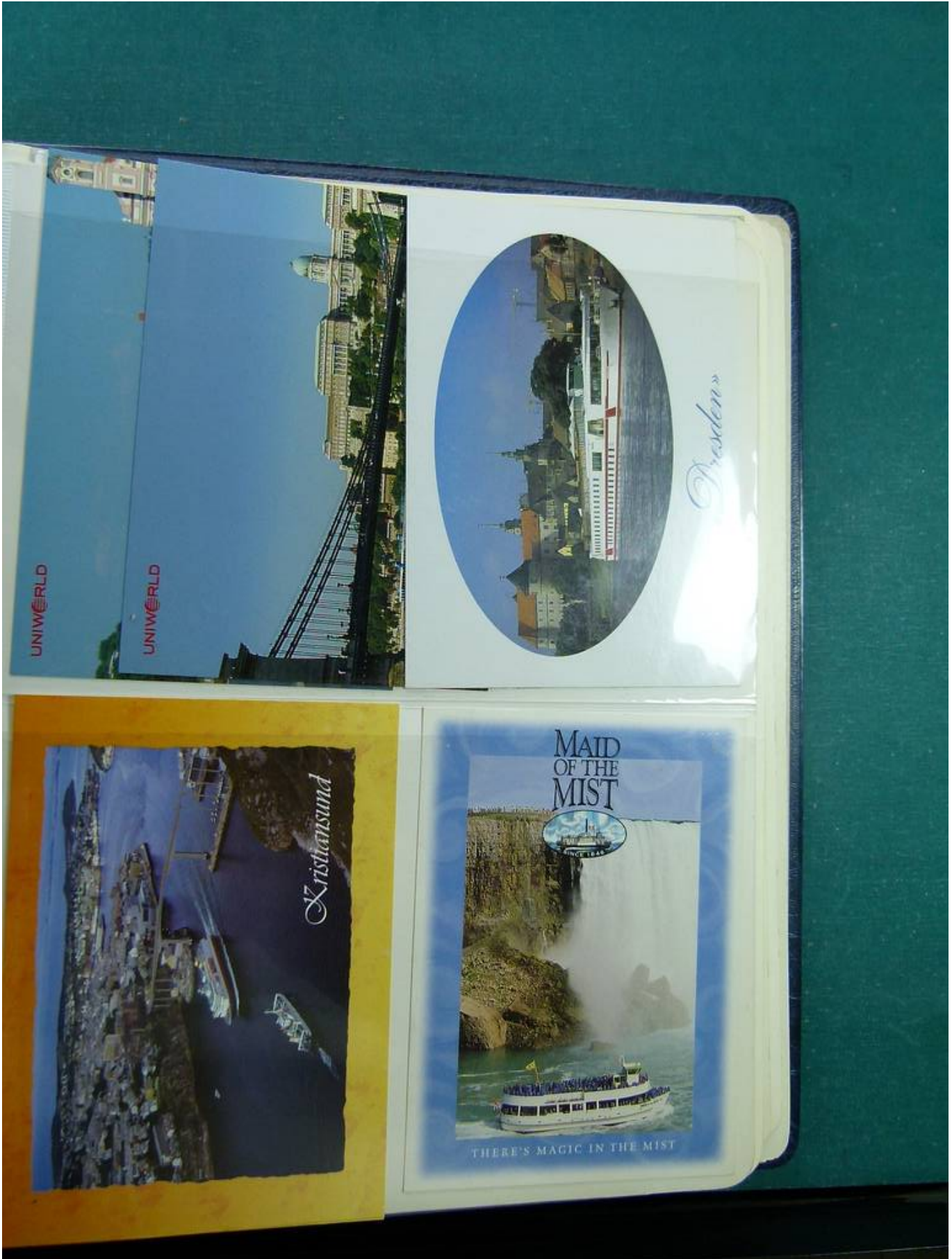




Foto nr.: 104





Foto nr.: 105





Foto nr.: 106

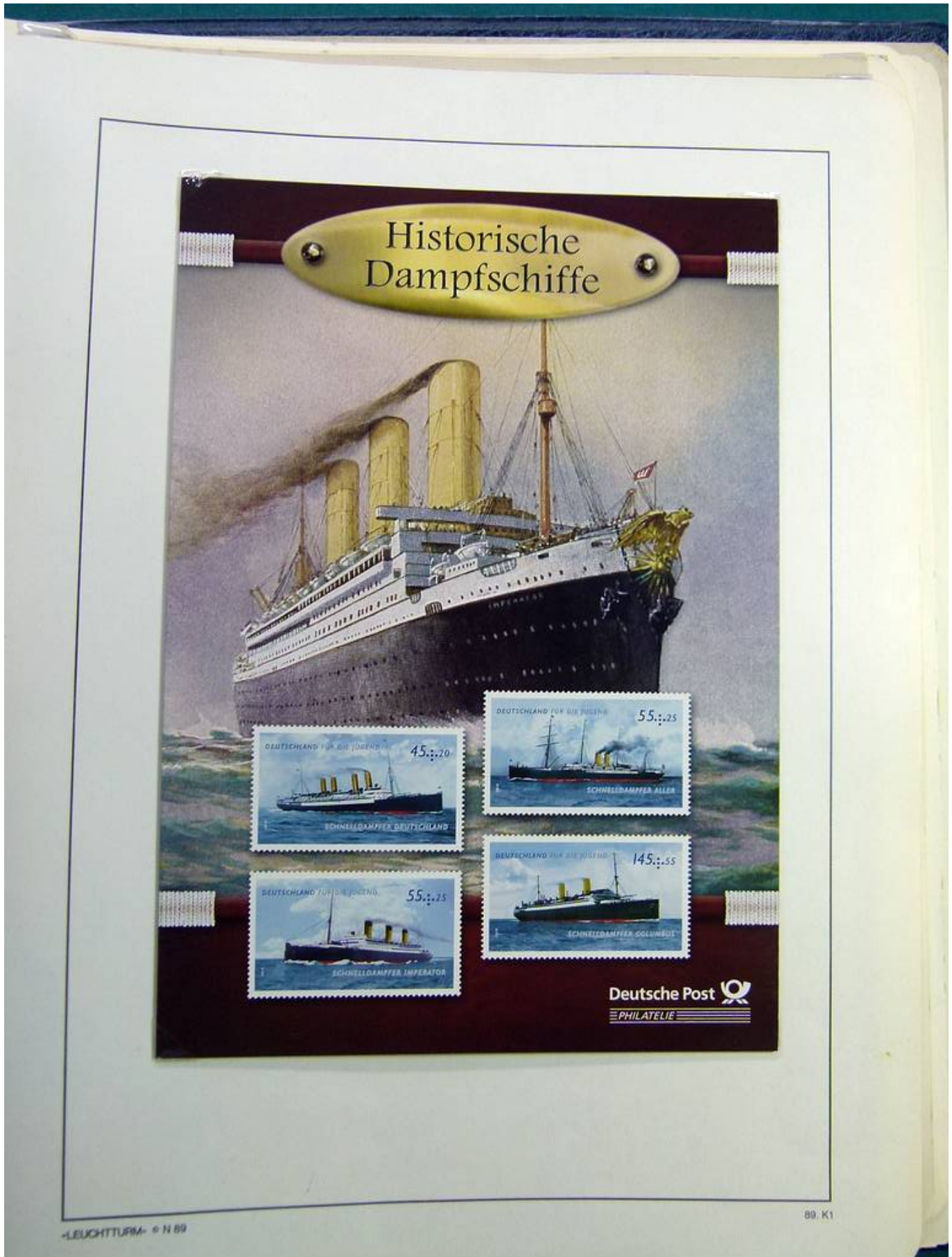




Foto nr.: 107



Entwürfe:
Stefan Klein und Olaf Neumann,
Iserlohn

Ausgabetag: 2. Juni 2005

Sonderpostwertzeichen-Serie: „Für die Jugend“ - Großsegler

© Motiv „Passat“: Gerhard Geidel, Kleinmachnow; © Motive „Großherzogin Elisabeth“ und „Schulschiff Deutschland“: Enno Kleinert, München



„SCHULSCHIFF DEUTSCHLAND“

Die erstmalig auf einer Briefmarke abgebildete „Schulschiff Deutschland“ wurde von der Werft Joh. C. Tecklenborg in Geestemünde im Auftrag des Deutschen Schulschiff-Vereins gebaut. Am 10. August 1927 wurde sie als reines Segelschulschiff in Dienst gestellt. Zu der ungewöhnlichen Namenskombination kam es, weil eine „Deutschland“ bereits existierte. Auf insgesamt 29 Reisen segelte das Schiff unter anderem nach Südamerika und Südafrika. Die letzte Fahrt endete am 25. September 1944 in Lübeck. Heute liegt der 1994 unter Denkmalschutz gestellte Großsegler als schwimmendes Bremer Kulturdenkmal und stationäres Schulschiff fest vertäut in der Lesummündung in Bremen-Vegesack.



„Schulschiff Deutschland“ in stürmischer See



Foto nr.: 108

Sonderpostwertzeichen: „Tag der Briefmarke“ - Flugboot Do X



Entwurf: Klein und Neumann, Iserlohn • Ausgabetag: 7. Oktober 2004



Auf ihrem Überseeflug beförderte die Do X neben Passagieren auch tausende Postsendungen. Das Beförderungsentgelt enthielt zum einen die jeweilige Gebühr der Reichspost und diente zum anderen der Mitfinanzierung des Fluges der Do X. In einem erstmalig in einem Flugzeug befindlichen Bordpostamt wurden die Poststücke bearbeitet.

Dies ist der einzige, bisher registrierte Beleg einer Do X-Postaufgabe in Puerto Rico. Befördert wurde der Brief am 21. August 1931 auf der Flugtappe San Juan/Puerto Rico nach Miami/Florida. Neben einem großen Landungstempel trägt er die Unterschriften von Besatzungsmitgliedern und der Passagierin Clara Adams.

EIN SCHIFF FLIEGT UM DIE WELT

Das Flugschiff Do X startete am 5. November 1930 vom Bodensee zu seinem großen Überseeflug. Bereits zu Beginn des Repräsentationsfluges fand das Flugschiff in Holland, England, Frankreich, Spanien und Portugal große Beachtung.

Der Weiterflug von Lissabon über den Atlantik konnte nicht termingemäß durchgeführt werden, da die Do X durch einen Brand an der Tragfläche schwer beschädigt wurde. Erst am 31. Januar 1931 startete das Flugschiff zum Südatlantikflug. Entlang der afrikanischen Küste flog sie bis Bubaque (Guinea-Bissau), überquerte den Atlantik in Rekordzeit und landete schließlich in Rio de Janeiro. An zahlreichen, weiteren Landeplätzen besuchten tausende von Menschen das größte Flugzeug der Welt. Am 27. August 1931 landete die Do X in New York. Aufgrund von Wartungs- und Überholungsarbeiten und zur Überwinterung gab es hier einen längeren Aufenthalt.

Von New York aus startete die Do X am 19. Mai 1932 zu ihrem Nordatlantikflug. Nach Zwischenlandungen in Neufundland, auf den Azoren, in Spanien und England beendete das Flugschiff nach über 43.500 km am 24. Mai 1932 seine Reise - die Do X wasserte umjubelt auf dem Müggelsee in Berlin.

Die Do X ankerte vor dem Zuckerhut in Rio de Janeiro ...



... und überflog die Freiheitsstatue in New York.



Foto nr.: 109

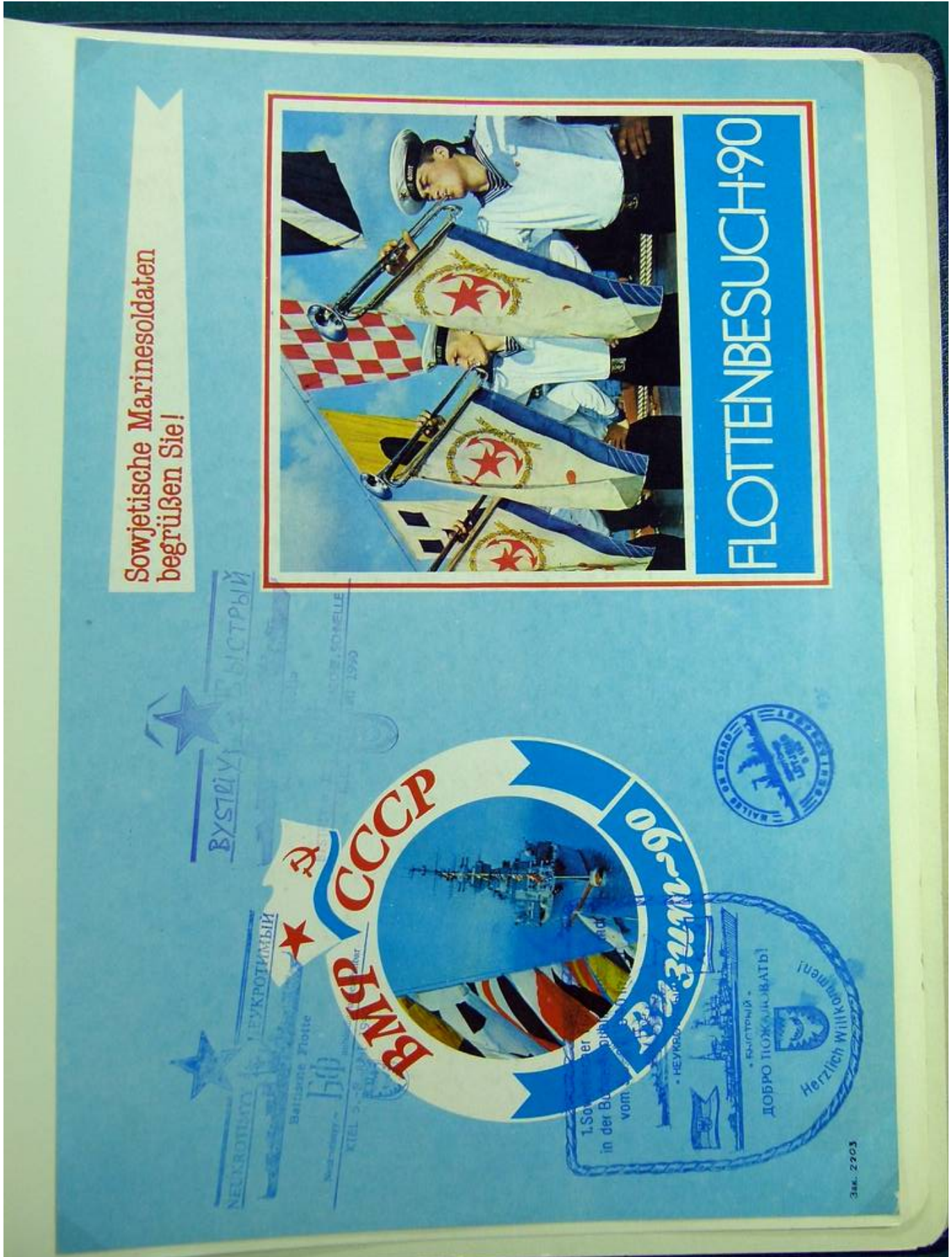




Foto nr.: 110



Wenn man sich auf der Weltkarte einmal ansieht, welche interkontinentalen Liniendienste die Handelsflotte der DDR unterhält, so ist schon verständlich, daß moderne Fracht- und Spezialschiffe neuester Bauart benötigt werden, um konkurrenzfähig zu bleiben. Ostseehäfen in verschiedenen Ländern werden selbstverständlich angelaufen. Doch die Routen weisen ebenso nach Mittel- und Südamerika wie nach Afrika und Indien, nach Kambodscha und Korea. Mit den vom Ministerium für das Post- und Fernmeldewesen in Ost-Berlin herausgegebenen sechs Sondermarken wird dem Sammler eine Auswahl der Hochseeschiffe in mehrfarbiger Abbildung geboten. Die Reihe beginnt mit dem als »Stückgutsschiff« bezeichneten Frachter »Frieden«, viertes Großraumschiff in einer Folge ähnlicher Modelle. Während das von der Deutschen Seereederei (DSR) auf die Fahrt geschickte Ro-Ro-Schiff »Fichtelberg« dank der Tatsache, daß es wenig Deckaufbauten braucht, durch eine schnittige Form des ausgewogen konstruierten Schiffskörpers auffällt, ist das auf Schwergut spezialisierte Lastschiff mit dem Namen »Brocken« dafür ausgerüstet, schwierige Transportprobleme zu bewältigen. Es kommt in diesem weltweiten Geschäft ja vornehmlich darauf an, für alle, auch ungewöhnliche Aufträge gerüstet zu sein. Die DDR, bei ihrer gesamten Handelsplanung mehr noch als andere Staaten auf Zuwachs an Devisen bedacht, will nicht nur durch erstklassige Waren, sondern auch durch ihre nach dem letzten Stand der Technik gebauten Hochseeschiffe die Bilanz verbessern. Das ist ihr in den vergangenen Jahren mehr und mehr gelungen. Auf die »DSR Lines« wird von vielen Handelspartnern gern zurückgegriffen. Welche Entwicklung zu verzeichnen ist, zeigt ein Vergleich des neuzeitlich knapp geschnittenen, globalem Standard entsprechenden Frachtschiffes »Weimar« mit einem frühen Typ namens »Vorwärts«. Es handelt sich um jenes erste, noch wesentlich kleinere und weniger komfortabel

ausgestattete Schiff, das die offizielle Deutsche Seereederei als offizielle DDR-Agentur auf die Reise geschickt hat. Daß man innerhalb dieser Ausgabe auf den Dampfer alter Art zurückgriff, soll den erreichten Fortschritt kenntlich machen. Als letztes Beispiel erscheint dann wieder ein Gebrauchsfahrzeug moderner Bauweise, für die Aufnahme von Containern ebenso wie von Frachtgut geeignet: das Motorschiff »Berlin – Hauptstadt der DDR«. Eine so reich bestückte Handelsflotte kann sich sehen lassen. Um diese Leistung würdigen zu können, muß man sich daran erinnern, daß der wirtschaftliche Wiederaufbau nach 1945 für die DDR unter sehr ungünstigen Bedingungen begann. Im übrigen hatte sich die Wirtschaftspolitik zunächst weitgehend auf die Befriedigung sowjetischer Forderungen einzustellen. Wurde deshalb der Verkehr innerhalb der Staatsgrenzen anfangs bewußt vernachlässigt und der Ausbau des Straßennetzes erst in den letzten Jahren gefördert, so galt der Hochseeschiffahrt aus ökonomischer und politischer Notwendigkeit schon früh besondere Aufmerksamkeit. Bereits 1970 umfaßte die DDR-Handelsflotte 175 Schiffe mit zusammen 940000 BRT, darunter Küstenmotorschiffe, Massentransporter und Tanker. Lediglich 65 Schiffe davon waren älter als zehn Jahre. Als Umschlaghafen hatte bald Rostock vorrangige Bedeutung. Angestrebt wird das Ziel völliger Unabhängigkeit von fremdem Transportraum und nicht zuletzt die Lenkung des Transitverkehrs anderer Staaten auf Rostock. Um das zu erreichen, muß Rostock noch einen Anschluß an das Autobahn- und Wasserstraßennetz der DDR erhalten.





Foto nr.: 111



Die Maximumkarte der Deutschen Demokratischen Republik mit dem Markenwert zu 5 Pfennig zeigt das Stückgutsschiff »Frieden« vom Typ IV. Der Schiffbau in der heutigen Deutschen Demokratischen Republik war bis in das 19. Jahrhundert hinein ein reiner Handwerksbetrieb. In der Ostsee gab es schon in der Zeit der Deutschen Hanse zahlreiche Schiffbauwerke. Wismar, Rostock, Wolgast, Stralsund, Danzig und Stettin waren die Zentren hansischer Seemacht und hansischen Schiffbaus. Brandenburg unterhielt Staatswerften und Reparaturbetriebe in Königsberg, Kolberg und Pillau. Dort wurden auch die Kriegsschiffe und Handelsschiffe gebaut. Erst jetzt wuchs der Schiffbau zur Industrie empor. In Danzig gab es vor dem ersten Weltkrieg eine Kaiserliche Werft, auf der eine ganze Reihe bekannter Kriegsschiffe entstanden. In Stettin war die »Vulcan-Werft« beheimatet, in Danzig und Elbing die nicht weniger bekannte »Schichau-Werft«. Zwischen den beiden Weltkriegen wurden die Oder-Werke in Stettin und die Neptun-Werft in Rostock bekannt. Genauso wie all die anderen deutschen Werften mussten nach 1939 auch die Schiffbaubetriebe an der Ostsee in erster Linie für die Zwecke der Kriegsmarine arbeiten. Die Kapitulation im Mai 1945 bedeutete auch für sie das Ende. Nur wenige ostdeutsche Werften, wie zum Beispiel die »Schichau-Werft«, konnten sich später in der Bundesrepublik Deutschland etablieren. Die anderen arbeiteten, nachdem die teilweise schweren Schäden durch Kriegseinwirkung beseitigt worden waren, für die sowjetische Besatzungsmacht. Die ersten Jahre waren durch die Erfüllung umfangreicher Reparationsleistungen gekennzeichnet. Auch als die Besatzungsbeschränkungen aufgehoben wurden, änderte sich das nicht. Sowjetrußland nahm die Dienste und Erfahrungen der ostdeutschen Werften voll in Anspruch. Als man in der DDR an den Aufbau einer eigenen Handelsflotte denken konnte, fehlte es nicht nur an den finanziellen Mitteln, sondern hauptsächlich auch an dem erfahrenen seemannischen Personal.



Foto nr.: 112



Das Ro-Ro-Schiff »Fichtelberg« ist auf der Maximumkarte der Deutschen Demokratischen Republik mit dem Markenwert zu 10 Pfennig zu sehen. Heute gibt es in der Deutschen Demokratischen Republik acht Werften, die alle als »Volkseigene Betriebe« firmieren: die Warnowwerft in Warnemünde, die Neptun-Werft in Rostock, die Mathias-Thesen-Werft in Wismar, die Volkswerft in Stralsund, die Peene-Werft in Wolgast, die Elbe-Werft in Boizenburg, die Roslauer Schiffswerft sowie die Magdeburger Schiffswerft. Neben diesen volkseigenen Betrieben gibt es noch einige wenige kleine Privatwerften, die aber nur Binnenschiffe bauen. Darüber hinaus sind noch acht andere Werften unter halbstaatlicher Leitung vorhanden. Doch bedeutend für den Schiffbau in der DDR sind eigentlich nur die volkseigenen Betriebe, die alle unter staatlicher Leitung stehen. Die Warnowwerft nimmt hier den ersten Platz ein. Nach einer Absprache innerhalb des »Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe« wurden die Werften in der Deutschen Demokratischen Republik von Beginn an auf den Bau bestimmter Schiffstypen festgelegt. Die Warnowwerft baut also in erster Linie Frachtschiffe über 6000 englischen Tonnen, die Schiffswerft Neptun Frachtschiffe unter 6000 englischen Tonnen sowie Spezialschiffe und Fähren, Forschungsschiffe für wissenschaftliche Zwecke sowie Hebeschiffe. In der Mathias-Thesen-Werft werden Fahrgastschiffe für den Verkehr auf See und für die Binnenschifffahrt gebaut. Auch die größeren Fischereifang- und Verarbeitungsschiffe sowie die Schwimmdocks werden in dieser Werft hergestellt. Auf der Volkswerft in Stralsund entstehen die großen Fischereifahrzeuge und Schwimmkrane. Die Elbe-Werft in Boizenburg baut Binnenfrachtschiffe, kleine Seefahrzeuge, Spezialkühlschiffe und Werkstattschiffe. Die Binnenfrachtschiffe und Bagger werden in der Roslauer Schiffswerft hergestellt. Auch auf der Magdeburger Schiffswerft werden überwiegend diese Schiffstypen gebaut. Daneben stellt die Schiffswerft Magdeburg aber auch noch Seeschlepper her.



Foto nr.: 113



Auf dieser Maximumkarte mit dem Erstausgabestempel vom 22. Juni 1982 stellt die DDR das Schwergutschiff »Brocken« vor. Das moderne Seeschiff stellt im Schiffbau der letzten Jahrzehnte etwas ganz Neues dar. Das betrifft nicht nur die starke Veränderung seiner Bauform, sondern auch die Art seiner heutigen Verwendung. Die Fracht, die ein Schiff heute befördern muß, ist ganz anders und vielseitiger als früher. Der Fahrbereich erstreckt sich heute praktisch über den ganzen Erdball. Noch um die Jahrhundertwende gab es nur wenige Schiffe für spezielle Arten von Ladung, wie zum Beispiel für Kohle und Getreide. Ein Schiff nahm das mit, was sein Reeder oder dessen Makler als Fracht bestimmt hatten. Heute gibt es für die Beförderung besonderer Güter eine große Anzahl von Spezialschiffen. Dazu gehören auch der Schwergutfrachter, der Linienfrachter und der Massengutfrachter, um nur einige zu nennen. Die Massengutfrachter sind die Schwerstarbeiter unter den modernen Handelsschiffen. Sie laden z. B. Kohle, Erz, Getreide und in bestimmten Fällen auch Öl. Ihre Fahrtrouten verlaufen im Norden Europas, an den Küsten Nord- und Südamerikas und reichen weit in den Pazifik und in den Indischen Ozean hinein. Meistens sind es Frachtmotorschiffe in der Größe von 12 000 bis 30 000 BRT mit einer Geschwindigkeit von etwa 15 Knoten. Der Massengutfrachter braucht nur wenige Ladebäume, da das Beladen durch Schütten und die Entladung durch Absaugen erfolgt. Außerdem sind Schwergutfrachter, die »Verwandten« der Massengutfrachter, für die Beförderung von schweren Gütern wie Lokomotiven, Maschinen sowie übergroßen Generatoren eingerichtet und besitzen Stülcken-Schwergutladebäume. Auch sie fahren durch die ganze Welt. Zu den Spezialschiffen gehört auch der Autotransporter, der eigentlich ein schwimmendes »Parkhaus« ist. Er zählt zu den Massengutfrachtern, da er bei einem Autotransport auf dem Rückweg mangels entsprechender gleicher Ladung ausgesprochene Massengüter wie zum Beispiel Kohle lädt.



Foto nr.: 114



Auf dieser Maximumkarte der Deutschen Demokratischen Republik wird das Frachtschiff »Weimar« vorgestellt. Die für Trockenladungen eingerichteten Frachtschiffe sind äußerlich sofort als solche erkennbar. Ein Frachtschiff erhält durch die großen Ladeluken und die vielen Ladebäume sein Gesicht. Neben den Ladebäumen an den Masten stehen meist noch Pfahlmasten an Deck, die – innen hohl – auch gleichzeitig als Lüster für die Laderäume dienen. Mit den dazugehörigen Winden ermöglichen sie ein schnelles Be- und Entladen des Schiffes. Die Tragfähigkeit der normalen Bäume schwankt von 1,5 bis 5 Tonnen. Stärkere Ladebäume heben Lasten von 10 und 15 Tonnen. Darüber hinaus sind noch ein oder zwei Schwer- gutladebäume vorhanden, die sogar 120 Tonnen heben können. Ein Laderaum des Frachtschiffes besteht aus einem großen Unterraum mit einem oder zwei darüberliegenden durchlaufenden Decks, die auch Zwischendeck und Spardeck genannt werden. Diese Decks ermöglichen eine Unterbringung der Ladung. Unter dem Unterraum befindet sich der den Sicherheitsvorschriften entsprechende Doppelboden. Er dient auch gleichzeitig zur Aufnahme von flüssigen Treibstoffen, Trink- und Kesselspeisewasser. Die von oben nach unten durch sämtliche Decks führenden Ladeluken werden durch herausnehmbare Scherstücke und dicke hölzerne oder eiserne Lukendeckel abgeschlossen. Für die Abdeckung der obersten Luke an Deck hat sich nach dem letzten Krieg eine aus aufklappbaren oder aufschiebbaren Eisendeckeln bestehende Vorrichtung durchgesetzt, die die ganze Handhabung bedeutend einfacher macht. Der Decksaufbau eines Frachtschiffes ist wesentlich kürzer als auf den Passagierschiffen. Er enthält außer der Kommandobrücke, dem Kartenhaus und dem Funkraum auch die Kammern, die Messen und die Anrichten für den Kapitän und die Schiffsoffiziere sowie die Küche, die auch Kombüse genannt wird. Die Unterkünfte der Mannschaft, die früher stets im Vorschiff zu finden waren, liegen heute meist mittschiffs.



Foto nr.: 115



Diese Maximumkarte der Deutschen Demokratischen Republik zeigt das Schiff »Vorwärts«. Der Schiffbau konzentriert sich insgesamt gesehen in der DDR nach der bisherigen Planung auf den Bau mittelgroßer Seefrachtschiffe der verschiedensten Typen sowie auf den Bau von Fischerei-, Transport- und Verarbeitungsschiffen, Fahrgastschiffen und Schubeinheiten. Die Produktionsleistung der Warnowwerft in Warnemünde betrug im Jahre 1965 sechs Motorfrachtschiffe von je 12300 englischen Tonnen, vier Motorfrachtschiffe von je 10300 Tonnen sowie ein Tankreinigungsschiff. Im Jahre 1966 wurden sechs Motorfrachter von je 12000 englischen Tonnen fertiggestellt. Davon gingen vier an die UdSSR sowie je einer an die Volksrepublik China und an eine schweizerische Reederei. Für eigene Zwecke der Deutschen Demokratischen Republik wurden sechs Motorfrachter und ein Schwimmkran hergestellt. Die Schiffswerft »Neptun« in Rostock baute 1965 zehn Frachter von je 42000 englischen Tonnen und zwei Hebeschiffe für die Sowjetunion, fünf Frachter für norwegische Reedereien, sieben 500-Tonnen-Frachter für die Volksrepublik China und zwei Motorfrachtschiffe für eine Hamburger Reederei. Im Jahre 1966 lieferte die Neptun-Werft sieben Frachter an die Sowjetunion, vier an Norwegen und drei Frachter an eine Hamburger Reederei. Die Deutsche Seereederei dagegen erhielt nur insgesamt drei Holz-Frachtschiffe. Die Volkswerft in Stralsund, die sich überwiegend mit dem Bau von Fischereifahrzeugen befaßt, lieferte 1965 sogar 23 Fang- und Gefrierschiffe an die Sowjetunion. Die landeseigene Fischereiflotte erhielt nur ein kleines Kühl- und Transportschiff. Im Jahre 1966 wurden 61 Fischereifahrzeuge in dieser Werft gebaut. Insgesamt wurden im Jahre 1967 164 Schiffe hergestellt. Sie laufen etwa 300 Häfen in 70 Ländern an. Im Jahre 1970 sollte die Tonnage der Handelsflotte der Deutschen Demokratischen Republik auf 189 Schiffe mit rund 1,3 Millionen englischen Tonnen steigen.



Foto nr.: 116



Die Maximumkarte der Deutschen Demokratischen Republik stellt in der Reihe »Hochseeschiffe der Deutschen Demokratischen Republik« ein Semicontainerschiff vor. Von keiner Schiffsgattung ist in den letzten Jahren so viel die Rede gewesen wie von diesen sogenannten »Containerschiffen«. Sie sind der Gipfel der modernen Schiffsbaukunst, da sie nicht nur technisch einzigartig, sondern auch wirtschaftlich von großer Bedeutung sind. Auf einem Containerschiff wird die Ladung nicht in Einzelstücken verstaut, sondern in Containern nach festgelegten Bestimmungsorten. Ihre Größe spielt dabei die geringste Rolle. Wichtig ist ihre Bauart, die stark von der Bauart der konventionellen Frachtschiffe abweicht. Beim Stauen von Stückgut wird jeder Winkel des Schiffsladeraumes nach Möglichkeit ausgenutzt. Der Container dagegen beansprucht eine besondere Art von Stauung und bestimmt damit auch die Bauart des Laderaumes. Die Größe eines Containerschiffes hängt vom Bestimmungsort der Ware ab. Ältere Schiffe können nur schlecht zu Containerschiffen umgebaut werden. Außerdem ist das mit beträchtlichen Kosten verbunden. Doch ein »echtes« Containerschiff dagegen ist noch viel teurer und bedeutet darüber hinaus hohe Investitionen. So kosten zum Beispiel Containerschiffe der ersten Generation, die etwa 800 bis 1300 20-Fuß-Container befördern können, zwischen 40 und 50 Millionen DM; Containerschiffe der zweiten Generation, die mehr als 2000 Container befördern, zwischen 80 und 100 Millionen DM. Dazu kommen dann noch die Herstellungskosten der Container. Die Reeder und Hafenverwaltungen stehen somit vor neuen und kostspieligen Aufgaben. Also ging man aus Kostengründen nicht sofort zum Bau neuer Containerschiffe über, sondern beließ es vorerst beim Umbau geeigneter älterer Schiffe. Die Maße früherer Container betragen anfangs 10,7 Meter Länge, 2,45 Meter Breite und 2,6 Meter Tiefe.



Foto nr.: 117



Der erste Wert der vorliegenden Serie zeigt als Bildmotiv ein sogenanntes Schubschiff. Darunter versteht man in der Binnenschifffahrt ein Motorschiff, das auf Grund einer besonderen Bugform geeignet ist, Fahrzeuge mit entsprechender Heckform wie Leichter oder Prahme zu schieben. Denn das Schubboot hat eine in voller Schiffsbreite quer zur Schiffs-längsachse verlaufende Schubfläche als Bug, die »Schubschulter«. Oft sind diese Schiffe selbst mit Laderäumen ausgestattet. Der Einsatz wird lohnender, wenn ein Schubverband zustande kommt, den das zweite Exemplar (20 Pfennig) vorführt. Das Schubschiff hat sich hinter beladene Kähne gesetzt. Häufig werden bei leistungsstarken Fahrzeugen erheblich mehr hintereinander- oder nebeneinandergekoppelte Schuten vorwärts geschoben und in gleichmäßiger Fahrt gehalten. Als »dieselelektrisches Seitenrad-Fahrgastschiff« ist der nächste Typ bezeichnet: ein Raddampfer für den Passagierverkehr auf Flüssen und großen Seen. Ebenfalls wird der kleine Eisbrecher, den man auf der folgenden Marke (35 Pfennig) vor sich hat, im Bereich der Binnenschifffahrt eingesetzt, obwohl er gewiß auch Aufgaben in Seehäfen oder



in küstennahen Zonen zu erfüllen hat. Die Reihe setzt sich fort mit einem Motorgüterschiff, wie man es von sämtlichen Flußläufen her kennt, und einem Schwimmbagger, der mit Eimerketten arbeitet. Die Wiedergaben wirken als ansprechende Illustrationen, durch den verschiedenfarbigen Hintergrund belebt. Die vom Grafiker gewählte fast fotografisch exakte Darstellung informiert über Bauart und Wirkungsweise überaus anschaulich. Auch wer mit Schiffen solcher Art nicht vertraut ist, kann sich durchaus einen Begriff von der jeweiligen Funktion machen. Im Allgemeinen wird der Binnenschifffahrt in der DDR bisher keine wesentliche Bedeutung zugemessen, was zum Teil auf den noch ungenügend gepflegten Zustand der Wasserstraßen, aber auch auf ihre zum Teil ungünstige Lage zu den Produktionsstätten zurückzuführen ist. Am meisten befahrene Kanäle sind der Oder-Havel-Kanal (84,6 Kilometer), der Oder-Spree-Kanal (83,7 Kilometer) und der Havel-Kanal (34,9 Kilometer). Als wichtigste schiffbare Flußstrecke hat die Elbe im Bereich der DDR mit 566,3 Kilometer zu gelten. Die Gesamtlänge der benutzten Binnenwasserstraßen beträgt mehr als 2500 Kilometer. Die Transporttechnik wird zu etwa 65 Prozent von der Schubschifffahrt bestimmt, die man noch weiter ausbauen will. Vorläufig läßt der Anschluß Rostocks, des bedeutendsten Überseehafens der DDR, an das Wasserstraßennetz noch zu wünschen übrig. Das mag einer der Gründe sein, warum es bis heute nicht gelungen ist, den Transitverkehr anderer Staaten in höherem Maß nach Rostock zu lenken. Es bestehen Pläne, die Verkehrsbedingungen insgesamt zu verbessern, sowohl im Hinblick auf die Wasserverbindungen wie auch auf das Autobahnnetz.



Foto nr.: 118



Die interessante Serie »Binnenschiffe« der DDR enthält auch einen Wert zu 35 Pfennig, auf dem ein Eisbrecher abgebildet ist. Es ist ein Eisbrecher der »Oderserie«, die hauptsächlich für Hafengebiete und Binnenwasserstraßen eingesetzt werden. Eisbrecher gehören in allen nordeuropäischen, nordamerikanischen und selbstverständlich auch nordasiatischen Binnenhäfen zum notwendigen Inventar. Die Eisbrecher haben die Aufgabe, in jahreszeitlich vereisungsgefährdeten Gewässern die Schifffahrt – wenngleich eingeschränkt – aufrechtzuerhalten und zu sichern. Oft müssen sie sich auch um die Befreiung eingefrorener Schiffe bemühen. Für diese Spezialaufgaben sind sie mit allerlei Hilfsmitteln ausgerüstet. Ihre Fähigkeit, Eis zu brechen, erhalten sie durch ihre hochgezogenen Vordersteven, die ihnen gestatten, sich auf das erstarrte, fest gewordene Wasser zu schieben und die Eismasse durch ihr Gewicht zu zerbrechen, zerdrücken, zersplittern. Ihr Einsatz erfordert eine Menge Mut und Geschick. Mitunter kommt es vor, daß sich die Eisbrecher selbst in eine mißliche Lage manövrieren. Dann müssen mehrere Eisbrecher-Kollegen zu Hilfe eilen. Die Lösung eines Eisbrechers vom Eis wird vornehmlich durch Schaukelbewegungen um die Längsachse versucht, die man durch wechselseitiges, schnelles Verlagern von Ballastwasser in die verschiedenen Seitentrümmertanks erreicht. Manche Eisbrecher besitzen am Bug eine zusätzliche Schraube, die das Wasser unter der Eisdecke wegsaugen soll, so daß das Eis vom Wasser nicht mehr gestützt werden kann und unter dem gewaltigen Gewicht des Eisbrechers leichter einbricht. Es versteht sich von selbst, daß auch die Binnen-Eisbrecher mit einer außerordentlich robusten Schiffschale ausgestattet sein müssen.



Foto nr.: 119



Zweifellos wurden in der Geschichte der Seefahrt die interessanteren Kapitel geschrieben, die Binnenschifffahrt stand dabinter immer weit zurück, obgleich zum Beispiel die westdeutsche Binnenschifffahrt rund das Dreifache der Transportleistung erzielt als etwa die See-Handelsflotte und selbst bei der gewaltigen Verkehrsdichte auf den Straßen im Verkehrsaufkommen alle Lastkraftwagen zusammen weit übertrifft. Es ist auch nicht als Zufall anzusehen, daß alle bedeutenden Seehäfen Mitteleuropas von alters her an Flußmündungen ins Meer entstanden. Die Flüsse wurden zu Binnenwasserstraßen und verlängerten die Seewege weit ins Hinterland, oft durch ein günstiges Kanalnetz unterstützt. Das war schon bei den Römern so, das galt zur großen Zeit der Hanse und – in der Gegenwart besitzt es mehr denn je Gültigkeit. Die DDR widmet der Binnenschifffahrt einen ganzen Satz von Postwertzeichen, sechs Werte umfassend. Zu jedem Wert erschien auch eine Maximumkarte, die das Markenbild wesentlich vergrößert darbietet. Der 10-Pfennig-Wert bildet ein Schubschiff ab, wie es heute die Binnenschifffahrt auf Flüssen und Kanälen bestimmt und mehr und mehr die alten Schlepper ablöst. Die neue Art, geballte Ladung über die Binnenwasserstraßen zu bugsieren, birgt vielfache Vorteile in sich. Dies fängt etwa bei Navigationsproblemen an und hört bei beachtlicher Personalsparnis auf. Dabei bedarf es selbst bei alterfahrenen Schlepperkapitänen eines totalen Umlernens, wenn sie zur Schubschiffahrt überwechseln wollen, etwa in der Art vergleichbar, wie ein Pilot umgeschult werden muß, wenn er vom Starrflügelflugzeug auf den Hub-schrauber umsteigen will. Daß Schubboote keinen »Haspel«, das heißt kein Steuerrad mehr haben, sondern mehrere, oft paarweise übereinander angeordnete Steuerknüppel, das ist nur ein Unterschied von vielen, die zu beachten sind.



Foto nr.: 120



Auf allen größeren Binnengewässern begegnen sie uns, auf Flüssen, Seen oder Kanälen. Die Fahrgastschiffe. Sie sind die kleineren Geschwister der großen Passagier-Überseeschiffe, an Ausstattung stehen sie diesen oft nicht wesentlich nach. Die 25-Pfennig-Marke aus der DDR-Serie »Binnenschiffe«, vergrößert auf der Maximumkarte abgebildet, zeigt uns ein modernes, diselelektrisches Seitenrad-Fahrgastschiff, wie es auf den mittel- und ostdeutschen Binnengewässern anzutreffen ist. Sie dienen der Fahrgastbeförderung, nun, das ist selbstverständlich, sie ersetzen die Busse auf den Straßen und fügen sich in einen zeitgebundenen Linienverkehr. Aber wie es auch komfortable Reisebusse gibt, eventuell für Charterfahrten, so gibt es auch Fahrgastschiffe, die ganz in den Dienst des Fremdenverkehrs gestellt sind. Ausflugsfahrten, Kaffeefahrten, Tanzfahrten je nach Nachfrage. Das Sonnendeck für Schönwetterfahrten, der geschlossene Fahrgastraum bietet Schutz gegen Launen des Wetters. Eine Gastronomie schließt das Angebot bei Vergnügungsfahrten ab. Die Geschichte der Binnenschifffahrt reicht weit zurück. Wahrscheinlich ist sie die älteste Verkehrsart von wirtschaftlicher Bedeutung. In frühgeschichtlicher Zeit wurde auf Euphrat, Tigris, Nil und chinesischen Flüssen schon 2000 vor Christus Binnenschifffahrt betrieben. Ägypten hat seit 1400, China seit 1100 vor Christus bereits Kanäle mit ausgebauten Leinpfaden als Hauptverkehrswege für Menschen und Güter errichtet. Im Römischen Reich, aber auch im Mittelalter stand die Binnenschifffahrt bereits in lebhafter Blüte. Die Erfindung der Kammerschleuse Ende des 15. Jahrhunderts machte dann die Überwindung der natürlichen und künstlichen Hindernisse in den Flüssen erst richtig möglich.



Foto nr.: 121



Die Schubschiffahrt hat in den letzten Jahrzehnten auch in Europa die Schleppzüge abgelöst. Obwohl auf allen wichtigen Binnenschiffahrtsstraßen immer noch Schleppzüge verkehren, hat sich der Vorteil der Schubschiffahrt durchgesetzt. Bereits gegen Ende des 19. Jahrhunderts experimentierte man in den Vereinigten Staaten von Amerika mit der Schubschiffahrt. Und schon lange ist sie auf dem Mississippi und den großen Seen selbstverständlich. Auch auf Missouri, Ohio, Tennessee River und Hudson fand sie Eingang. Die größten Schubverbände Nordamerikas sind heute auf dem Mississippi zu Hause. Sie bestehen aus maximal 52 Barges und transportieren dieselbe Ladungsmenge wie 600 Güterwagen. Solche Einheiten sind umfangmäßig größer als die größten Überseeschiffe. Wenn ihr Rauminhalt nicht mithalten kann, so wegen des ungleich geringeren Tiefgangs auf den Binnenwasserstraßen. In Deutschland wurden die ersten Schubexperimente schon in den Jahren 1930 bis 1932 durchgeführt. Nach dem zweiten Weltkrieg erwog man in Frankreich und in der Bundesrepublik erneut, die von den Amerikanern entwickelte Schubschiffahrt einzuführen. 1957 erschienen dann auch die ersten Schubverbände auf dem Rhein. Im Elbe-, Oder- und Havelbereich war die staatliche VEB Binnenreederei der DDR Schrittmacher. Sie ließ auf mitteldeutschen Werften bis Ende 1971 78 Kanal- und 50 Stromschubboote mit 650 Leichtern bauen. Danach entstanden größere Einheiten mit erheblich gesteigerter Maschinenleistung. Die Maximumkarte mit der Marke im Wert von 20 Pfennig zeigt einen Schubverband mit einem Kanalschubschiff und zwei Schubprähmen oder Barges. Der Schubverband hat gegenüber dem Schleppzug mehrere wesentliche Vorteile aufzuweisen: leichteres Manövrieren auf den engen Binnenwasserstraßen, vereinfachte Bauweisen und wesentliche Personalsparnisse.



Foto nr.: 122



Für die Binnenschifffahrt auf Flüssen, Strömen und Kanälen ist es unerlässlich, die Wasserstraßen so zu regulieren, daß sie möglichst ganzjährig eine ausreichende Wassertiefe besitzen. Man versucht dies durch Einbauten – wie z. B. Buhnen – zu sichern, aber auch durch die Anlage von Wasserspeichern im Oberlaufgebiet der Flüsse oder durch das Vertiefen von Fahrinnen. Im letzteren Fall wird der Schwimmbagger eingesetzt, aber auch zur Schaffung ausreichender Fahrwasserbreiten, Beseitigung zu enger Flußkrümmungen und von Querströmungen, Ausbau von Liegeplätzen und Binnenhäfen. Die Marke der »Binnenschiff-Serie« der DDR – Wert 85 Pfennig – zeigt einen modernen Eimerketten-Schwimmbagger, wie er zur Unterhaltung der Binnenschifffahrtsstraßen zum Einsatz kommt. Er folgt freilich nur einem von mehreren technischen Prinzipien. Die Naßbagger – Einsatzbereich: nicht zu tiefe Gewässer – sind in Schiffskörper eingebaut, d. h. sie sind selbst schwimm- und manövrierfähig. Sie fördern das Gut entweder in den eigenen Schiffsraum oder durch Rohre, Rinnen oder andere Fördermöglichkeiten direkt an Land oder in Lastkähne, denen dann der Weitertransport obliegt. Der Eimerkettenbagger besitzt eine mit Schürfeimern besetzte endlose Kette, die an der heb- oder senkbaren Eimerleiter läuft und an ihren im Baggergehäuse liegenden Enden angetrieben wird. Die Eimerleiter kann einfach oder mehrfach geknickt sein, so daß auch grabenähnliche Profile ausgehoben werden können, etwa bei der Kanalbaggerung. Ihr Gewicht ist durch ein Gegengewicht ausgeglichen. Die Förderleistung richtet sich nach dem Einsatzbereich und nach der Maschinengröße. Selbstverständlich kommen bei der Unterhaltung oder beim Ausbau von Binnenwasserstraßen und Binnenhäfen auch noch andere interessante Baggertechniken zur weiteren Anwendung.



Foto nr.: 123



Das Motorgüterschiff Schönwalde (1961 bis 1963) ist auf dem 50-Pfennig-Wert und der dazugehörigen Maximumkarte abgebildet. Die Motorgüterschiffe gehören wie die Schleppzüge und Schubverbände zum Alltagsbild auf den europäischen Binnenwasserstraßen. Vorrangig verkehren sie auf den Gewässern, die für Schleppzüge oder Schubverbände nicht zugelassen sind. Die Motorgüterschiffe gibt es dabei in verschiedenen Klassen bis hin zum 80 Meter langen Europaschiff. Diese Schiffe sind Selbstfahrer. Sind sie mit Radar ausgestattet, sind sie sogar – ähnlich den Schubverbänden – TN-tauglich, d. h., sie sind tags und nachts quasi in Nonstopfahrt einsatzfähig. Diese Einsatzmöglichkeit, ihre Schnelligkeit und ihre Flexibilität sind ihre wichtigsten Pluspunkte. Heute verkehren sie auch häufig in der modernen Art des Containertransports. Anfangs waren Container nur als Beiladung gedacht, aber die Entwicklung verlief bei der Binnenschifffahrt ähnlich wie im Übersee-Güterverkehr. Vollcontainerschiffe haben sich durchgesetzt und sind immer weiter auf dem Vormarsch. Was Motorgüterschiffe, die nicht im sogenannten Continue-Einsatz fahren, also nicht für Tag-Nacht-Fahrten geeignet sind, benachteiligt, ist die relative Zeit-Nutzen-Rechnung. Nur rund 40 Prozent der Zeit fällt bei ihnen auf Fahrt und Ladevorgang. Der Rest von 60 Prozent der Zeit, also über die Hälfte, entfällt auf Warte- und Nachliegezeiten. Das schlägt mit sehr hohen Kosten zu Buche. Moderne Schubverbände oder TN-Fahrer können bis zu 80 Prozent der verfügbaren Zeit als Fahrzeit nutzen. Was die Rechnung für die Motorgüterschiffe so ungünstig macht, ist die sehr teure Maschinenanlage, die für die gesamte Dauer der Wartezeiten sowie während des Ladens und Löschens ungenutzt stillliegt. Infolgedessen sind die Tageskostensätze ungleich höher als beim Schubleichter.



Foto nr.: 124



Maximalkarte

Die Entdeckung und Besiedlung der 740 Quadratkilometer großen Insel Madeira ist mit dem Namen Heinrichs des Seefahrers verbunden. Der dritte Sohn des portugiesischen Königs Johann I. (1394 bis 1460) erhielt diesen Beinamen nicht, weil er kühne überseeische Unternehmungen anführte (er selbst kam zeitlebens nicht über die Meerenge von Gibraltar hinaus), sondern infolge seiner weitblickenden Initiativen, denen der Plan eines künftigen portugiesischen Weltreiches zu Grunde lag. Als er starb, war das Fundament dieses erträumten portugiesischen Imperiums gelegt, der direkte Seeweg nach Indien vorgezeichnet. Ob man sich nun den Prinzen oder einen seiner Sendboten auf dem Deck des Schiffes vorzustellen hat, der Blick des Mannes auf der Marke ist jedenfalls Madeira zugewandt, dem fruchtbaren Eiland vor der nordafrikanischen Westküste, etwa in der Höhe von Casablanca gelegen, mit idealen klimatischen Bedingungen ausgestattet.



Madeira, vulkanischen Ursprungs, besitzt, von wenigen Sandbuchten abgesehen nur Steilküsten, die zu den höchsten der Erde gezählt werden. Im Pico Ruivo erreichen die Erhebungen fast zweitausend Meter. Eine Landkarte der Florentiner, die vor 650 Jahren entstand, weist nach, daß die Insel schon vor den offiziellen Entdeckungsdaten 1419/20 geortet worden ist. Zu Beginn des 14. Jahrhunderts war zumindest bereits eine mit Vermessungsarbeiten vertraute Besatzung in der Lage, die Position Madeiras kartographisch nahezu exakt zu bestimmen. Doch die Kunde ging verloren, wie es schien, und so tauchte Madeira wieder auf, als Lissabon sich Kenntnisse über den weltweiten Seeverkehr verschaffen wollte. Damals wußte man noch nicht, daß sowohl der Anbau von Zuckerrohr wie auch der in steilen Lagen auf vulkanischen Verwitterungsböden angebaute Wein eine hohe wirtschaftliche Ergiebigkeit garantieren würde; binzu kamen ertragreiche Pflanzungen.



Foto nr.: 125



Maximilian

Die Freude der Seefahrer auf dem Bild gilt dem Entdecken einer Insel im Atlantischen Ozean, die den Namen Madeira erhielt und heute mit der Insel Porto Santo sowie den unbewohnten Ilhas Selvagens und Desertas den portugiesischen Distrikt Funchal bildet. Es wird zwar erzählt, Madeira sei bereits von den Phöniziern entdeckt worden, aber diese Information gehört in den Bereich der Fabel. Wahrscheinlicher ist die Nachricht, daß die Entdeckung zur Zeit des portugiesischen Königs Diniz I. (1261 bis 1325), der die Seefahrt außerordentlich gefördert hat, zu Beginn des 14. Jahrhunderts erfolgt ist. Dafür spricht unter anderem, daß sich auf einer Florentiner Landkarte von 1351 eine Isola di Legname (Holzinsel) fast genau an der richtigen Stelle eingezeichnet findet. Eine Wiederentdeckung fand 1420 statt. Im Auftrage des portugiesischen Prinzen Heinrich der Seefahrers hatten sich Joao Goncalves Zarco und Tristao Vaz Teixeira 1418 auf den Weg gemacht,

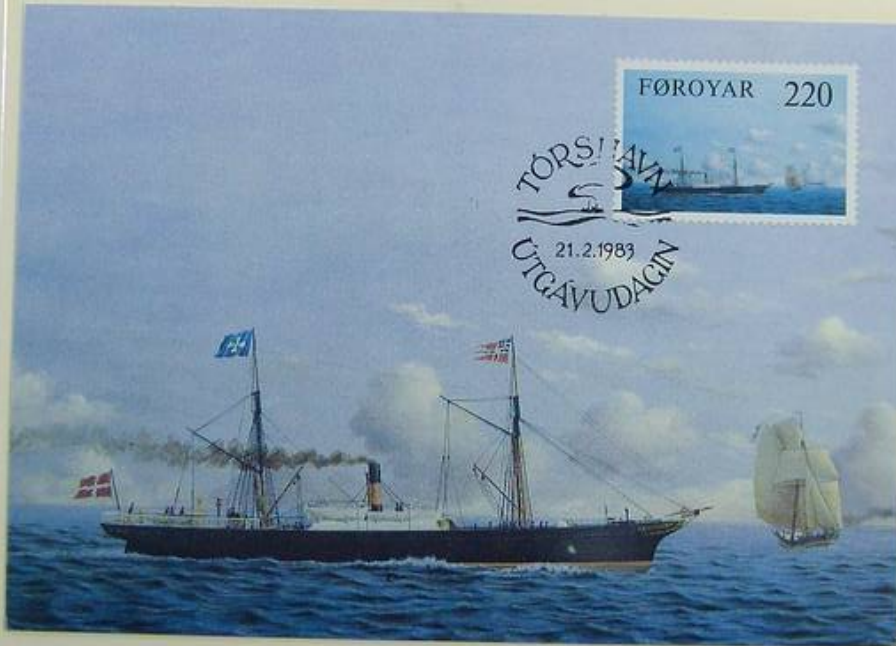


um die Westküste Afrikas zu erforschen. Sie wurden durch einen Sturm an die später Porto Santo genannte Insel verschlagen und nahmen im Zusammenhang mit Erkundungen der Umgebung an, Madeira als erste gesehen zu haben. Die beiden menschenleeren Archipela begann Heinrich der Seefahrer sofort zu kolonisieren. Portugiesen ließen sich als Siedler nieder, aber der auf Madeira

schon im 15. Jahrhundert einsetzende Zuckerrohranbau hatte die Einfuhr von Negerklaven zur Folge. Seinen rasch wachsenden Wohlstand verdankte die Insel zugleich dem Export seiner berühmten Weine. Im Krieg gegen Napoleon hielten die mit den Portugiesen verbündeten Engländer Madeira besetzt. Im Jahre 1814 wurden dann die britischen Truppen zurückgezogen. Gegen Ende des Jahrhunderts gewährte Lissabon der Insel Madeira weitgehende Autonomie. Im ersten Weltkrieg wurde hier ein alliierter Stützpunkt angelegt, oft von deutschen Unterseebooten bedrängt.



Foto nr.: 126



Die Markenausgabe der Färöer-Inseln erinnert an die gute alte Zeit der Dampfschiffe. Der vorliegende Einzelwert und auch die mit dem gleichen Motiv versehene Maximumkarte wurden am 21. Februar 1983 veröffentlicht und gehören zu den wenigen, nicht zuletzt deshalb auch begehrten Ausgaben, die von dort aus jährlich an die Postschalter und in die Alben der Sammler gelangen. Das Thema Dampfschiffe bindet sich eng an die historischen und regionalen Gegebenheiten der insgesamt 21 Inseln. Das Vordringen der Dampfschiffahrt im 19. Jahrhundert führte zu den verschiedensten Reaktionen der Segelschiffer. Von der mutlosen Aufgabe der eigenen Position reichte die Skala über die Anpassung, also die

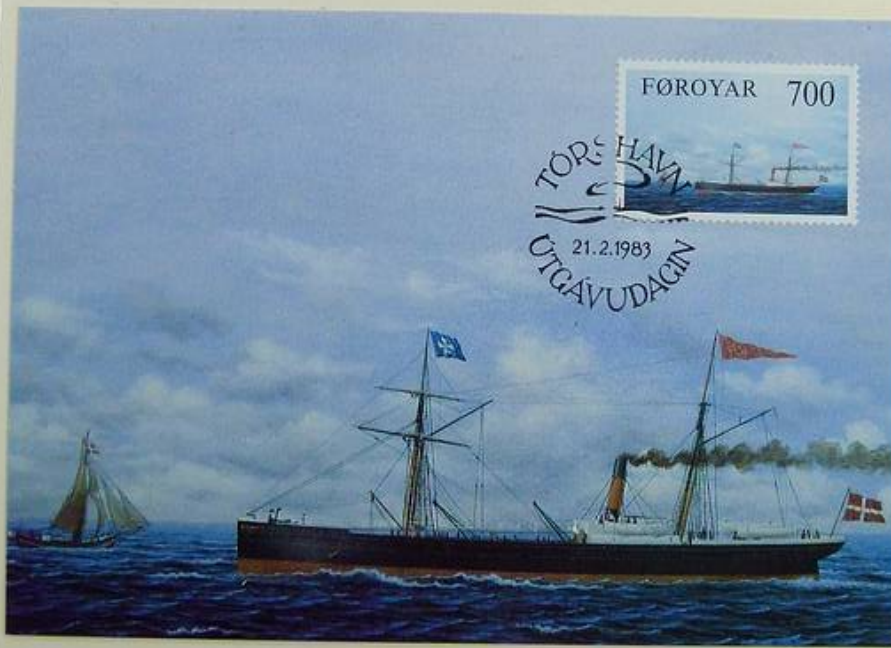


Umrüstung der eigenen Flotte auf Dampf, bis zum Widerstand, zur erfolgreichen Gegenreaktion. Ganz ohne Zweifel bedeutete die Dampfschiffahrt auf vielen Routen und für viele Zwecke die Lösung der anstehenden Probleme. Vor allen Dingen war der Schiffsverkehr nicht von den Launen der Witterung abhängig; man konnte einen Fahrplan und regelmäßig befahrene Linien

einrichten, die dem Verfrachter wie dem Passagier Sicherheit gaben und dem Reeder eine klare Kalkulation ermöglichten. Heute kann man feststellen, daß die Umstellung auf Dampfbetrieb eine Steigerung der Leistungsfähigkeit bedeutete: Mehr Frachtkapazität als beim Segler, schnellere Reisen, erhöhter Komfort und höherer Gewinn.



Foto nr.: 127



Unter dem Motto: »Dampfschiffe auf Färøerfahrt« erschien am 21. Februar 1983 diese Markenausgabe von den Färøer-Inseln. Sowohl der Einzelwert als auch die Maximumkarte wurden bei der Banknotendruckerei der Bank von Finnland in Auftrag gegeben, die damit einmal mehr unter Beweis stellte, daß sie ihr Handwerk hervorragend versteht. Da die Versorgung der Inseln lange Zeit nur über den Seeweg sichergestellt werden konnte, stellt diese Markenausgabe einen historischen Beleg in eigener Sache dar. Es ist auch naheliegend, sich dieser alten Dampfschiffe zu erinnern, die durchaus noch zum romantischen Zeitalter der Seefahrt gerechnet werden dürfen. »Dampfschiffahrt über den Ozean ist ein Unding,



denn es kann nicht die Aufgabe der Schiffe sein, nur ihren eigenen Brennstoff übers Meer zu bringen.« Diese Auffassung vertrat ein Professor Larnier im Jahre 1836; sie war nicht unberechtigt zu einer Zeit, als selbst die kleinsten Dampfmaschinen die Kohlen bergeweise verschlangen. Doch der gute Professor konnte eben noch nicht erkennen, wie schnell sich die Geschwindigkeit

der technischen Entwicklung steigern würde. Schon im Jahre 1845 brachte das Dampfschiff »Great Britain« seine Jungfernfahrt über den Atlantik – begleitet vom Beifall der Weltöffentlichkeit – erfolgreich hinter sich. Das kurze, aber dennoch romantische Zeitalter der Dampfschiffahrt hatte nun seinen Höhepunkt erreicht.



Foto nr.: 128



Zu jeder Wertstufe der am 21. Februar 1983 veröffentlichten Ausgabe der Färöer-Inseln, der zu Dänemark zählenden Inselgruppe, gehört immer eine Sondermarke als Einzelwert und die dazugehörige Maximalkarte. Auf dieser äußerst ansprechenden Karte wurde das jeweilige Markenmotiv noch einmal aufgegriffen und in vergrößerter Form abgedruckt. Der Titel dieser Ausgabe lautet: »Dampfschiffe auf Färöerfahrt«. Und verantwortlich für das ausgezeichnete Offset-Druck-Ergebnis ist die Banknotendruckerei der Bank von Finnland in Helsingfors. Die Färöer-Inseln (Schaf-Inseln) setzen sich aus insgesamt 21 Einzelinseln zusammen, denen das Mutterland Dänemark seit 1948 eine beschränkte Auto-



nomie zugestand, die im Oktober 1974 dann zur vollständigen Unabhängigkeit führte. Die erste eigenständige Dauerserie von den Färöer-Inseln erschien im Januar 1975. Da bisher nur wenige Sonder- und Gedenkmarken im Jahr erschienen sind, gehören die Marken dieses Ausgabelandes zu den bevorzugten Sammelobjekten. Während der beiden Weltkriege waren die Färöer-Inseln vom Mutterland Dänemark abgeschnitten und von Großbritannien besetzt. Daher sind 1919 und 1940 für das Besatzerland einige Provisorien verausgabt worden, die Speziellsammler im Rahmen einer Dauermarken-Sammlung berücksichtigen. Die offizielle Landessprache ist Dänisch, daneben wird auch Färöisch (Färöisch) gesprochen.



Foto nr.: 129



Da die Gründung des im 15. und 16. Jahrhundert entstandenen Kolonialreichs sich auf die Erfahrung der damaligen Entdecker und der damals schon gut ausgestatteten Schiffe zurückführen läßt, liegt es nahe, auf diesem sechsteiligen sehr farbenfroh gestalteten Markensatz die damals in Sao Tomé e Príncipe eingesetzten Schiffe auch abzubilden. Die Segelschiffe, die zwischen 1460 und 1560 entstanden sind, zeichneten sich durch ihre besondere Robustheit und Seetüchtigkeit aus. Die St.-Thomas-Insel sowie die Prinzeninsel gehören zu der portugiesischen Überseeprovinz Sao Tomé e Príncipe. Die St.-Thomas-Insel war dadurch, daß sie den Hauptstapelplatz West-Indiens verkörperte, eine der bevorzugten Kolonien Portugals. Das Haupterzeugnis der Insel war der Zucker. Dieser schwunghaft betriebene Erwerbszweig ging jedoch durch die reiche Zuckererzeugung Brasiliens ein. Heute handelt man vorwiegend mit Kaffee, Kakao und Gewürzen. Sao Tomé wurde erstmals von »João de Vaioa« für Portugal kolonisiert. Um das Christentum zu verbreiten, errichtete man dort 1534 einen Bischofssitz. Die auf den Marken abgebildeten Segler fand man erstmals stark abgewandelt bei den Ägyptern. Später, etwa



400 n. Chr., führten die Wikinger auf ihren Drachenbooten die Besegelung ein. Wie die abgebildeten Schiffe auf den Marken, war das reine Hochseesegelschiff die Erfindung der Hanse. Gleichzeitig auch Handels- und Kriegsschiff, besaß es zwei Masten mit rechteckigen Segeln, um besser am Wind liegen zu können. Im 16. Jahrhundert wuchsen mit dem

Aufkommen der Entdeckungsfahrten Schiffe und ihre Besegelung. Im 18. und 19. Jahrhundert wurden die Segeleigenschaften durch ein festes Verhältnis von Größe, Segel und Form des Schiffskörpers verbessert. Erst im 20. Jahrhundert kam mit der Erfindung der Dampfmaschine eine Kombination von Segel- und Dampfschiff auf. Der Versuch, die Frachtfahrt mit der Segelausbildung zu verbinden, wurde mit dem Untergang der »Pamir« im großen Sturm von 1957 aufgegeben. Heute ist der Segler nur noch als Schulschiff, wie zum Beispiel die in Bremen liegende »Deutschland«, von Bedeutung. Die Küstenschiffahrt sowie die Fischereibetriebe benutzen die Segel heute nur noch als Ausbilsantrieb. Die Fortbewegung eines Schiffes nur durch die richtige Ausnutzung des Windes und des Segels ist heute zu einem beliebten Hobby geworden.



Foto nr.: 130



Dieser 1979 verausgabte Block stellt die Sao Tomé oder auch St.-Thomas-Insel auf einer im 17. Jahrhundert gefertigten alten Karte dar. St. Thomas ist eine Vulkaninsel im Golf von Guinea. Noch heute ist St. Thomas ein Teil der portugiesischen ÜberseeProvinz. Die hier abgebildete Seekarte entwickelte sich aus dem Periplus des Altertums und dem Portalan des Mittelalters. Beides sind Schiffshandbücher und Küstenbeschreibungen, die der damaligen Küstenschiffahrt zu wichtigen Informationen verhelfen sollten. Die ersten, ungenauen Weltkarten entstanden jedoch erst im 16. Jahrhundert mit der Entdeckung der Weltmeere. So erschienen 1569 und 1584 erst Karten von G. Mercator und L. J. Waghenar. Nach der Entdeckung und Erforschung der großen Kontinente Indien, Afrika und Amerika durch bedeutende Entdecker wie Christoph Kolumbus oder Ferdinand Magellan wurde mit dem preussischen Seeatlas erstmals ein umfassendes Kartenwerk der Weltmeere herausgegeben. Die Vervollständigung der Seekarten übernahmen Anfang des 19. Jahrhunderts die Marineämter. Da die Seekarte der Navigation dient, wird der Karteninhalt wie Tiefenverhältnisse, Sandbänke, Riffe oder Klippen in einem konformen Kartennetz dargestellt. Diese Aufgabe übernahmen zuerst zivile Ämter. Heute hat das Internationale Hydrographische Amt in Monaco diese Aufgabe übernommen.



Foto nr.: 131



Noch heute ist die Dau, das Schiff, das wir auf der vorliegenden Maximumkarte sehen, der verbreitetste Schiffstyp rund um die arabische Halbinsel. Schon vor tausend Jahren wurde es in der gleichen Form gebaut, für die das hochgezogene platte Heck in Verbindung mit den großen Lateinsegeln charakteristisch ist. Trotz der Vielfalt der Formen haben die Daus (oder Dhauts) diese typische Gemeinsamkeit. Es handelt sich bei diesem Schiffstyp in jedem Fall um stabil gebaute Segelschiffe mit einem flachbodigen Rumpf, also geringem Tiefgang. Alle haben ein einfaches Steuerruder. Die Spanten sind fast rechteckig, und der Hauptspant liegt weit achtern. Das ergibt jene mächtigen, hohen, weit über den Rumpf hinausragenden Hecks, die für die arabischen Schiffe, übrigens auch für die chinesischen Dschunken, als hauptsächlichstes Erkennungsmerkmal dienen, und die den Wohnraum bei relativ kurzer Wasserlinie zu einer bequemen Häuslichkeit erweitern. Doch der eigentliche Grund dieser Heckform ist ein anderer: Für das Segeln vor dem Wind gebaut, bekommt die Dau die anrollenden Wellen normalerweise von hinten. Unter das eben geschilderte überstehende Heck rollend, drücken sie das Schiff nicht nach unten, sondern verwandeln die Kraft ihres Anpralls in zusätzlichen Auftrieb. Das ist besonders für die Lastenschiffe, die den Nil befahren, von großer Bedeutung. Sehr ähnlich sind auch die asiatischen Dschunken konstruiert. Nur ist das Holz, das dort für den Schiffsbau verarbeitet wird, schwammig, leicht und biegsam, und um die Festigkeit des Bootskörpers zu erhöhen, ist er längs und quer von Schotten durchzogen. Eine Dschunke ist beinahe unsinkbar. Noch heute sieht man hingegen arabische Daus, deren Bootskörper nicht aus Holz, sondern aus einem Papyrusgeflecht gefertigt sind. Dieses Material, es hat ein geringes spezifisches Gewicht, sorgt zwar für erhöhten Auftrieb, verlangt aber einen weit höheren Wartungsaufwand, da es sich viel leichter vollsaugt, und deswegen häufiger ausgebessert werden muß.



Foto nr.: 132



Die im Rahmen einer Serie von St. Thomas und Prinzeninsel am 21. Dezember 1979 veröffentlichte Maximumkarte beinhaltet die gekonnte Illustration der Karavelle »Redona« aus dem Jahre 1512. Schiffe dieses Typs beherrschten das Mittelmeer bereits im 12. und 13. Jahrhundert, zur Zeit der Kreuzzüge und Pilgerfahrten ins Heilige Land. Sie entstanden aus den bauchigen Handelsschiffen dieses Gebietes, die dem Transport einer großen Menge von Menschen, Tieren und Gütern angepaßt wurden. Es waren Spantenschiffe mit durchlaufendem Deck, rundem Bug und mit vorragenden Aufbauten, sogenannten Kastellen, am Heck. Anfangs waren diese Kastelle nur Plattformen mit einem Geländer; sie verschmolzen erst später mit dem Schiffsrumpf zu einem Ganzen. Die Geländer der Kastelle waren vielfach mit den Schilden und Wappen der mitreisenden Edelleute verziert. Ein Segeltuchdach bot vor den Unbilden der Witterung Schutz. Diese Fahrzeuge waren Segelschiffe, anfangs mit einem hohen Mast mittschiffs und einem kleinen Mast am Heck, die mit Lateinsegeln aufgetakelt wurden, später mit einem weiteren Mast am Bug, der häufig, wie auch hier zu sehen, ein Rechtecksegel und darüber ein rechteckiges Toppsegel trug. Das Schiff wurde entweder von zwei an den Heckseiten vorragenden Rudern oder von einem mittschiffs angebrachten Ruder gesteuert. Einzelheiten über das Aussehen dieser Schiffe und das beschwerliche Leben während der Seereise können wir verschiedenen Handelsverträgen aus dieser Zeit und Beschreibungen der Kreuzzüge entnehmen. Die Besatzung zählte, je nach Art und Größe des Schiffes, bis zu 130 Mann. Bei einer Länge bis zu 31,5 Meter an der Hauptwasserlinie und einer größten Breite am Hauptspant von 14,3 Meter erreichte das Fahrzeug eine Tragfähigkeit von rund 560 Tonnen und beförderte unter Umständen einige Hundert Fahrgäste. Wind und Wetter zwangen diese Schiffe oftmals von ihrer geplanten Route abzuweichen. Für die Passagiere bedeutete dies manchmal eine unfreiwillige Verlängerung der beschwerlichen Reise, die mitunter Wochen oder sogar auch Monate dauern konnte.



Foto nr.: 133



St. Thomas und Prinzeninsel zeigt uns auf diesem Beleg einer kompletten Serie ansprechender Maximumkarten eine Riemengaleere aus dem 15. Jahrhundert. Diese mittelalterlichen Schiffstypen leiten ihre Entstehung von den altertümlichen griechischen und römischen Galeeren und von deren Nachfolgern, den dalmatischen Liburnen und den byzantinischen Dromonen her. Seit dem 11. Jahrhundert bildeten sie einen der am häufigsten verwendeten Schiffstypen der italienischen Stadtstaaten und dienten Handels- wie Kriegszwecken. Im 16. Jahrhundert erreichten sie Längen bis 49 Meter, bei einer Breite von 7,5 Meter. Fortbewegt wurden sie durch 18 je 13 Meter lange Riemen, an denen je drei Ruderer saßen. Im 18. Jahrhundert hatten sie bereits eine Länge bis 56 Meter bei 8,5 Meter Breite und 51 Riemen, wovon jeder von fünf Männern bedient werden mußte. Diese Schiffe hatten eine beachtliche Wasserverdrängung von 200 bis 280 Tonnen. Die Galeeren verfügten in der Regel über zwei bis drei Masten mit großen lateinischen, an zweiteiligen langen Raben hängenden Segeln, oder, wie hier zu sehen, über die Kombination von einem viereckigen Segel und einem Lateinsegel. Die Kriegsgaleeren trugen am Bug einen Aufbau (Batterie) mit meistens fünf Kanonen und am Heck einen die Seiten des Fahrzeuges überragenden Aufbau oder einen hölzernen Rundbogen, der mit Leinentuch bespannt war. Ein charakteristisches Merkmal der reich mit Schnitzwerk, Flaggen und Wimpeln geschmückten Galeeren war der scharfe, langgezogene und wie ein Storchenschnabel wirkende Bug. Als Ruderer wurden anfangs freie Bürger angeworben, später fast ausschließlich Kriegsgefangene, Sklaven und Sträflinge herangezogen, die unter unmenschlichen Bedingungen leben und hart arbeiten mußten. An der Schlacht bei Lepanto im Jahre 1571, die als eine Galeerenschlacht bezeichnet wird, waren auf beiden Seiten über 100 Fahrzeuge beteiligt. Noch in der Kriegsflotte Ludwigs XIV. waren gegen Ende des 17. Jahrhunderts die Galeeren stark vertreten. Mit der noch kampfkraftigeren Galeasse bildeten die Galeeren den Kern der spanischen Armada.



Foto nr.: 134



Eine Serie von Kreuzfahrerschiffen enthält die mehrteilige Maximumausgabe von St. Thomas und Prinzeninsel. Die vorliegende, am 21. Dezember 1979 veröffentlichte Karte zeigt auf beiden Einheiten die identische Abbildung einer portugiesischen Karacke. Dieser Schiffstyp hatte sich im Mittelmeer als Gegenstück zu den Koggen herausgebildet. Zum Unterschied von diesen hatten die Karacken höhere Ausmaße, eine bauchigere Form mit hohen Seiten und einen größeren Flächeninhalt an der Konstruktionswasserlinie als am Oberdeck. Bug und Heck trugen gewöhnlich gegen die Deckmitte zurücktretende Aufbauten, Kastele. Das Bugkastell ging in den überhängenden dreieckigen sogenannten Karackenbug über, das Heckkastell war eher rechteckig und in der Regel nicht höher als das Bugkastell. Statt des einen Mastes der Koggen hatte die Karacke zwei weitere Masten, einen Besanmast mit ein bis zwei Lateinsegeln, einen kurzen Mast am Bugkastell mit einem viereckigen Rahsegel. Aus dem Bug ragte ein schiefer Mast vor, der Keim des späteren Bugspriets, der zur Befestigung der Fockmaststage diente und später gleichfalls ein viereckiges Segel trug. Die Planken der Haut waren von außen an den Stellen der Wanten des Großmastes durch mächtige Außenbordleisten verstärkt. Die Steuerung des Schiffes erfolgte ebenso wie bei den Koggen durch das Heckruder. Sobald die Karacken im Atlantik und in der Nordsee auftauchten, wurden sie von den dortigen Seefahrern übernommen und sehr bald darauf weiter verbessert. Groß- und Fockmast wurden verlängert, und zu den großen Rahsegeln kam je ein kleines, gleichfalls viereckiges Toppsegel hinzu, wodurch die Manövrierfähigkeit des Fahrzeuges entscheidend gesteigert werden konnte. Eine Karacke kleineren Typs war auch das Flaggschiff des Christoph Kolumbus, die »Santa Maria«, die nur das Toppsegel am Großmast und ein etwas niedriges Bugkastell hatte. Maße: Länge 23 Meter, Breite 6,7 Meter, Tiefgang 2,8 Meter; die Besatzung zählte 90 Mann.



Foto nr.: 135



Innerhalb einer geschlossenen Serie zum Thema »Historische Segelschiffe« verausgabte St. Thomas und Prinzeninsel am 21. Dezember 1979 mehrere Maximumkarten, die sowohl gestalterisch als auch drucktechnisch einen ausgezeichneten Eindruck machen. Bei dem Schiff, das auf der hier vorliegenden Karte gezeigt wird, handelt es sich um die Karacke »Sao Gabriel« aus dem Jahre 1497. Es sieht dem Flaggschiff des großen Entdeckers Christoph Kolumbus, der »Santa Maria«, erstaunlich ähnlich und dürfte, auch was die Größe und das Volumen angeht, mit diesem Schiff etwa gleichzusetzen sein. Kolumbus zeichnete die »Santa Maria« dreimastig mit einem Toppsegel am Großmast und erwähnt in seinem Tagebuch ausdrücklich die Blinde am Bugspriet. Allerdings war es eine für die damalige Zeit kleine Karacke mit nur etwa 100 Tonnen Ladefähigkeit. Dennoch war ihm das Schiff offenbar zu groß und erschien ihm für eine Forschungsreise zu unhandlich. Kolumbus selbst bezeichnete die »Santa Maria« stets als naó, was wörtlich zwar Schiff bedeutet, von ihm aber im Sinne des Wortes Großschiff gemeint war. Als einziges Schiff der Flotte hatte die »Santa Maria« ein durchgehendes Deck, während die beiden Karavellen »Pinta« und »Nina« mittschiffs offen waren. Das muß nicht nur ein Leben auf engstem Raum, sondern auch ein hartes Leben gewesen sein. Die Stärke der Besatzung betrug bei dem Flaggschiff von Kolumbus 52, bei den beiden anderen Schiffen je 18 Mann. Das Seemannsleben ist immer ein rauhes Handwerk gewesen. An Bord von Segelschiffen gab es keine Heizung, nicht zuletzt wegen der Brandgefahr. Weshalb auch das Löschen der Kerzen einer strengen Kontrolle unterlag. In vielen Häfen bestand absolutes Feuerverbot an Bord, so noch in Bremerhaven nach 1870 und in Kronstadt bis zum ersten Weltkrieg. Folglich gab es während der Liegetage weder warmes Essen, noch war Rauchen an Bord erlaubt. Und der Vers aus der berühmten Dreigroschenoper galt wörtlich: »Soldaten wohnen bei den Kanonen.«



Foto nr.: 136



Die Karavelle »Latina« aus dem Jahre 1460 zeigt das Ausgabeland dieser hervorragend gestalteten Maximumkarte, St. Thomas und Prinzeninsel, im Rahmen einer Serie, die den historischen Segelschiffen aus der Zeit einer romantischen Seefahrt gewidmet ist. Die Karavellen entstanden im Mittelmeerraum. Die Form des Schiffskörpers und die dreieckigen Lateinsegel erinnern an die arabischen Fahrzeuge dieses Bereichs. Ursprünglich waren es kleine, schnelle und wendige Schiffe mit einer Tragfähigkeit von etwa 200 Tonnen, die mit einem nach vorn geneigten Mast und, wie schon gesagt, mit großen Lateinsegeln bestückt waren. Die Karavellen der späteren Zeit wiesen eine schlankere Form auf und hatten zwei bis drei Segel, wobei das hintere Segel immer kleiner war als das vorn liegende. Durch diese Methode wurde die zur Verfügung stehende Segelfläche nahezu voll ausgenutzt. Der Fockmast trug jedoch auch manchmal ein viereckiges Segel. Auch am Heck dieses Schiffes erhob sich ein langgezogener Aufbau (Kastell). Der wesentliche Grund für ihre außergewöhnliche Wendigkeit und Manövrierfähigkeit erklärt sich durch den geringen Tiefgang dieser Schiffe. Ihre Tragfähigkeit wird mit 400 Tonnen angegeben. Ihre Außenhaut war glatt und aus stumpf gegeneinanderstößenden Platten gebildet, woraus die Bezeichnung »Kraweelbeplankung« abgeleitet wurde. Ein mittschiffs angebrachtes Heckruder übernahm die Steuerung des Schiffes. Auch die Schiffe der Flottille des Christoph Kolumbus »Pinta« und »Nina« waren Karavellen. Die Ansichten über ihre Form und Besegelung gehen auseinander. Das Lateinsegel der »Pinta« ließ Kolumbus auf den Kanarischen Inseln gegen ein viereckiges auswechseln. Dabei mußten allerdings die Masten vertauscht werden, weil auf lateinsegelnden Schiffen bekanntlich der größte Mast vorn steht. So wurde der bisher in der Mitte stehende, auch der Größe nach mittlere Mast nun Fockmast; Fock- und Großmast wurden wie bei einer Karacke rahgetakelt, und man brachte ein Bugspriet an.



Foto nr.: 137

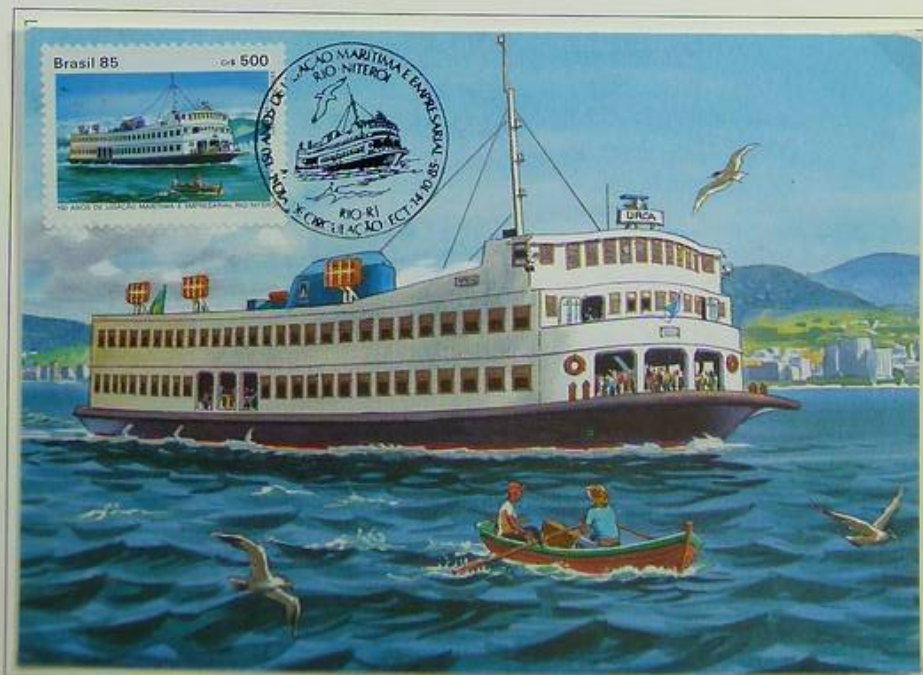




Foto nr.: 138





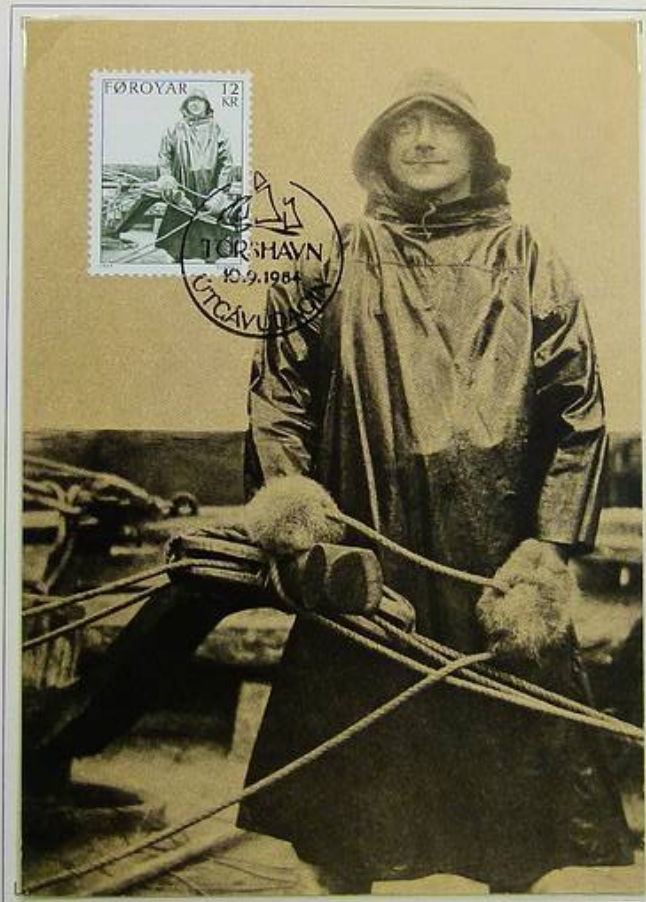
Foto nr.: 139



Briefmarken mit Schiffs- und Fischfang-Motiven erzählen etwas vom Leben der Inselbewohner der Färöer. Die Fischerei und Betriebe, die diese Fische verarbeiten, beschäftigen hier etwa die Hälfte der Menschen, denen durch eine 1977 getroffene internationale Vereinbarung mit einer Fischereigrenze von 200 Seemeilen ihre Existenzgrundlage garantiert wurde. Um 1810 begannen die Färöer im Bereich ihrer Inseln auf schottländischen Schiffen zu fischen. Die Erfahrungen als angeheuerte Seelente ermutigten einige von ihnen, sich in der Zeit um 1870 ein eigenes Segelboot zu kaufen. Damit war der Anfang der färöischen Hochseefischerei gemacht, die nach 1890 dann größere Bedeutung gewann. Die erste Marke zu 300 Öre zeigt Fischer mit Angelschnüren an der Reling, die Ausgabe zu 12 Kronen einen Ruderträger am Steuerruder. Der Zweimaster auf dem Wert zu 280 Öre gehört zu jenen Schiffstypen, die um die Jahrhundertwende von den Engländern erworben wurden. Großbritannien begann damals mit dem Einsatz moderner dampfgetriebener Schleppnetzschniffe, so daß der Kauf für die färöischen Fischer günstig war.



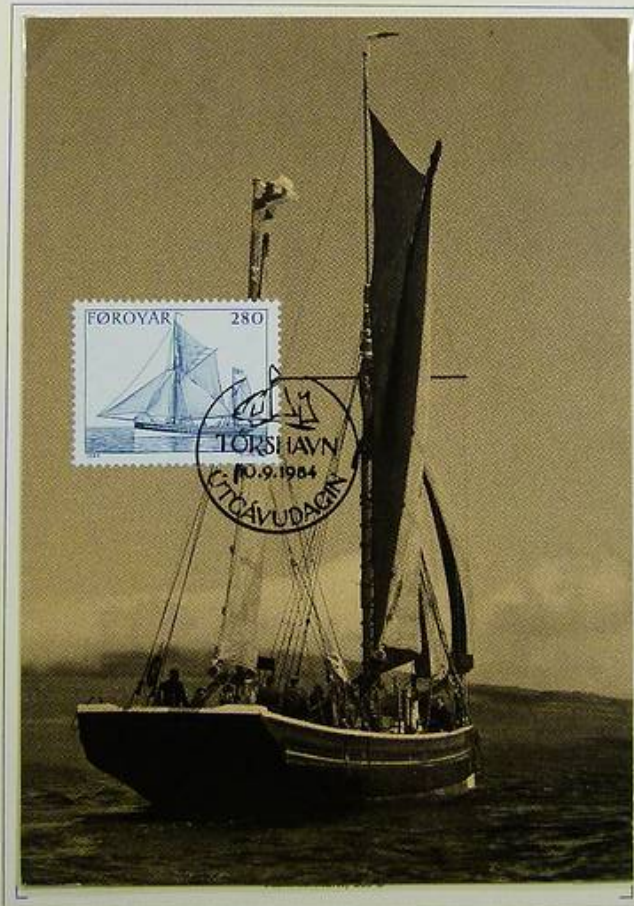
Foto nr.: 140



Ein Rudergänger in Ölzeug bei Wind und Wetter, so stellt man sich den Fischer früherer Zeit vor und so hat es ihn auf den Färöer Inseln lange noch gegeben, als der Fischfang in anderen Ländern schon motorisiert und mechanisiert war. Der Südwester als Kopfbedeckung und auch als Markenzeichen gehörte zur Ausrüstung sowie Fausthandschuhe, da die schwere Holzpinne ja mit der Hand gehalten und geführt werden musste. Inzwischen ist die Flotte modernisiert worden. Die heutigen Schiffe hat man eigens für den Fischfang im Norden entwickelt. Fangbereich ist der Nordatlantik von Neufundland und Grönland. Im Westen wird sogar bis zur Barentsee nördlich Sibiriens gefischt. Für die Küstenfischerei dagegen werden kleinere Schiffe eingesetzt, offene Boote und Holzkutter, die jeweils abends heimkehren.



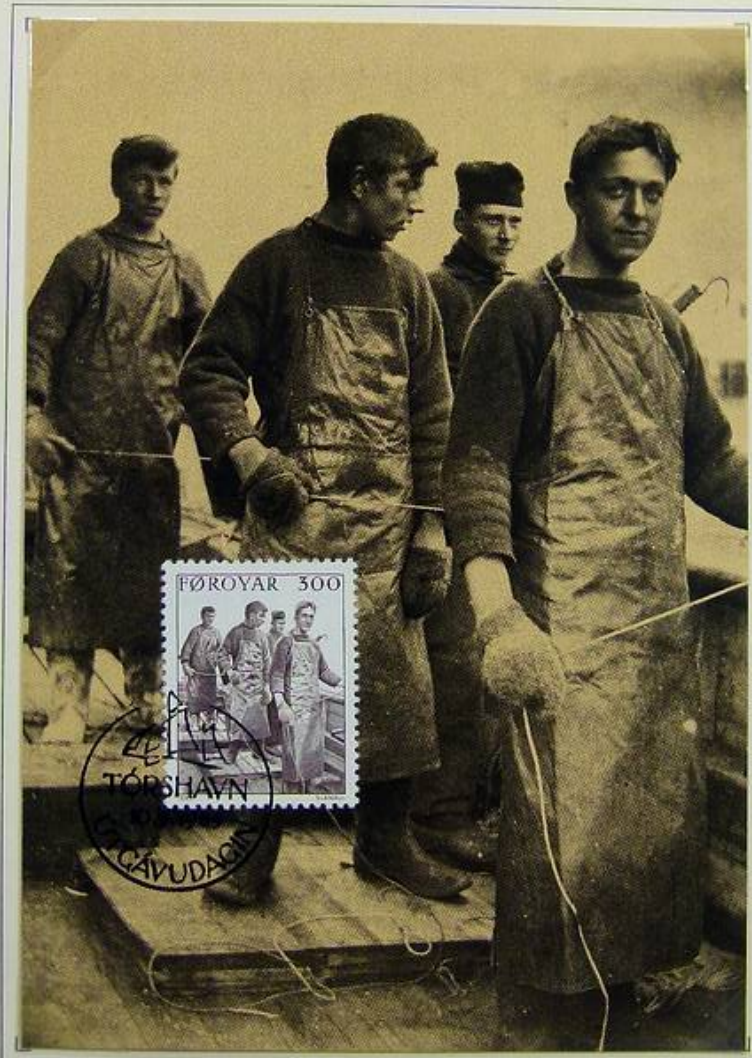
Foto nr.: 141



Den Fischfang als Thema von Markenausgaben der Färöer-Inseln zu wählen, liegt nahe, denn Fische und ihre Verarbeitung ernähren in erster Linie die Menschen hier. Das Gebiet, rund 1400 Quadratkilometer groß, von 44 000 Menschen bewohnt, ist ein autonomes Land unter der dänischen Krone, in dem außer dänisch auch noch färöisch gesprochen wird. Die in Thorshavn, der Hauptstadt, abgestempelte Marke zeigt den Zweimaster »Westward Ho«, einen Segler von jenem Typ, wie er um die Jahrhundertwende vor allem für den Kabelhaufang im Nordatlantik eingesetzt wurde. Damals gab es erst seit kurzer Zeit eine eigene kleine Flotte der Färöer für die ergiebige Hochseefischerei.



Foto nr.: 142



Ein Bild aus früherer Zeit: So arbeiteten die Fischer der Inseln für den Lebensunterhalt, als noch von Hand gefischt wurde. Die Besatzungsmitglieder mußten mit einer Angelschnur, an der ein Bleigewicht und zwei Haken befestigt waren, an der Reling stehen, bis ein Fisch anbiß. Erst nach 1930 begannen die Fischer mit der Langleine zu arbeiten. Die Fische wurden dann an Bord ausgenommen, gesäubert und gesalzen. Nach Anlaufen des Hafens erfolgte das Waschen der Fische und das Trocknen. Hauptsächlich wurde Kabeljau gefischt, der etwa 70 bis 100 Zentimeter lang ist und zwischen 5 und 25 Kilogramm wiegt. Die erste Fahrt, die von Anfang März bis Ende Mai dauerte, ging zur Südküste Islands. Die Mitte



Foto nr.: 143



Dem Holländer Willem Janszoon gebührt die Ehre, der erste Europäer gewesen zu sein, der 1606 mit seinem Schiff an australischem Gestade landete. Und so lautete der erste Name des neuen Kontinents Neuholland. Da sich das Land aber als wenig reizvoll erwies und die Holländer wohl an ertragreichem Handel, nicht aber an Kolonien interessiert waren, blieb der Kontinent noch lange Zeit nahezu unberührt und unerforscht. Erst gegen Ende des 18. Jahrhunderts begannen sich die Briten für den fernen Pazifik zu interessieren. James Cook, der größte Pazifik-Seefahrer aller Zeiten, erforschte als erster die australische Ostküste näher, nannte das Gebiet Newwales und nahm es für die britische Krone in Besitz. Er war auch der erste, der einen begeisterten Bericht über die neue Weltgegend nach Europa brachte. Aber auch England konnte sich nicht gleich mit dem Gedanken einer neuen Kolonie befreunden, bis man auf die Idee kam, diese entfernte Weltgegend zur Deportation von Sträflingen zu nutzen. Es war im Jahre 1787, als man im Hafen von Portsmouth kurzerhand 772 Häftlinge - 568 Männer, 191 Frauen und 13 Kinder - zusammentrieb, sie auf elf Transportschiffe verlad, die am 13. Mai in See stachen, um dann am 18. Januar des folgenden Jahres in der einsamen Botany Bay vor Anker zu gehen. Keiner der Beteiligten, weder die unglücklichen und verängstigten Sträflinge, noch die sie begleitenden Seeleute und Marinesoldaten ahnten damals, daß die stinkenden Transportschiffe einst als »Erste Flotte« Australiens in die Geschichte eingehen sollte, und daß mit ihrer Landung das Ende des langen, friedlichen Schlafs eines Kontinentes markiert war und zugleich die Geburtsstunde einer neuen Nation geschlagen hatte. Nach australischer Legende handelte es sich bei den Gründervätern um freidenkende, politische Gefangene und Wilddiebe. Es waren jedoch allesamt kleine Gauner, die nach dem Gesetz ihrer Zeit und für das heutige Rechtsempfinden überhart bestraft worden waren. Es war schwer, mit ihnen eine funktionierende Siedlungsgemeinschaft aufzubauen, die dann aber schließlich die Urzelle Sydneys wurde. Der Zusammendruck der fünf Marken zeigt als Bildeiste die Vorbereitung der »Ersten Flotte« im Hafen von Portsmouth.



Foto nr.: 144

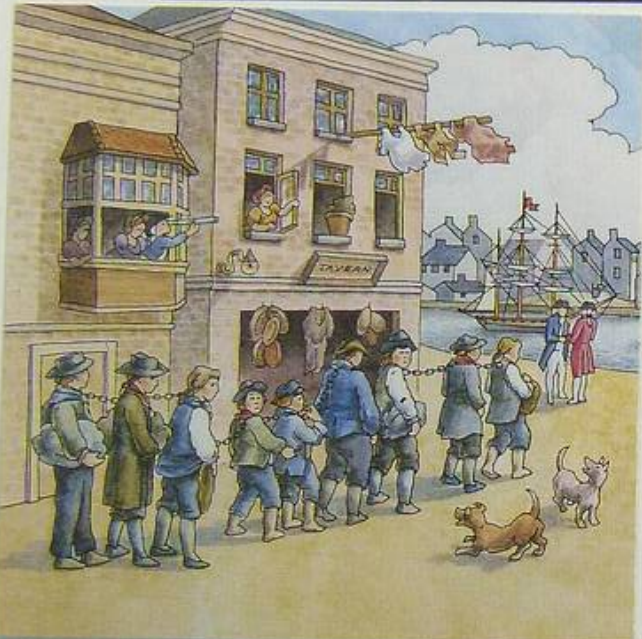




Foto nr.: 145

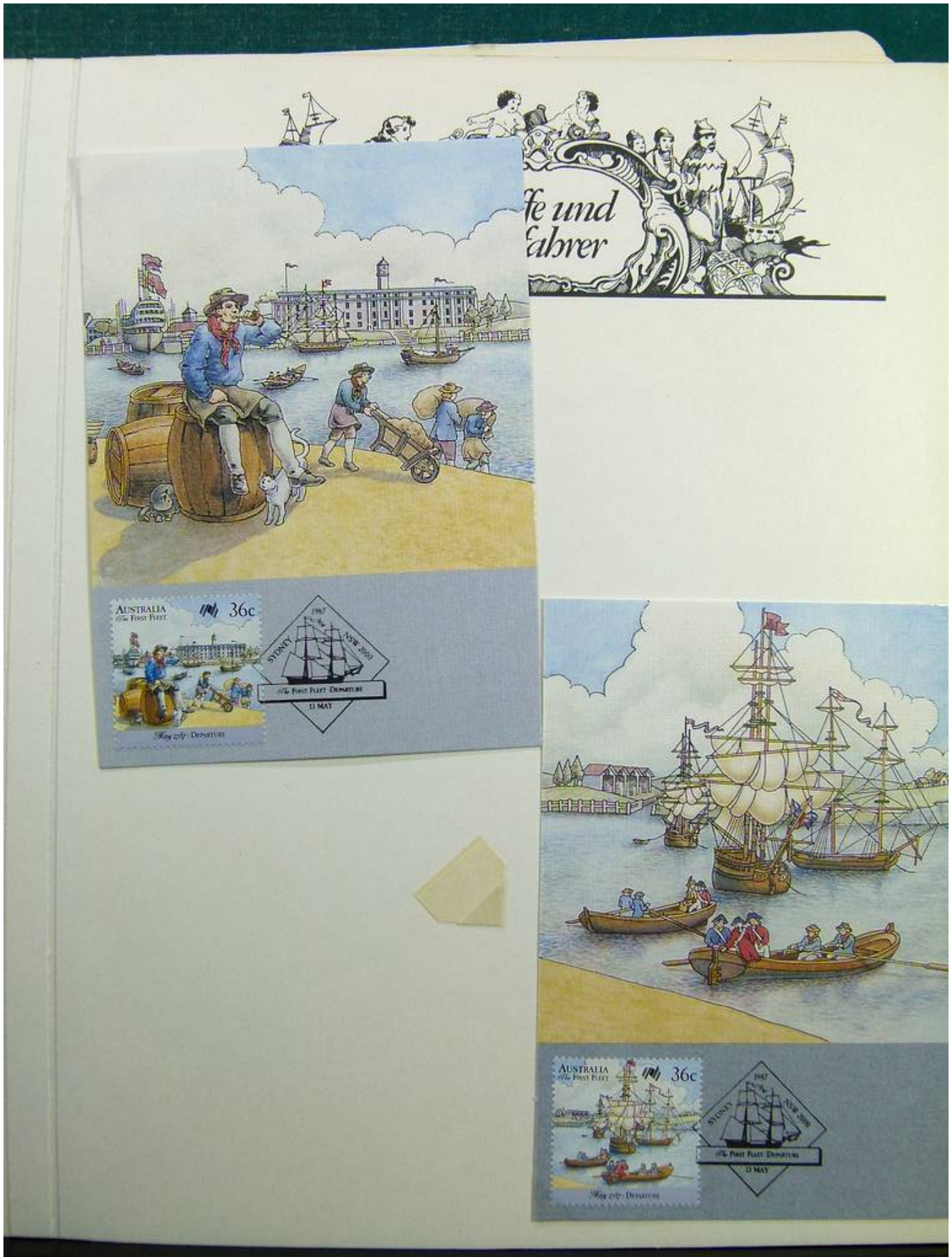




Foto nr.: 146



Der Designer Michael J. Wyatt aus Queenstown hat, um für die Größe des Passagierschiffes einen Maßstab zu bieten, noch ein kleines Zubringerboot hinzugefügt. Der in Schottland gebaute, sehr langgestreckte Raddampfer »Wakatere« kam 1896 nach Auckland. Er hatte Stadt und Hafen auf einer Route entlang der Firth of Thames mit den Goldfeldern zu verbinden. Neuseeland hatte wirtschaftlich einen raschen Aufstieg erlebt, nachdem 1861 in Otago Goldvorkommen entdeckt worden waren. Dadurch stieg die Zahl der Menschen, die sich Beteiligung am Gewinn versprachen und ihren Wohnort wechselten, erheblich an. Auckland erlebte, wie manche weiteren



Städte, in deren Nähe Gold- und Silber gefördert wurden, einen Aufschwung, der unter anderem auch Verkehrsprobleme schuf. Die Schifffahrt erhielt dadurch neue Aufgaben, da Pendelverbindungen geschaffen werden mussten. Kleine Fährschiffe, wie sie bisher üblich gewesen waren, genügten bald nicht mehr. So gehörte der Auftrag für einen Dampfer von der Größe dieser »Wakatere« zum Programm der neuen Ära. Bis 1926 befuhr das geräumige Schiff seine gewohnte Strecke und rief zuletzt mit seinem Anblick als Raddampfer Vorstellungen von gemächlicheren vergangenen Tagen wach, denn der Küstenverkehr wurde inzwischen modernisiert.



Foto nr.: 147



Als die »Mountaineer« 1879 vom Stapel lief, erwartete man von ihr, daß sie sich für den täglichen Fährdienst als zuverlässig ausgerüstet erwies. Das Schiff wurde im Innenverkehr eingesetzt, es verband die Endstation Kingston am See Wakatipu mit Queenstown und den dazugehörigen Goldfeldern. Die für den Goldbergbau angelegten Siedlungen hatten sich mehr und mehr vergrößert, so mußte allmorgendlich eine ständig steigende Zahl von Menschen an ihre Arbeitsstelle befördert werden. Unter den Bodenschätzen Neuseelands spielen Gold und Silber noch immer eine bedeutende Rolle neben Wolfram, Eisen- und Uranerz. Der kleine Raddampfer wirkt



auf den heutigen Betrachter altmodisch, wiederum aber auch gemütlich bei der Vorstellung, daß die Räder durch das Wasser schaufeln und die Passagiere sich mit einer entsprechend längeren Fahrzeit gerne abfinden. Nicht viel mehr als ein halbes Jahrhundert ist vergangen, seit die »Mountaineer« ausrangiert wurde und nun eben doch schnelleren Schiffen Platz machen mußte. Die Tatsache, daß diese Serie »Transport vergangener Tage in Neuseeland« zustandekam, läßt darauf schließen, wie gern man sich an den durch solche Dampfschiffe verkörperten Rhythmus des Lebens erinnert. Das Modell sieht einem sonntäglichen Ausflugsboot ähnlich.



Foto nr.: 148



So sah ein Fährschiff für den öffentlichen Verkehr aus, das im Jahre 1885 für Auckland, einen der großen Überseehäfen Neuseelands, gebaut wurde. Dieser Typ des Raddampfers galt damals für kürzere Strecken als besonders geeignet. Flach gebaut, bot er doch ausreichend Platz für eine große Zahl von Passagieren. Wie solide die Verarbeitung ausfiel, läßt sich daran er-messen, daß die »Britannia« ohne nennenswerte Reparaturen ihren Dienst bis 1927 versah. In-zwischen hatte man sich daran gewöhnt, höhere Ansprüche zu stellen, und so lösten größere und bequemere Schiffe die Oldtimer ab. Doch war die »Britannia« zu jener Zeit noch keineswegs schrott-



reif; sie ging als Hausboot in privaten Besitz über. Schon immer hatte sie außer zum Fährdienst auch zu anderen Zwecken gedient. Für Pick-nickfahrten oder sonstige Aus-flüge in geschlossenem Kreis stand sie an manchem Wochen-ende zur Verfügung. Lange Zeit gehörte sie zum Bild des Hafens, zuletzt als liebenswür-

dige Erinnerung an vergangene Tage. Auch auf Neuseeland, der Doppelinsel im Stillen Ozean, seit 1907 britisches Dominion, haben die Menschen eine sentimentale Beziehung zur frühen Periode der Technik, als es die moderne Perfektion noch nicht gab und ein Schiff, das keine Segel mehr benötigte, von jedermann bestaunt werden konnte.



Foto nr.: 149



Im Süden der Südinsel Neuseelands liegt die erst 1848 gegründete Stadt Dunedin, die zusammen mit Port Chalmers den großen Umschlaghafen Port of Otago bildet. Hier wurde das kleine Dampfschiff »Waikana« gebaut und 1909 vom Stapel gelassen. Das nach damaligen Begriffen relativ schnelle und wendige Fahrzeug hatte Verbindung zwischen dem wachsenden Stadtkern von Dunedin und den teils recht abgelegenen Hafensiedlungen zu halten. Der Fährbetrieb auf dieser Strecke wurde besonders viel benutzt, in den Hauptverkehrszeiten pendelte die »Waikana« stündlich vollbesetzt hin und her. Wie auch andere Schiffe in neuseeländischen Häfen wurde sie an



Wochenenden gelegentlich für private Zwecke genutzt. Ausflugsgesellschaften, die außerhalb des Hafengebietes im Grünen picknicken wollten, konnten die Fähr tageweise mieten. Das Personal wurde gestellt, verschiedene Landplätze standen zur Auswahl. Musikanten an Bord trugen zur Auflockerung der Atmosphäre bei. Für die Abbildung auf der Marke benutzte man als Vorlage eine lockere Aquarelldarstellung, die das Bild des mit einem Oberdeck versehenen Dampfers aber doch angemessen genau wiedergibt. Zu jener Zeit gab es im Hafen von Dunedin eine größere Anzahl ähnlicher Verkehrsschiffe, die auf den verschiedenen Strecken ihren Dienst versahen.

Foto nr.: 150



Zwei regional, äquatorial völlig unterschiedliche Ausgabebänder haben zum Thema »Schiffe und Seefahrer« jeweils einen philatelistischen Sonderbeitrag geleistet: Brasilien und die zwischen Schweden und Finnland befindlichen Ålandinseln. Die brasilianische Marke ist am 23. 5. 1984 zum Jubiläum des »Ozeanographischen Museums« erschienen und zeigt eine jener historischen Galionsfiguren sowie einen Dampfsegler. Die erste Sondermarke Ålands – das Gebiet hat erst 1983 von Finnland die postalische Autonomie für die Herausgabe eigener Marken erhalten – ist der Schifffahrt gewidmet. Die Handelsflotte Ålands umfaßt etwa 60 moderne Schiffe. Erst im Jahr 1959 begann man auf Åland den Passagierverkehr zu forcieren, der sich seither erfreulich entwickeln konnte. Ihr 50jähriges Bestehen feiert die Reedereivereinigung in diesem Jahr. Auf der Marke ist eine Ansicht vom Westhafen Mariehamns wiedergegeben. Im Vordergrund ist die Bark »Pommern« gut erkennbar, während im Hintergrund moderne Fähren die positive Entwicklung im Passagierverkehr verbildlichen sollen. Doch noch einmal zurück zu der Marke Brasiliens. Der gezeigte Dampfsegler »D. Afonso« war das erste Kriegsschiff mit Dampftrieb, das die brasilianische Marine in Dienst stellte. Es wurde in England gebaut und lief am 23. Dezember 1847 vom Stapel. Dampfsegler waren die Vorläufer der heutigen Motorschiffe. Nachdem sich der Dampfer bereits auf Flüssen und Kanälen durchgesetzt hatte, sollte seine Einsatzfähigkeit auf See nachgewiesen werden. Das erste Schiff, das diesen Nachweis erbrachte und den Ärmelkanal überquerte, war der Themisdampfer

»Magery«. Er wurde 1816 für den Dienst auf der Seine nach Frankreich verkauft und auf den Namen »Elise« umgetauft. Am 17. März 1816 legte das Schiff von Newhaven in England ab und erreichte nach einer stürmischen Überfahrt in 17 Stunden den französischen Hafen Le Havre. Noch im

gleichen Jahr wurde erste »Seeverbindung« zwischen England und Hamburg aufgenommen. Die erste Atlantiküberquerung, wenn auch nur teilweise unter Dampfbetrieb, gelang 1819 dem 320 BRT großen kombinierten Dampf-Segelschiff »Savannah«. Die »Savannah« war als Vollschiff getakelt und hatte Platz für 32 Passagiere. In nur 25 Tagen bewältigte dieses Schiff die Strecke von Savannah nach Liverpool und unterbot damit die normale Reisezeit um 10 bis 15 Tage. Dabei hatte die 90-PS-Maschine wegen der

begrenzten Lademöglichkeit von Brennholz, nur 85 Stunden gearbeitet. Die Dampfmaschine drehte zwei Schaufelräder von 4,88 Meter Durchmesser mit je zehn Schaufelarmen, die dem Schiff bei ruhiger See eine Geschwindigkeit von vier Knoten verliehen. Das erste Schiff, das den Atlantik ausschließlich unter Dampf überquerte, war die 703 BRT große, als Zweimaster getakelte und mit einer 320-PS-Maschine ausgerüstete »Sirius«. Sie lief am 4. April 1838 mit 40 Passagieren von Cork nach New York aus, das sie am 22. April erreichte. Der Kohlevorrat von 450 Tonnen war schon lange vor Erreichen der amerikanischen Küste verbraucht, so daß auf der letzten Wegstrecke die gesamte Inneneinrichtung und dazu noch Teile der Takelage verfeuert werden mußten. Die Fahrt der »Sirius« war infolge ungünstiger Windverhältnisse ein sehr großes Abenteuer.





Foto nr.: 151



Centenário do Museu Naval e Oceanográfico

1.º dia de circulação
Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos

Das Schiffahrtsmuseum mit seinem ozeanografischen Institut in Rio de Janeiro besteht ein Jahrhundert — Grund genug, solchen Ersttagsbrief vorzulegen, der auch eine aus diesem Anlaß edierte Marke bietet. Der mit einer plastisch recht ausdrucksvollen Galiionsfigur ausgestattete Wert deutet durch die bereits motorisierte Fregatte auf den im 19. Jahrhundert sich mehr und mehr steigenden Überseeverkehr hin. Brasilien war schon recht früh durch Postschiffe mit europäischen Häfen in Kontakt. Von mehreren Küstenplätzen aus gab es regelmäßige Verbindungen, die einen sicheren Transport von Fracht- und Postsendungen nach Spanien und Frankreich, nach England und Deutschland garantierten. Für das Deutsche Reich war Hamburg Ausgangshafen und Umschlagplatz, die Elbestadt galt mit Recht als das »Tor zur Welt« und unterhielt rege Beziehungen zu Brasilien wie zu anderen süd-amerikanischen Ländern. Die Überfahrtszeiten verkürzten sich ständig und belebten damit das Geschäft. Das Museum in Rio wartet mit reichhaltigem historischem Material auf, es vermittelt dem Besucher unter anderem einen interessanten Überblick über die Transatlantikrouten der Reedereien zu jener Zeit.



Foto nr.: 152



Das Schiffahrtsmuseum in Rio de Janeiro besteht 100 Jahre. Anlaß genug für ein postalisches Gedenken mit Bildern aus vergangenen Tagen der Großsegler. Marke und Maximumkarte zeigen die Fregatte »Don Afonso«, ein 1847 gebautes Dampfschiff mit Radantrieb, dem bei gutem Wind die Rah- und Vorsegel am vorderen Mast, am hinteren Besan und Topsegel zugute kamen. Die »Don Afonso« war das erste dampfgetriebene Kriegsschiff der brasilianischen Flotte. Der Einsatz galt damals noch als Risiko. Dampfer hatten sich zu jener Zeit zwar bereits auf Flüssen und Kanälen bewährt, doch stand die Leistungsprobe für die Hochseeschifffahrt noch aus. In Europa war man der südamerikanischen Praxis um etliche Schritte voraus. Im Frühjahr 1816 hatte ein englischer Dampfer, der für den Dienst auf der Seine gebaut worden war, von Newhaven aus den Ärmelkanal überquert; er landete nach stürmischer Überfahrt, die nicht weniger als 17 Stunden dauerte, in Le Havre. Noch im selben Jahr wurde die Seeverbindung zwischen England und Hamburg aufgenommen. Auch der Ozeanverkehr ließ nicht mehr lange auf sich warten. Schon 1819 startete ein kombiniertes Dampf-Segelschiff von Savannah im Staate Georgia aus zur Fahrt nach Liverpool und bewältigte die Strecke in 25 Tagen. Das war ein Rekord, denn die übliche Reisezeit wurde damit um wenigstens zehn Tage unterboten. Die »Savannah« war als Vollschiff mit drei rahgetakelten Masten ausgestattet und hatte Platz für 32 Passagiere. Im Jahre 1838 erfolgte die erste Ozeanüberfahrt nur unter Dampf in 18 Tagen, eine ganz gewaltige Leistung.



Foto nr.: 153



Am 5. Juli 1983 erschien diese attraktiv gestaltete Maximumkarte, mit der die Insel Man an die Landung der Wikinger im Jahr 938 erinnert. Die Wikinger, Bewohner Skandinaviens und Dänemarks, waren Seefahrer und Eroberer, die auf ihren Raub- und Kriegszügen die Küsten Europas heimsuchten und auch weit



ins Landesinnere vordrangen. Das Wikingerschiff, wir sehen diese sogenannten Drachenboote auch auf dem Motiv dieser Maximumkarte, war ein schlankes Kielboot, etwa 25 m lang und 5 m breit. Das für Hochsee- und Flussfahrten gut geeignete Boot hatte einen Mast mit Segel und eine Ruderreihe auf jeder Seite.



Foto nr.: 154



Als die Normandie im Jahre 1450 an Frankreich fiel, blieben die Normannischen Inseln bei England. Sie haben seither sprachlich, wirtschaftlich und politisch ihre besonderen Eigenarten bewahren können. Auch Guernsey, die kleinere der beiden Hauptinseln, 78 Quadratkilometer groß, brauchte ihr angestammtes Profil nicht völlig aufzugeben, sie verfügt im übrigen über sehr fruchtbaren Boden und blieb auch in moderner Zeit, wie ihr Name sagt, eine »Grüninsel«, die unterdes natürlich wie Jersey und die übrigen »Channel-Islands« vom Tourismus entdeckt wurde. Marken dieser Region konnten in der Vergangenheit oft mit dem besonderen Interesse der Sammler rechnen. Und nicht selten wiesen sie Motive auf, die mit der Seefahrt zusammenbingen. In diesem Fall handelt es sich um ein dramatisch bewegtes Bild mit dem Titel »Schiffe auf See«, gemalt von einem Künstler des 19. Jahrhunderts, der auf den Spuren der Niederländer



das Spiel der windbewegten Wolken ebenso wie die Formation des gischenden Wassers effektiv in seine Komposition einzubeziehen wußte. Peter Le Lievre (1812 bis 1878) macht auf seinem Gemälde vor allem das Licht zu einem Element, das die Atmosphäre kennzeichnet. Es entstand eine Stimmung, die stürmisches Wetter signalisiert. Der Maler war ein Sohn der Insel, hat dort manches verantwortliche Amt bekleidet, er war als kommandierender Artillerieoffizier auch für den militärischen Schutz seiner Heimat verantwortlich. Mit Fragen der Schifffahrt konnte er sich aus, und so ist nicht zu verwundern, wie genau er die etwas bedrohlich wirkende Szene zu charakterisieren verstand. Es scheint eine steife Brise zu wehen, weshalb die Schiffe auch nur mit Vorsicht einige ihrer Segel gesetzt haben. Guernsey gedenkt dieses verdienten Mannes, der als Maler Autodidakt war, mit einem seiner recht schönen und eindrucksvollen Werke.

Foto nr.: 155



Sehr realistisch wird auf diesen Marken Einblick in das Alltagsleben der Hochseefischer gegeben. Anlaß zu der Edition ist die Tatsache, daß man in Großbritannien 1981 zum »Jahr der Fischer« erklärt hat. Damit soll nicht nur auf die volkswirtschaftliche Bedeutung der Fischerei-Industrie hingewiesen werden, sondern auch auf die Rolle der Royal National Mission to Seamen, der Königlich-Nationalen Seemannsmission. Die britische Post, so heißt es, wollte mit einem Satz von vier Sondermarken den Mut und die Tapferkeit all derer veranschaulichen, die ihren Lebensunterhalt dem Meere abringen und damit zur Ernährung der Menschen einen wertvollen Beitrag leisten. Für die Wahl dieses Datums sprach außerdem, daß die wohltätige Stiftung Royal National Mission to Deep Sea Fishermen, die Königlich-Nationale Mission für Tiefseefischer, ihr hundertjähriges Bestehen feierte. Der Betrachter erlebt etwas von der schweren Arbeit mit, die an Bord geleistet werden muß, oft unter besonders harten Bedingungen, wenn stürmisches Wetter jede Verrichtung an Deck zu einem Abenteuer werden läßt. Es ist eben doch so, daß die Männer auf den großen und kleinen Kuttern noch unter Bedingungen arbeiten, wie sie von altersher bestanden. Sie sind der See und ihren Launen ausgesetzt, haben Wetterstürze in Kauf zu nehmen und können dennoch keineswegs sicher sein, am Ende auch einen guten Fang gemacht zu haben. Die Ungewißheit, welches Ergebnis gerade an einem durch Seegang und steifen Wind mehr als unbehaglichen Tag erreicht werden kann, gehört von jeher zum beruflichen Handicap des Fischers. Insofern ist er fast noch mehr als der Landwirt bei seiner Arbeit ganz der Natur ausgeliefert. Wenn auch die drohende Lebensgefahr durch Ausbau der Funkverbindungen eingeschränkt, in Küstennähe sogar nahezu ausgeschlossen worden ist. Auf der anderen Seite bietet das Leben auf See einschließlich der nächtlichen Fischzüge eine Freiheit durch unmittelbaren Kontakt mit den Elementen, die wohl kaum einem anderen Beruf eigen sein dürfte. Viel ist geschrieben worden über das Glücksgefühl, nach dem Überfall durch einen Orkan wieder den rettenden



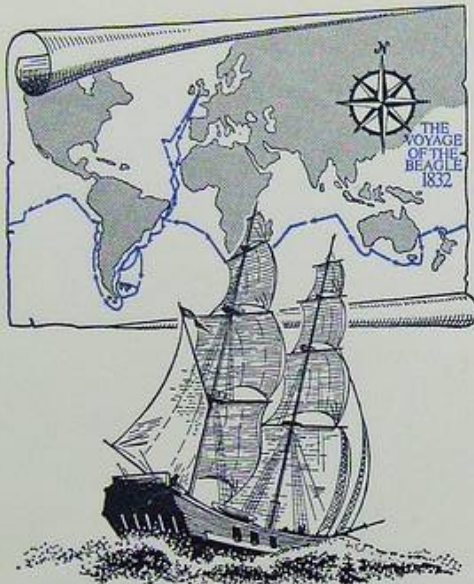
Hafen zu erreichen. Aber das muß man miterlebt haben, und die meist wortkargen Fischer sprechen nicht gern darüber. Auf dem ersten Bild geht es ruhig zu beim Herrichten der Muschelnetze vor dem Hafen. Das Einholen des Seutenetzes dagegen erfordert, wie man sieht, viel Kraft, alle Mann müssen mit anfangen, und daß es keine leichte Brise ist, die da weht, erkennt man an der Neigung des Schiffskörpers nach Backbord und ebenfalls an der Kleidung der Seeleute: Sie tragen Ölzeug; der Südwestler als Kopfbedeckung deutet auf Regen. Leicht ist es möglich, daß Brecher über Bord spülen, und es sich für die Männer empfiehlt, sobald es losgeht, nach der alten Seemannsregel zu verfahren: Eine Hand fürs Schiff, eine für sich selbst. Unter den vier Ansichten haben wir hier eine dramatische Szene, wie sie sich auf See wohl häufig genug abspielt.

Doch die Bilder sollen offenbar auch allgemeine Informationen vermitteln. So ist die Entleerung des Hummerfangkorbs zu verstehen. Hier handelt es sich um den gegenüber amerikanischen Arten kleineren Hummer, der in der nördlichen Nordsee anzutreffen ist. Ein sehr beliebter Speisekrebs, dessen Häufigkeit infolge der zunehmend starken Nachstellungen in der Nordsee trotz gesetzlicher Schutzbestimmungen erheblich abgenommen hat. Der Handel mit Hummern ist natürlich ein einträgliches Geschäft, und da-

her wird mancher Fischer nicht zögern, wenn sich ihm ein lohnender Zugriff bietet. Obwohl man selbstverständlich dem hier vorgeführten englischen Seemann bei einer streng legalen Tätigkeit zusieht, Hummerfang ist schließlich in vorbestimmten Grenzen erlaubt. Auf der letzten Marke wird gezeigt, wie größere Fische an Bord gehievt werden, und zwar in einem Netz, das sich unten geschlossen hat und beim Öffnen den Fang auf die Decksplanken herausgleiten läßt. Auf größeren Schiffen wird der Fisch gleich an Ort und Stelle verarbeitet. Jene auf den einzelnen Exemplaren vermittelten Vorgänge sind auch in Details klar zu erkennen, die Situation wird lebenswahr geschildert und auch einem Betrachter verdeutlicht, der mit der Welt der Fischerei nicht vertraut ist. Das »Jahr der Fischer« wird hier in der Tat gebührend repräsentiert.



Foto nr.: 156



*150th Anniversary of the Voyage
of Charles Darwin aboard HMS Beagle*



Philart Productions Ltd., P.O. Box 395, London NW4 1RA

Als der britische Seefahrer und Astronom Robert Fitzroy im Jahre 1831 auslief, um Patagonien und Feuerland zu erforschen, hatte er an Bord seiner Fregatte »Beagle« den gerade erst 22jährigen Charles Darwin, der seine botanischen Studien zu erweitern gedachte. Das Bild gibt einen ungefähren Begriff der Bauart des nach einer in England gezüchteten Spürhundrasse benannten Schiffes, und die Karte zeigt die Route jener Fahrt, die dann fünf Jahre in Anspruch nahm. Fitzroy, der spätere Admiral, hat sich durch manche Entdeckungen einen geachteten Ruf erworben. Darwin aber, der seine Erfahrungen in dem 1845 erschienenen Werk »Reise eines Naturforschers um die Welt« darlegte, sammelte Erkenntnisse, die zur Grundlage seiner Lehre von der Entstehung der Arten durch natürliche Zuchtwahl wurden. Seine neue, bald als »Darwinismus« bezeichnete Anschauung stellte er erstmals 1859 mit dem Buch »The Origin of Species« zur Diskussion, eine meisterliche Abhandlung, die für die Biologie ebenso wie für die Geisteswissenschaften umwälzende Wirkung hatte. Weitere Untersuchungen folgten, so 1871 zwei Bände zum Thema »Die Abstammung des Menschen und die geschlechtliche Zuchtwahl«. Seine gesammelten Schriften, die von 1874 bis 1888 herauskamen, füllten nicht weniger als 16 Bände. Darwin, der von 1841 an zurückgezogen auf seinem Landsitz gelebt und gearbeitet hatte, starb 1882. Die für seine bahnbrechende Lebensleistung wesentliche Reise liegt 150 Jahre zurück.



Foto nr.: 157



Maximumkarte 14 P

In der großen Wiedergabe hat man den Alltag der Mannschaft auf dem Fischerboot etwas deutlicher vor sich. Gerade sind Muscheln an Bord genommen worden, und die beiden im Vordergrund tätigen Seeleute sind soeben dabei, sie zu waschen. Die Männer haben sich mit Gummianzügen gegen die Nässe gesichert. Es ist ruhiges Wetter, und daher kann es an Bord etwas gemächlicher zugehen. Der Fischkutter befindet sich unweit der Küste, selbst die sonst emsige Wache am Ruder darf sich etwas in der Gegend umsehen. Man wird als Betrachter Zeuge eines normalen Schiffsvormittags. Solche Themen stoßen in Großbritannien auf erhebliches Interesse, wie alles, was mit der Seefahrt zu tun hat. Die Fischindustrie bringt eine Fülle verschiedenartiger Produkte auf den Markt, die sich großer Beliebtheit erfreuen. Und Englands Post weiß wohl, daß sie mit solchen Ausgaben die Kunden am Schalter überhaupt, doch insbesondere die Sammler ansprechen und motivieren kann.



Foto nr.: 158



Maximalkarte 18 P

Hier wird allen, die nicht wissen, wie hart es beim Fischfang auf See zugehen kann, einmal vor Augen geführt, wieviel Kraft und Einsatz nötig sind, um gutgefüllte Netze an Bord zu ziehen. Die Seeleute haben sich in der Kleidung gegen unwirtliche Nässe geschützt. Das Meer hat Schaumköpfe gebildet, wie in dem kleinen Ausschnitt rechts zu erkennen ist. Die schräge Lage des Bootes gibt einen weiteren Hinweis, daß Sturm herrscht und nicht gezögert werden darf, will man den Fang ohne Verlust bergen. Der Stempel zeigt an, daß die »Royal National Mission to Deep Sea Fishermen«, eine freiwillige Organisation, seit hundert Jahren besteht und den Fischern ihre Hilfe zukommen läßt. Schon darin liegt eine Würdigung der schweren Berufsarbeit auf See, die durch derartige Editionen noch unterstrichen wird. Das Bild vermittelt einen lebendigen Eindruck und ist ohne Zweifel geeignet, Verständnis für das nicht einfache Los der bei jedem Wetter Tätigen zu wecken.



Foto nr.: 159



In einer solchen Falle, wie sie hier der Seemann an Bord eines Fischkutters in der Hand hält, werden Krebse und Hummer gefangen. Wir sehen ihn gerade in dem Augenblick, als er einen Köder plaziert, der die begehrten Schalentiere anlocken wird. Diese Behälter setzt man dort aus, wo man die Opfer vermuten darf. Sie kriechen begierig hinein, können dann aber nicht wieder entweichen. Wer einmal Zeuge dieses Vorgangs war, hat nicht nur fortan einen Begriff, wie man solcher Delikatessen habhaft wird, er durfte vor allem den besonderen Reiz des damit verbundenen Lebens an Bord kennenlernen. Davon abgesehen, daß die meisten Menschen ja noch zu schlafen pflegen, wenn die Ausfahrt am frühesten Morgen erfolgt, nimmt einen die Atmosphäre auf dem Wasser ganz und gar gefangen. Und wenn es mit reicher Ausbeute des Unternehmens heimwärts geht, mag es wohl sein, daß die sonst wortkargen Seeleute einmal von allerlei Abenteuern aus der Kiste plaudern.



Foto nr.: 160



Größbritannien



Maximalkarte 25 P

Ein Schlagnetz an Bord zu hieven, wenn es so prall gefüllt ist, läßt wohl das Herz jeden Fischers höher schlagen, denn natürlich muß er daran denken, ob sich die Ausfahrt auch lohnt. Immerhin sind allerlei Vorkehrungen zu treffen, es entstehen Unkosten und es wird viel Zeit investiert. Man benutzt diese Art der Netze für Fischschwärme, die mehr an der Oberfläche vorbeischwimmen. An diesem Tag, das läßt sich deutlich sehen, ist man dabei, guten Fang zu machen. Das Netz wird über Deck geschwenkt und geöffnet. Die Fische fallen in ein Bassin, das bereits erfreulich gefüllt ist. Derlei Ausschnitte aus dem täglichen Leben der Fischer, die auch bei höchst ungemütlichem Wetter ausfahren, um Nahrung zu beschaffen, tragen dazu bei, die nicht leichte Kleinarbeit auf See zu achten und damit auch die Produkte höher einzuschätzen, die auf solche Weise in den Handel gelangen. Dieses Ziel verfolgte man übrigens auch, als in England 1981 zum »Jahr des Fischers« erklärt wurde.



Foto nr.: 161



Das große Erbe der britischen Seefahrt findet hier eine postalische Würdigung. Nachdem das englische Fremdenverkehrsbüro das Jahr 1982 zum »Maritime England Year« erklärt hat, gibt die Londoner Postverwaltung zur Feier der jahrhundertealten Flotten- und Seehandels-tradition einen Satz von fünf Sondermarken heraus, die als philateli-stische Begleitung eines umfangreichen Festprogramms gedacht sind. Vorgesehen wurden mehr als 2000, zum Teil spektakuläre Veranstaltun-gen im gesamten Land. Die Hebung der berühmten »Mary Rose« zum Beispiel steht im Zusammenhang mit dem Portsmouth zgedachten neuen »Tudor Ship«-Museum. Ein eigenes Jubiläum hat die ehrwürdige Gilde der Schiffszimmermänner als Beitrag für die Feiern des Jahres zu bieten: Vor 200 Jahren erkannte man ihr die Gildetracht zu. Die »Mary Rose« ist neben dem Bildnis Heinrichs VIII. zu sehen. Bekanntlich hat sich dieser vitale König zunächst wenig um die Regierungsgeschäfte gekümmert und war mehr an Bord als an seinem Amtssitz zu finden. Erst nach dem Streit mit Rom, als er eine unpopuläre Politik trotzig durchsetzen wollte, nahm er selber die Zügel in die Hand. Mit den fünf Porträts wird die Erinnerung an bedeutende Episoden britischer Ge-schichte wach. Der Name des Admirals Robert Blake etwa steht für die Zeit Oliver Cromwells, dessen Flottenführer dieser erfolgreiche Befehlshaber in siegreichen Schlachten gegen die Holländer und Spanier war. Lord Nelson, der sich bei Abukir und vor allem durch die Ver-nichtung der französisch-spanischen Flotte bei Trafalgar einen Namen machte, gehört mit Selbstverständlichkeit in diese Reihe. Er ist einer der beliebtesten Seehelden. Ihm verdankt England die Sicherung seiner Seeherrschaft und damit seiner gewinnbringenden Kolonialpolitik, die bis in dieses Jahrhundert eine blühende Wirtschaft garantierte. Die Admi-rale der neueren Geschichte haben einen geringeren Bekanntheitsgrad: Lord Fisher, der um die Jahrhundertwende die Flotte nach dem Modell der »Dreadnought« modernisierte, und Viscount Cunningham, der bei Operationen der Flotte im zweiten Weltkrieg erfolgreich war.



Foto nr.: 162



Anlaß dieser Edition mit dem Porträt des englischen Königs Heinrich VIII. und seines Flaggschiffes »Mary Rose« ist wohl eines der aufregendsten Abenteuer der modernen Unterwasser-Archäologie: die Bergung der am 19. Juli 1545 gesunkenen Galeone vor der englischen Südküste bei Portsmouth. Die »Mary Rose«, besonders üppig ausgestattet und mit 91 Kanonen bestückt, galt als Stolz der mittelalterlichen Marine Englands. Das Wrack geriet völlig in Vergessenheit. Schlick und Ablagerungen hatte es verborgen und auf natürliche Weise konserviert. Erst 1836 orteten Taucher mehr zufällig seine Lage. Aber es dauerte noch 130 Jahre, ehe der britische Marinehistoriker Alexander McKee die Aufmerksamkeit wiederum auf das einstige Wunderwerk der Technik im 16. Jahrhundert lenkte. Seit 1976 inspizierten Experten in zahlreichen Tauchgängen das Schiff und brachten dabei viele wertvolle Objekte ans Tageslicht. Rund zweitausend Einzelstücke konnte man bergen, sie wurden konserviert, restauriert und wissenschaftlich erfasst: Pfeile, Bogen und Waffen sowie eine nahezu unbeschädigte Schiffsapotheke mit Instrumentarium, Salben, Spritzen und Phiole. Eine 1979 unter dem Vorsitz von Prinz Charles gegründete Gesellschaft, der sogenannte »Rose Trust«, honorierte den freiwilligen Einsatz der Archäologen auch finanziell. Rund vier Millionen englische Pfund, 500 Taucher und Bergungsspezialisten schufen die Voraussetzungen, das einstige Prachtschiff oder seine Überreste mit Hilfe eines riesigen Stahlrahmens, so groß wie ein Tennisplatz, und einem im Rumpfsinneren montierten Stützgestell aus Leichtmetall, im September 1982 weitgehend unbeschädigt zu heben. Unterdes wird das Wrack in einer historischen Werft stabilisiert und zu einem museumsreifen Schaustück gemacht. Fast 450 Jahre nachdem der ursprünglich als Kauffahrer für friedliche Zwecke gebaute Segler, inzwischen zu einem waffenstrotzenden Prunkschiff der Flotte König Heinrichs umgerüstet, bei einer Begegnung mit der französischen Flotte gesunken war, bringt man mit diesem Zeugnis der Tudorzeit ein lebendiges Stück Geschichte ans Licht.



Foto nr.: 163



Der englische König Heinrich VIII. aus dem Hause Tudor ist vor allem durch die Tatsache, daß er es auf sechs Frauen brachte, eine populäre Figur geblieben. Freilich haben seine Heiraten weltgeschichtliche Auswirkungen gehabt. Anfangs streng katholisch, wegen einer gegen Luther gerichteten Schrift vom Papst sogar als »Defensor fidei« (Verteidiger des Glaubens) gelobt, nahm er die verweigerte Scheidung von seiner ersten Gemahlin Katharina zum Anlaß einer Trennung der englischen Kirche vom Heiligen Stuhl. Im Jahre 1534 machte der König sich selber zum Oberhaupt einer anglikanischen Staatskirche. In der Folgezeit ließ dieser gewalttätige und prachtliebende Renaissancefürst sich hinreißen zur blutigen Verfolgung aller, die den Schritt nicht mitvollzogen und den »Suprematseid« verweigerten. Selbst den widerstrebenden Kanzler Thomas More, einen der bedeutendsten Humanisten und Verfasser der staatspolitischen Schrift »Utopia«, ließ er enthaupten. Vor allem den Geistlichen galt sein Zorn; in den Jahren 1538 bis 1540 wurden die Klöster eingezogen. Zwei seiner Frauen starben auf dem Schafott. Daß Heinrich VIII. sich bei Kämpfen gegen Schottland und Frankreich auf dem Kriegsschauplatz zeigte, darauf wird mit der Abbildung der königlichen Fregatte »Mary Rose« verwiesen. Wir sehen diesen auf humanistischem und theologischem Gebiet hervorragend gebildeten Herrscher vor uns, wie ihn der an seinem Hof tätige deutsche Maler Hans Holbein im Jahre 1540 porträtiert hat, eine vitale Erscheinung, an der Charles Laughton sich in der Titelrolle des verfilmten Shakespeare-Dramas ganz und gar orientierte. Von ihm gingen aber Impulse aus, die sein Sohn Eduard VI. später aufnahm. Er gründete eine episkopale Hochkirche, die in der Lehre wohl protestantisch ist, in der bischöflichen Verfassung und in der Form des Gottesdienstes aber katholisch blieb.



Foto nr.: 164



Unter den Traditionsgestalten der Serie »Maritime Heritage« spielt der britische Admiral Robert Blake (1599 bis 1657) eine bedeutende Rolle. Seit 1649 Flottenführer Cromwells, siegte er in glorreichen Seeschlachten nicht nur vier Jahre darauf gegen die holländische, sondern auch 1657 gegen die spanische Flotte. Englands großer Staatsmann Oliver Cromwell war 1640 im Parlament gegen König Karl I. aufgetreten und hatte nach Ausbruch des Bürgerkrieges eine Truppe gebildet, mit welcher er die königlichen Verbände besiegte. Den gefangenen König ließ er am 30. Januar 1648 hinrichten. Da er keinen Rückhalt im Volk besaß, mußte er sich gegen viele Gegner wehren und unter anderem Aufstände der Iren und Schotten niederwerfen. Die Republik, das Commonwealth of England, entwickelte sich zur Militärdiktatur Cromwells, der, seit 1653 Lordprotektor, den Königstitel allerdings 1657 ablehnte. Sehr erfolgreich und für den Aufstieg Englands zur Seeherrschaft grundlegend war seine auswärtige Politik. Unter ihm übernahm England die Rolle der ersten protestantischen Macht in Europa. Durch jene Navigationsakte von 1651, die Einfuhren nach England nur auf englischen Schiffen zuließ, kam es zum Kampf mit Holland, das 1654 im Vertrag von Westminster die britische Vorherrschaft anerkennen mußte. Mit den Franzosen zusammen kämpfte er anschließend gegen die katholische Kolonialmacht Spanien. In Admiral Blake, dessen Flaggschiff »Triumph« neben dem Bildnis des Seestrategen zu sehen ist, besaß Cromwell einen hochbefähigten Helfer, der nicht wenig dazu beitrug, die Fundamente für die Weltrangstellung Englands zu schaffen. Denn Cromwells Errungenschaften hatten historische Konsequenzen, obwohl die protestantische Union an der unterschiedlichen Interessenlage der Staaten bald scheiterte und die von ihm gegebene Verfassung seinen Tod kaum überdauerte.

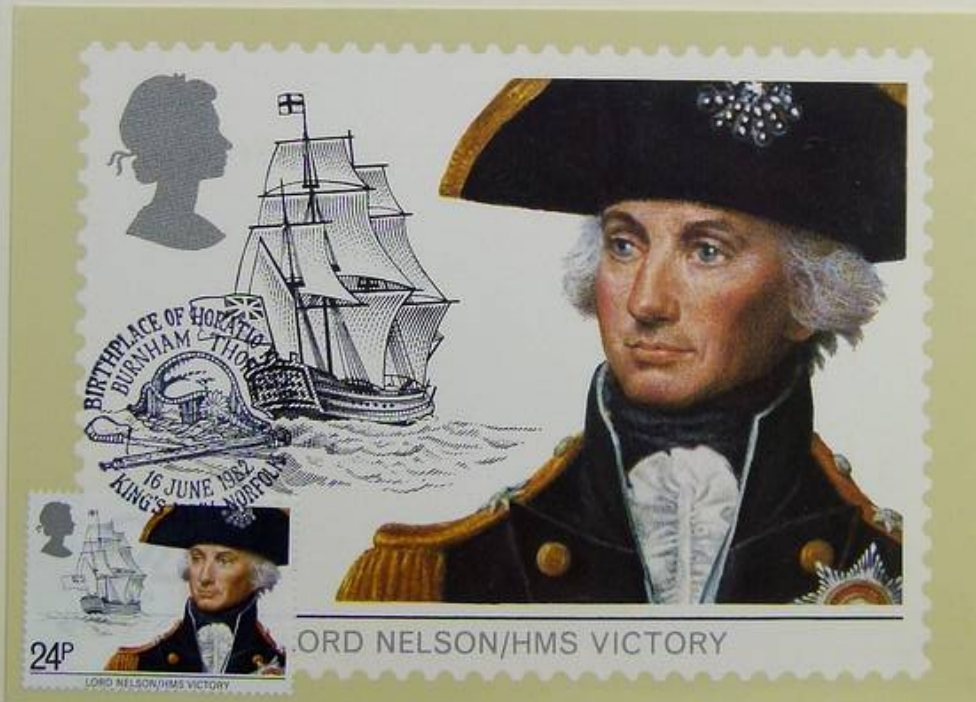




Foto nr.: 165



Der Name des britischen Admirals Horatio Nelson ist mit dem Sieg der britischen Flotte über die vereinigten französisch-spanischen Seestreitkräfte bei Trafalgar am 21. Oktober 1805 untrennbar verbunden. Nelson fand bei diesem Treffen an der Südküste Spaniens vor dem westlichen Eingang der Straße von Gibraltar den Tod, doch verschaffte er mit dem großen Erfolg seinem Land die uneingeschränkte Seeherrschaft. Bereits sieben Jahre zuvor hatte er großen Ruhm geerntet, als er am 1. August 1798 die französische Flotte bei Abukir nordöstlich von Alexandria vernichtete. Sie sollte den Feldzug Napoleons nach Ägypten decken. Mit diesem Erfolg ging die Herrschaft über das Mittelmeer in englische Hände über. Nelson, 1758 geboren, ging bereits 1771 zur See, avancierte 1779 zum Kapitän, nahm unter anderem am Nordamerikanischen Unabhängigkeitskrieg teil und kommandierte 1784 bis 1787 eine Fregatte in Westindien. Ab 1793 in den Koali-



tionskriegen kämpfend, verlor er 1794 bei der Eroberung von Calvi auf Korsika ein Auge und drei Jahre darauf, nachdem er wesentlich zum Sieg über die Spanier beigetragen hatte, bei einem Angriff auf Teneriffa den rechten Arm. Nelson auf der »Victory«, das war eine Vorstellung, die England mehr und mehr faszinierte. Seine Tapferkeit und Tatkraft machten den Sohn eines Pfarrers (seit 1798 Baron of the Nile, seit 1800 Herzog von Brontë, seit 1801 Viscount) zu einem der beliebtesten Nationalhelden Großbritanniens, zu einer volkstümlichen Gestalt der englischen Geschichte. Unter den zahlreichen ihm gewidmeten Denkmälern ist die 1849 errichtete Säule auf dem Trafalgar Square in London das bekannteste. Die Liebe zu Emma Hamilton, der Gattin des britischen Gesandten in Neapel, die Nelson 1803 heiratete, umgibt den legendären Namen des Seehelden bis auf den heutigen Tag überdies mit einem romantischen Schimmer.



Foto nr.: 166



Die Energie, mit der Admiral Fisher of Kilverstone um die Jahrhundertwende Englands Marine reformierte und modernisierte, soll das Briefmarkenporträt deutlich machen. Neben dem 1909 geadelten britischen Seeoffizier, der 1904 Erster Lord der Admiralität wurde, ist das Linienschiff »Dreadnought« (deutsch: Fürchtenichts) zu sehen, mit dem London eine neue Flottenpolitik einleitete. Gesteigerte Geschützleistungen und die Erfahrungen des Russisch-Japanischen Krieges (1904/05) führten zur Forderung nach einem mit mehr Geschützen schweren Kalibers bestückten neuen Schiffstyp.



Fisher erfüllte solche Erwartungen mit der großen »Dreadnought«, die eine Geschwindigkeit von 22 Knoten erreichte und mit zehn Geschützen vom Kaliber 30,5 Zentimeter in Doppeltürmen ausgerüstet war. Damit unternahm England den ersten Schritt zur deutsch-britischen Flottenrivalität. Der sogenannte »Dreadnought-Sprung« entwertete die älteren Linienschiffe, deren große Zahl Londons Seeherrschaft sicherte. Dieser Name wurde zur Bezeichnung des nunmehr auch von anderen Staaten gebauten Typs, der als Großkampfschiff erhöhtes militärisches Renommee gewann. Das maritime Wettüben mit imperialistischer Zielsetzung vor allem Großbritanniens und des Deutschen Reiches führte schließlich zum Scheitern jeder vertraglichen Begrenzung. Die britische Suprematie schien durch die deutschen Anstrengungen in Frage gestellt, Berlin fehlten die finanziellen und wirtschaftlichen Voraussetzungen, um mit dem britischen Bautempo Schritt zu halten. Zur Isolierung des Deutschen Reiches trug diese scharfe Rivalität der beiden europäischen Seemächte entscheidend bei. Lord Fisher, 1914 noch einmal unter Churchill führend tätig, starb 1920 fast 80jährig in London.



Foto nr.: 167



Bei zahlreichen wichtigen Operationen der alliierten Streitkräfte während des zweiten Weltkrieges war der 1883 in Dublin geborene britische Seeoffizier Andrew Browne Cunningham führend beteiligt. Er leitete erfolgreiche Unternehmen der Mittelmeerflotte, zeichnete sich bei der Räumung Kretas aus und übernahm das Oberkommando bei der Landung der Alliierten in Nordafrika. Es gehörte zu den Kennzeichen dieses Krieges, daß sich insbesondere auch für die britischen Militärs lange Wartezeiten ergaben. Hitler hatte ursprünglich beabsichtigt, England als Bundesgenossen zu gewinnen. Selbst nach Beginn des Angriffs im Westen, zu dessen Abwehr sich britische Truppen in Frankreich befanden, verzögerte die deutsche Armeeführung den Panzerangriff auf Dünkirchen, um London den Abtransport

iner Soldaten zu ermöglichen. Die Marine tat sich sodann erstmals hervor durch die Vernichtung des französischen Geschwaders im Hafen von Oran. adurch sollte die Übergabe der Schiffe an die Deutschen verhindert werden. Eine geplante Landung deutscher Verbände in England wurde schließlich s undurchführbar erkannt, die bereits groß angelegte Vorbereitung der Invasion abgebrochen. Großbritannien als Gegner trat wieder auf den Plan, s Hitler sich dem Mittelmeerraum zuwandte. Nach der Bildung eines Afrikakorps unter General Rommel erfolgte die Vertreibung der Engländer is der Cyrenaica, während englische Regimenter Abessinien eroberten. Ende Mai 1941 besetzten deutsche Luftlandetruppen die Insel Kreta. Nach r englischen Gegenoffensive in Nordafrika (Oktober 1942) und Rückgewinnung der Cyrenaica kam es im November zur englisch-amerikanischen andung in Marokko und Algerien. Damit war der Anfang weiterer Vorstöße gemacht bis zur Landung der Alliierten auf Sizilien im Juli 1943 und m Einbruch der Front in Nordfrankreich, wobei die Engländer von einem Brückenkopf in der Normandie aus operierten. 1943 war Cunningham, m Admiral befördert, Erster Lord der Admiralität geworden. Drei Jahre darauf erhielt er den Adelstitel Viscount Cunningham of Hyndhope.



Foto nr.: 168



Seit für die Ausgaben der alljährlichen Europa-Marken kein bestimmtes Motiv mehr vorgeschrieben wird, sondern nur ein gemeinsames Generalthema zur Debatte steht, hat die Serie an Vielfalt und Lebendigkeit erheblich gewonnen. Für 1982 wurden historische Ereignisse zur Aufgabe gemacht. Auswahl und Gestaltung blieben, wie inzwischen üblich, jedem Land selbst überlassen. Es ist verständlich, daß die mit der britischen Krone unmittelbar verbundene Kanal-Insel auf eine Zeit zurückgriff, die ihren besonderen Status erklären kann. Zu Beginn des 11. Jahrhunderts wurde Guernsey mit Jersey und den übrigen Channel Islands (oder französisch: Iles Normandes) von Normannen besiedelt. Sie standen dann im Mittelalter unter der Hoheit normannischer Herzöge, blieben aber, als die Normandie endgültig an Frankreich fiel, als



letzter Teil des alten Herzogtums im Besitz des Königs von England. Die französische Rückeroberung, 1204 begonnen, war 1450 abgeschlossen. Schon seit Ende des 15. Jahrhunderts setzten die Engländer einen Gouverneur für die Kanal-Inseln ein, deren Ständeversammlung 1771 die Gesetzgebungsvollmacht erhielt. So kam es dazu, daß die Hauptinseln Jersey und Guernsey autonome Herrschaften wurden und bis heute blieben, mit eigener Verfassung und einer unabhängigen Verwaltung. Die Illustrationen geschichtlicher Vorgänge auf den Marken beziehen sich auf die Frühzeit normannischer Besiedlung und auf den Zug des normannischen Herzogs Wilhelm II., der mit seinem Heer auf der englischen Insel landete und nach seinem Sieg bei Hastings 1066 als Wilhelm I. König von England wurde. Die Sonderstellung der Kanal-Inseln beruht auf einem noch gültigen Rechtstitel. Die Gruppe ist kein Bestandteil Großbritanniens; Staatsoberhaupt ist Königin Elisabeth II. in ihrer Eigenschaft als »Herzogin de Normandie«.

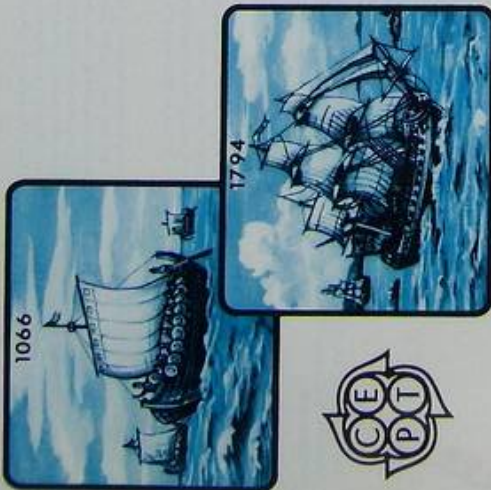


Foto nr.: 169



Office Philately Bureau
EUROPA
HISTORIC FACTS
28 APRIL 1982
First Day 01

**GUERNSEY
EUROPA 1982**



OFFICIAL FIRST DAY COVER

Mit zwei Werten ist der Ersttagsbrief der Insel Guernsey bestückt, die im Rahmen der Sondermarken EUROPA CEPT 1982 herausgegeben wurden und dem Thema »Geschichtliche Ereignisse« unterstehen. Für eine Insel nicht ungewöhnlich, erinnerte sich Guernsey historischer Ereignisse, die mit der See zu tun haben oder mit der Schifffahrt. Die Abbildungen auf den Marken finden sich auf vergrößerten Vignetten auf dem Ersttagsbrief wieder. Einmal wird die Überfahrt der Normannen über den Kanal gezeigt, als sie sich anschickten, die englische Insel zu erobern und das normannische England zu gründen, zum anderen über 700 Jahre später ein englisches Schiff, das während der englisch-französischen Auseinandersetzungen eine befürchtete französische Invasion verhindern sollte. Die Wikinger stehen an Beginn der frühen Schifffahrt des Abendlandes, wo sie ein hochinteressantes Kapitel in der Geschichtsschreibung abwarfen. Im 9. Jahrhundert setzten ihre Schiffstreifen ein, die nahezu pausenlos die friesischen, fränkischen, englischen und spanischen Küsten erschreckten und verwüsteten und die Flußstädte in Brand setzten. Später wurden daraus regelrechte Auswandererfahrten. Sie erfolgten in den berühmten Drachen- oder Langbooten, die sogar dazu befähigt waren, den Atlantik zu überqueren. Als die letzten Wikingerschiffe sieht man die Flotte an, mit der Wilhelm von der Normandie, später der Eroberer genannt, die Invasion Englands durchführte. 1400 Schiffe stark soll die Invasionsflotte gewesen sein. Im September 1066 landete er an der englischen Küste, siegte bei Hastings und ließ sich Weihnachten 1066 zum König von England krönen. Die Kanalinseln brachte er praktisch der englischen Krone ein, sie gehören heute noch formal nicht zum Vereinten Königreich, sondern unterstehen der Krone direkt. Es ist nicht verwunderlich, daß die Franzosen im Laufe der Zeit immer wieder versuchten, sich der Inseln direkt vor ihrer Küste zu bemächtigen. Die Inselbewohner – der englischen Krone treu – waren die eifrigsten Widersacher gegen alle gallischen Bemühungen.



Foto nr.: 170

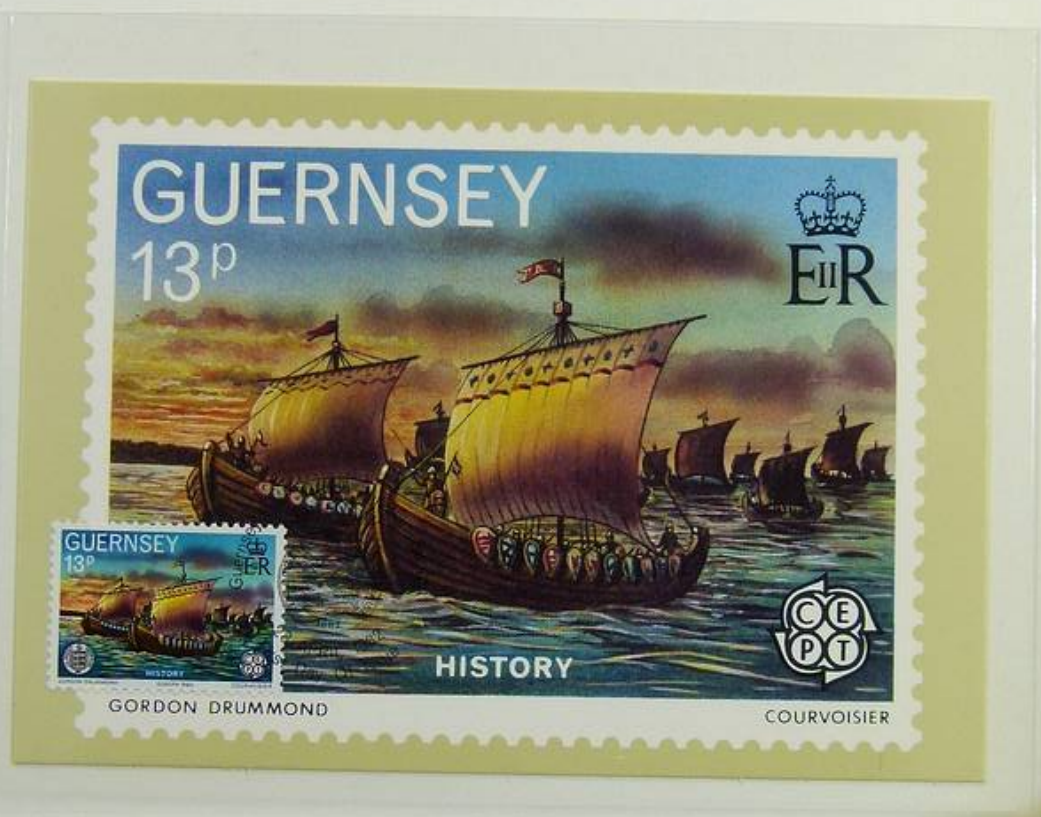


Die Europa-Ausgaben Guernseys von 1982 sollten sich mit jeweils eigenen Motiven der Vergangenheit befassen. Das ist nun hier auf eine Weise geschehen, die weniger mit konkreten Daten in Zusammenhang steht, als mit der Absicht, eine dekorative, die Sammler ansprechende Briefmarke anzubieten. So, wie diesen Dreimaster, der mit achterlichem Wind durch das Meer rauscht, hat man sich eine Korvette am Ende des 18. Jahrhunderts vorzustellen. Ein kurzes, breites Segelschiff, rahgetakelt, schnell und wendig, so daß es sich leicht in ein bewaffnetes Handelsschiff und weiter in ein Kriegsschiff verwandeln ließ. Auf dem Bild ist die Küste Guernseys mit ihrem felsigen Vorfeld zu sehen. Niemand weiß genau, wann die ersten Menschen dieses Ufer betreten haben. Doch ist das Gebiet reich an steinzeitlichen Überresten. Es existieren noch zahlreiche druidische Steinbauten, die darauf schließen lassen, daß die frühen Bewohner keltischer Herkunft gewesen sind. Auch sind Spuren der römischen Besetzung vorhanden, u. a. Verteidigungsanlagen, ebenso wie auf Jersey, der anderen großen Kanalinsel. Beide wurden 932 zum Bestandteil der Grafschaft Normandie. Guernsey, eine dreieckig geformte Insel von landschaftlicher Schönheit und auch Vielseitigkeit, unterhält jetzt zahlreiche Fähr- und Flugverbindungen mit England wie mit Frankreich. Längst haben Touristen das Leben in den Ferienorten schätzen gelernt, und da sogar Autos ohne besondere Gebühr mitgebracht werden dürfen, hat sich die Besucherzahl von Jahr zu Jahr erhöht. Besondere Anziehungskraft besitzt St. Peter Port, die alte Stadt, deren Straßenzüge stufenförmig von den Buchten zur Höhe aufsteigen. Ebenso wie St. Helier auf Jersey hat St. Peter Port eine Schutzfestung: Castle Cornet. Sie liegt auf einer den Hafen beherrschenden Insel und wirkt wie ein Denkmal mittelalterlicher Stärke. Die Stadt gruppiert sich im übrigen um ihren ehrwürdigen Mittelpunkt, dieses ist die im 12. Jahrhundert erbaute Kirche St. Peter.





Foto nr.: 171



Auf dem Bild sieht man die Normannen auf ihren seetüchtigen Schiffen mit geblähten Segeln der englischen Küste entgegenfahren. Gemeint ist der 14. Oktober 1066. Damals errang Wilhelm der Eroberer in der Schlacht bei Hastings jenen entscheidenden Sieg über den Angelsachsen Harold II., ein Erfolg, der England unter normannische Herrschaft brachte. Auch die Kanalinseln gingen damals an die englische Krone. Die Franzosen beanspruchten in späterer Zeit ohne Erfolg das Besitzrecht. So ist denn Guernsey als die größte dieser »Channel Islands« durch Geschichte und Zuneigung bis heute mit Großbritannien verbunden, letzter Rest einstiger normannischer Besitzungen. Als selbständiges Mitglied des Commonwealth mit eigenem Parlament und als autonome Herrschaft ebenfalls mit einer eigenen Verfassung, führt die nur 63 Quadratkilometer große Insel ein Dasein besonderer Art. Daß man sich bei der Frage, welche Motive auf Briefmarken zu bevorzugen seien, gern auf historische Ereignisse bezieht, ist sicher verständlich. Denn die Erklärung für zahlreiche Gewohnheiten und nicht wenige Regelungen im öffentlichen Leben weist, wie ja gleichfalls in England üblich, zurück auf geschichtliche Ereignisse. Der verfassungsrechtliche Sonderstatus beruht auf jahrhundertealten Rechartiteln. Die politische Unabhängigkeit hat darin ihre Grenze, daß die Legislative der formalen Billigung durch eine königliche »Order in Council« bedarf. Königin Elisabeth II. ist Staatsoberhaupt in ihrer Eigenschaft als »Herzogin der Normandie«. Im Fall dieser Edition hat die Post eine dem Programm der Europa-Ausgaben entsprechende, sehr anschauliche Lösung gefunden. So oder ähnlich findet man in Büchern mit volkstümlichen Darstellungen aus der Vergangenheit eine der frühen Seeschlachten vor Augen geführt, womöglich noch dramatischer mit Gefechtszenen angereichert. Aber es ging dem Entwerfer offensichtlich auch darum, Schiffsmodelle zu zeigen, wie sie zur Überfahrt benutzt wurden, hier vor dem Wind dahinselnd, also mit guter Brise, die einen Überraschungseffekt gut möglich machen könnte.



Foto nr.: 172





Foto nr.: 173





Foto nr.: 174





Foto nr.: 175





Foto nr.: 176





Foto nr.: 177





Foto nr.: 178





Foto nr.: 179

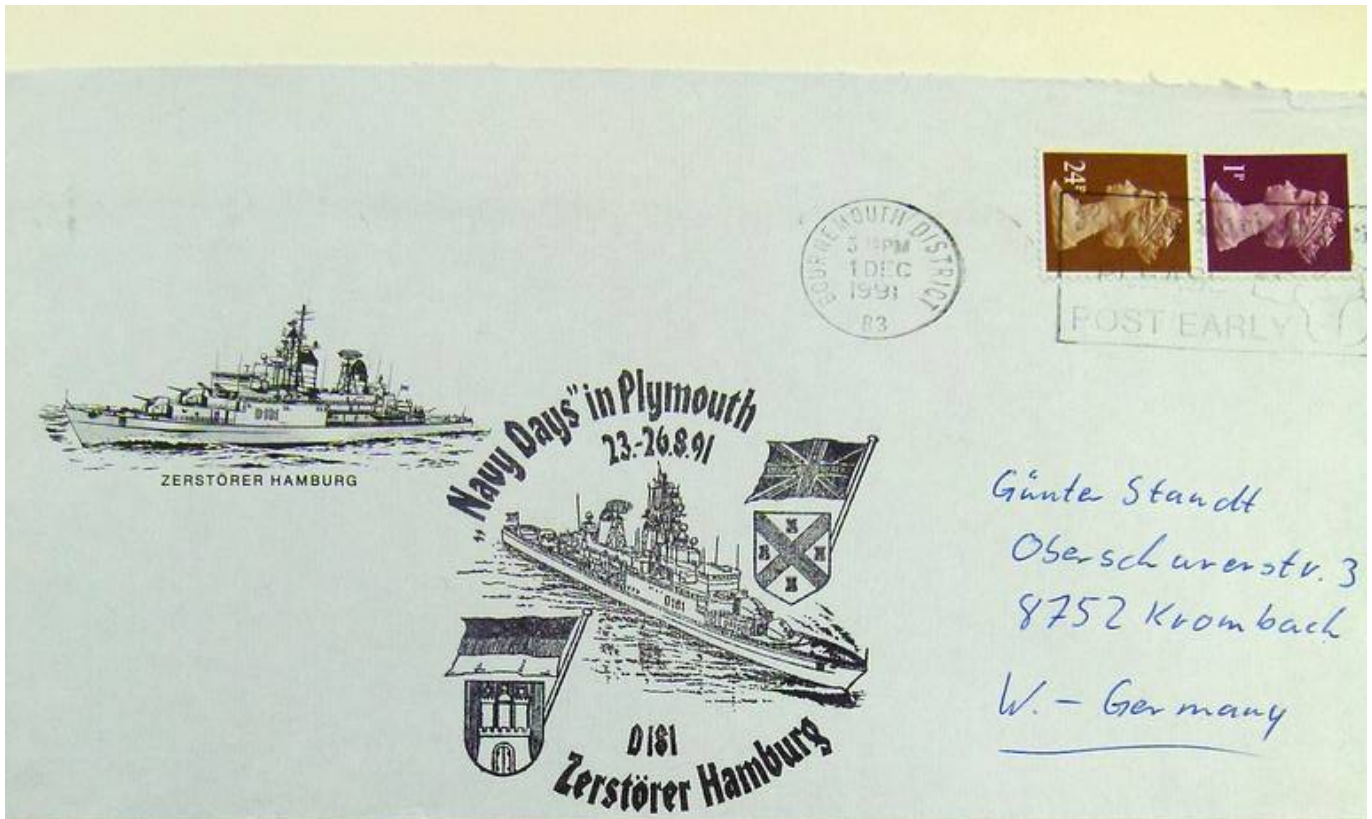




Foto nr.: 180





Foto nr.: 181

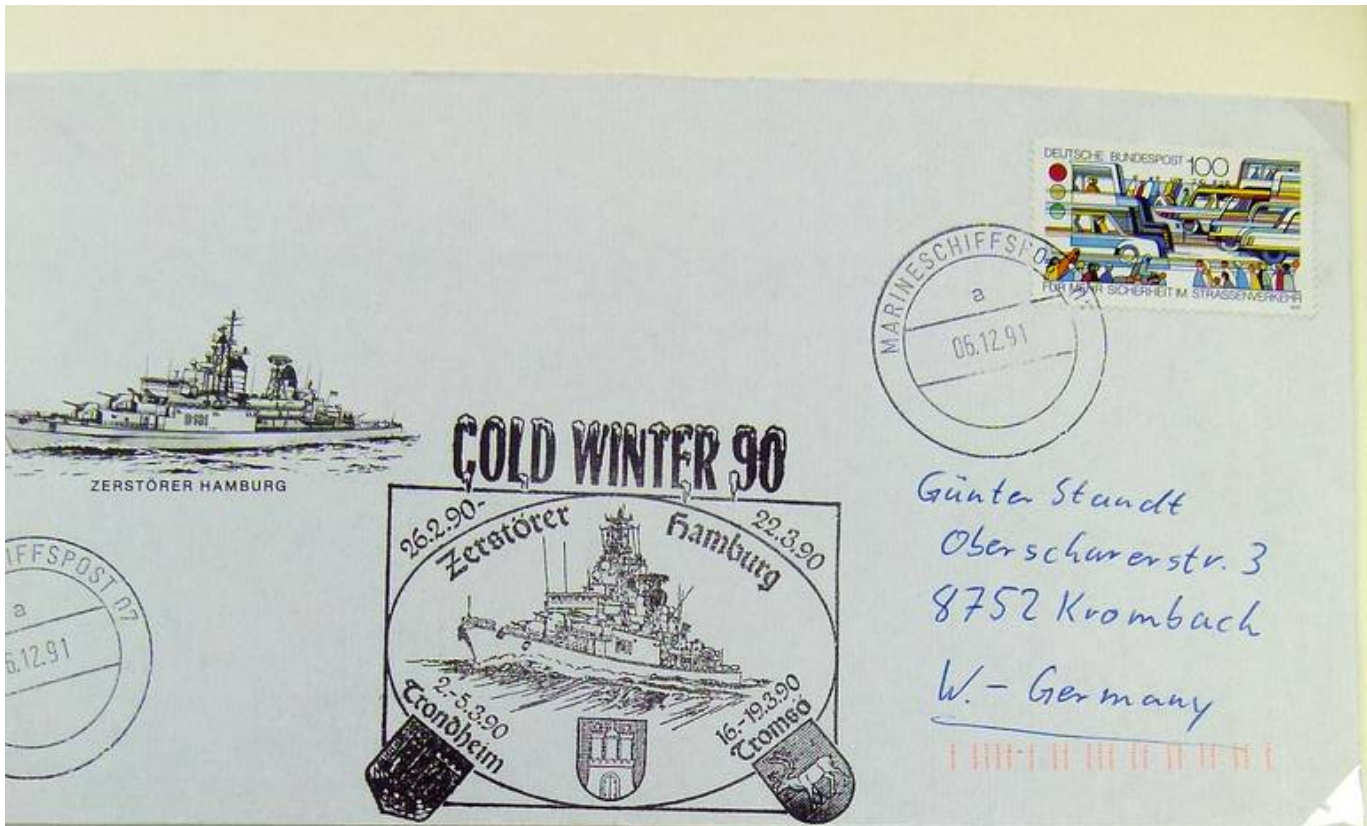




Foto nr.: 182

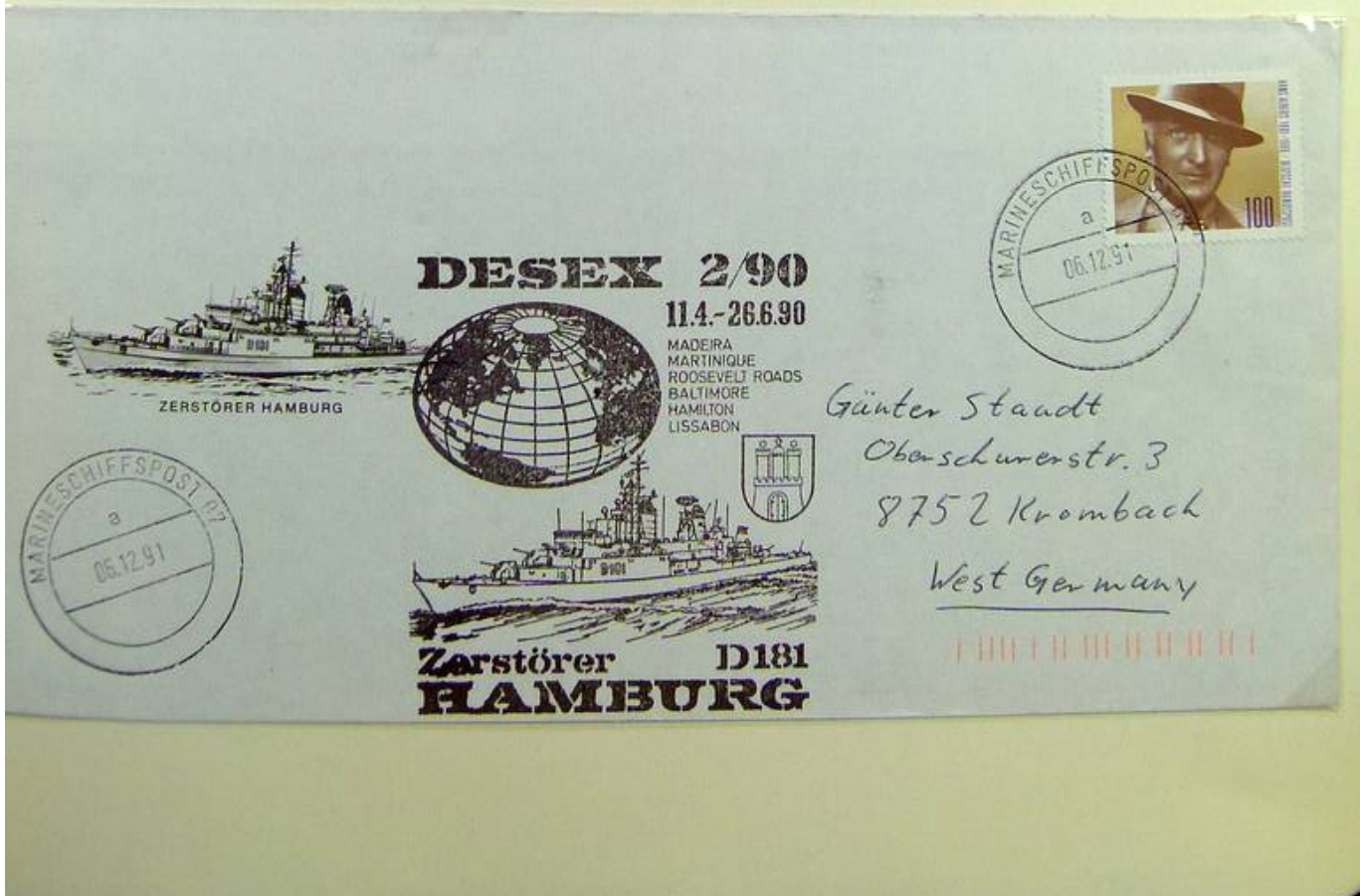
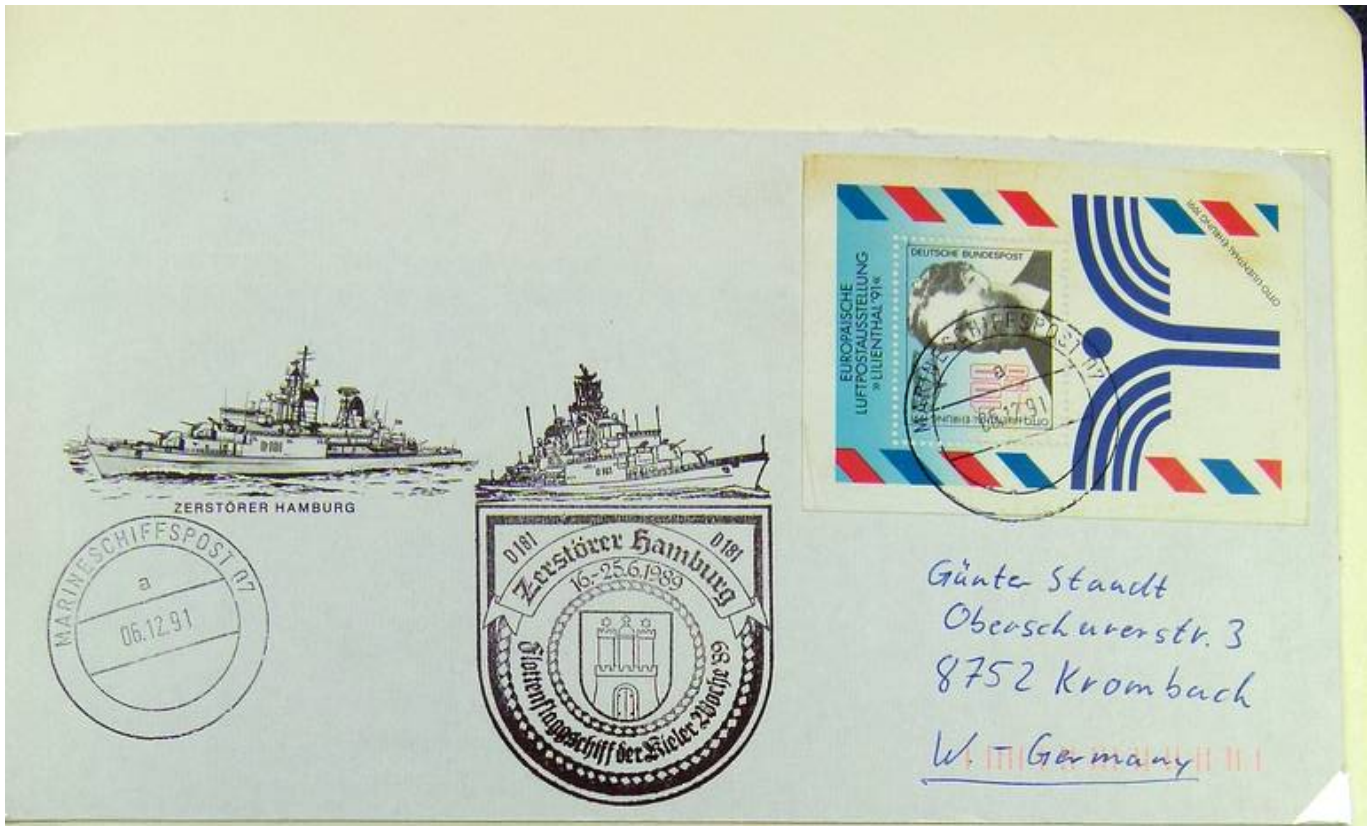
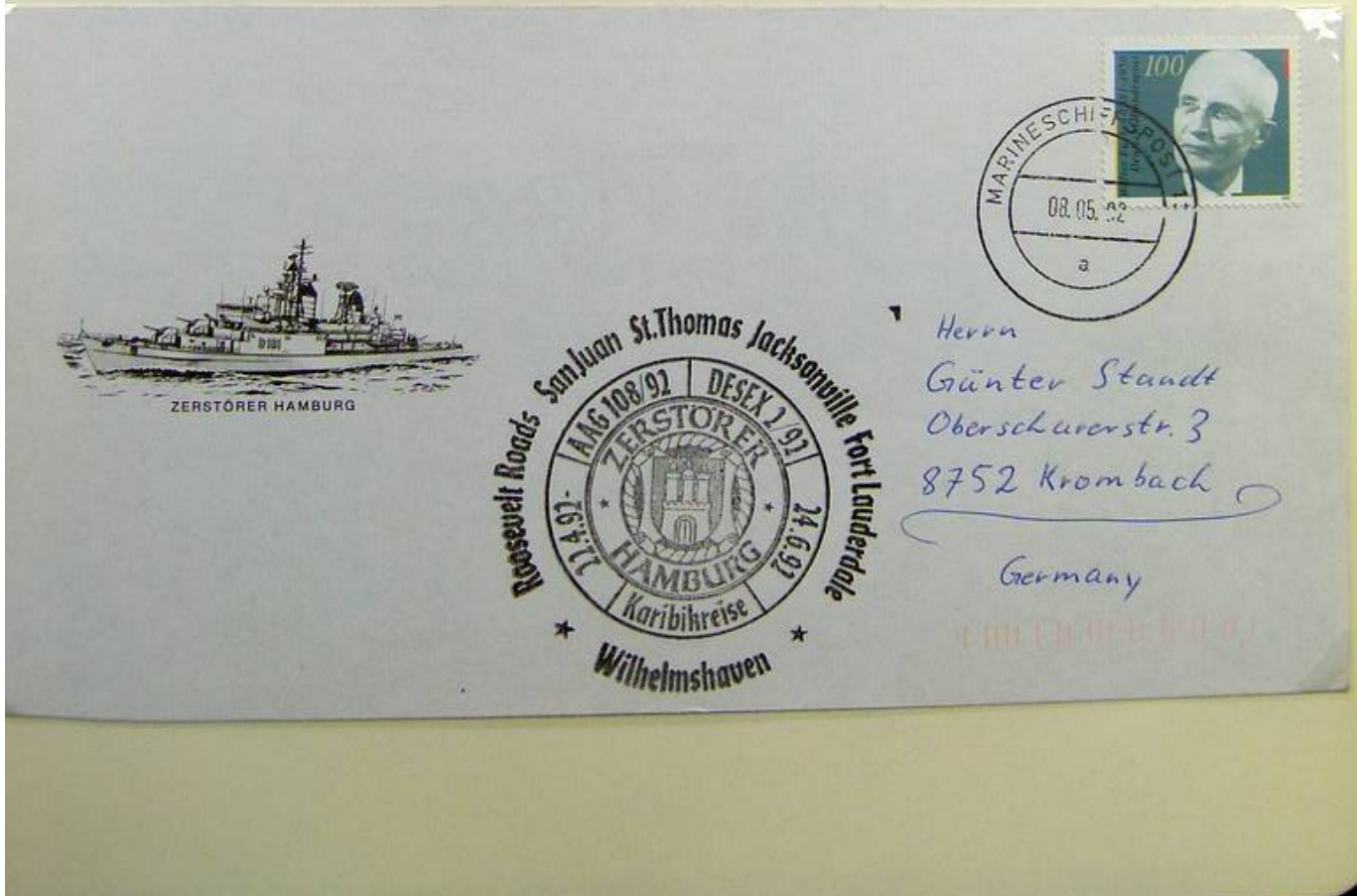
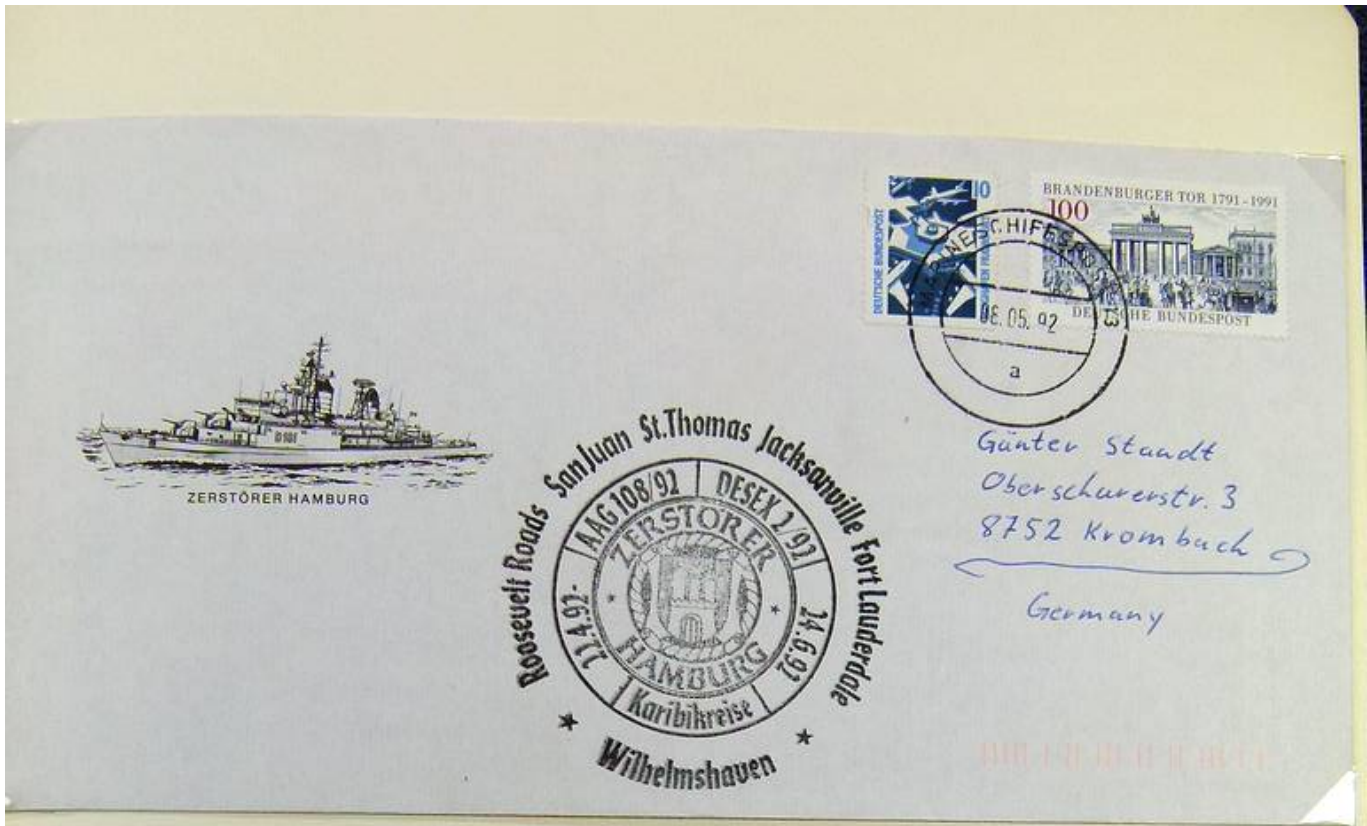




Foto nr.: 183





Seven Stamps Philately - Stamp lots and collections

SEVEN STAMPS

YOUR COLLECTION. OUR PASSION.

Foto nr.: 184

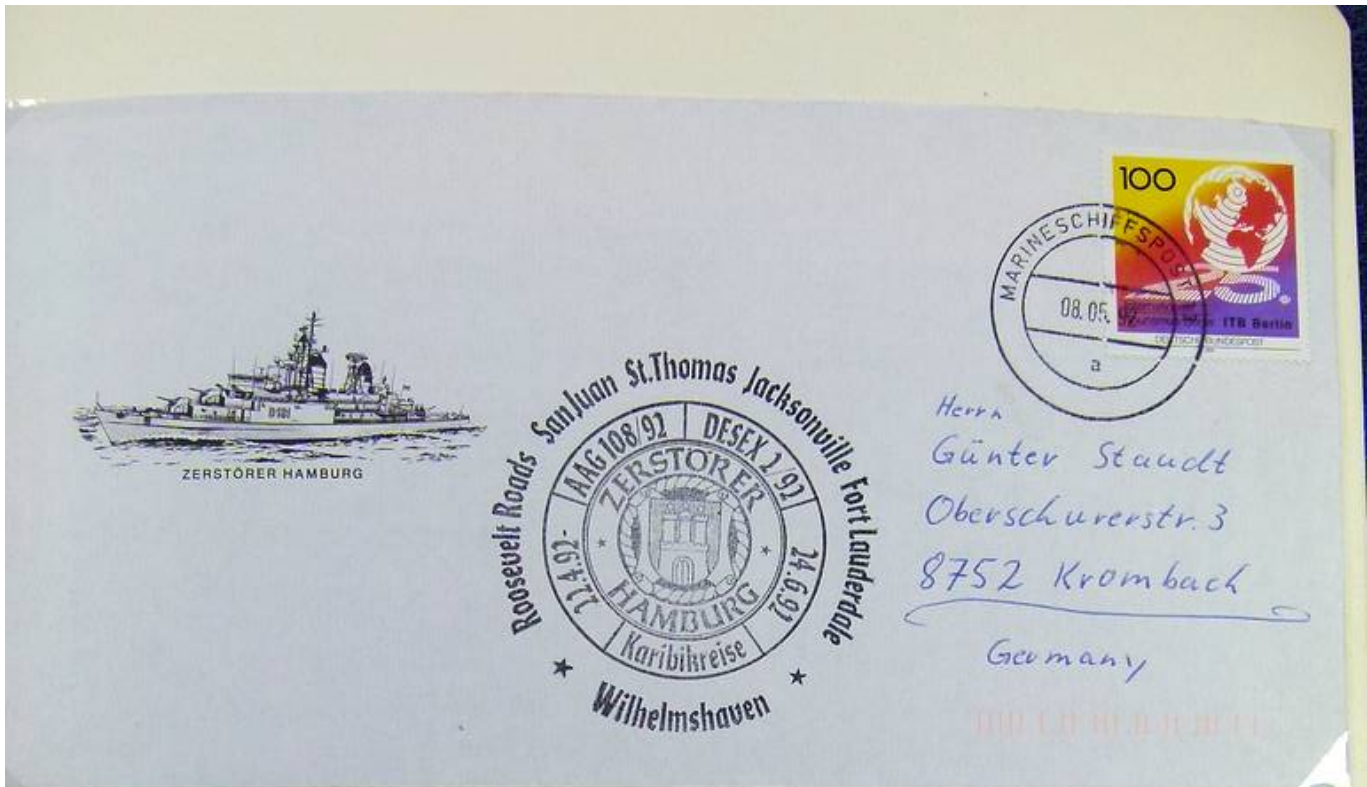




Foto nr.: 185





Foto nr.: 186





Foto nr.: 187

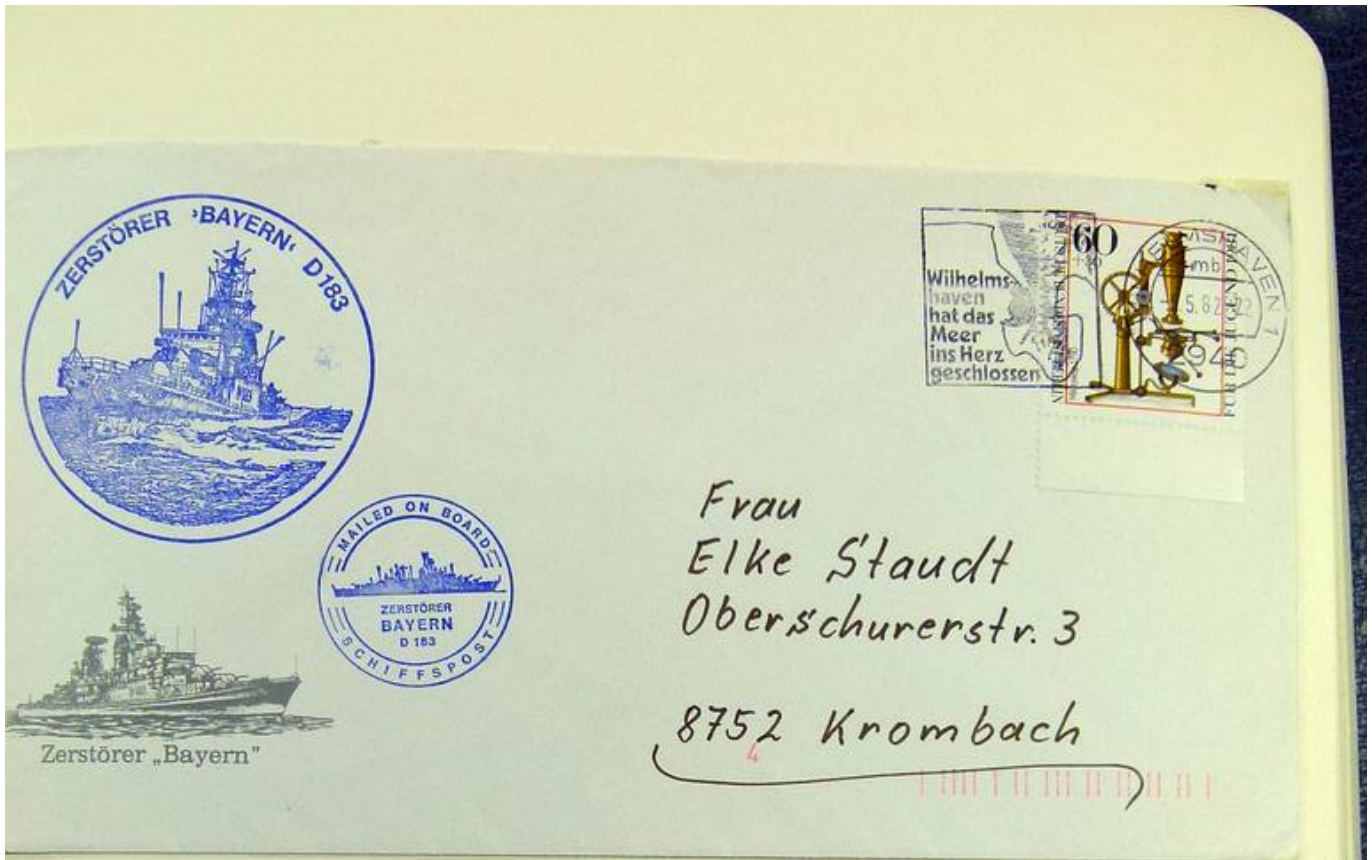




Foto nr.: 188

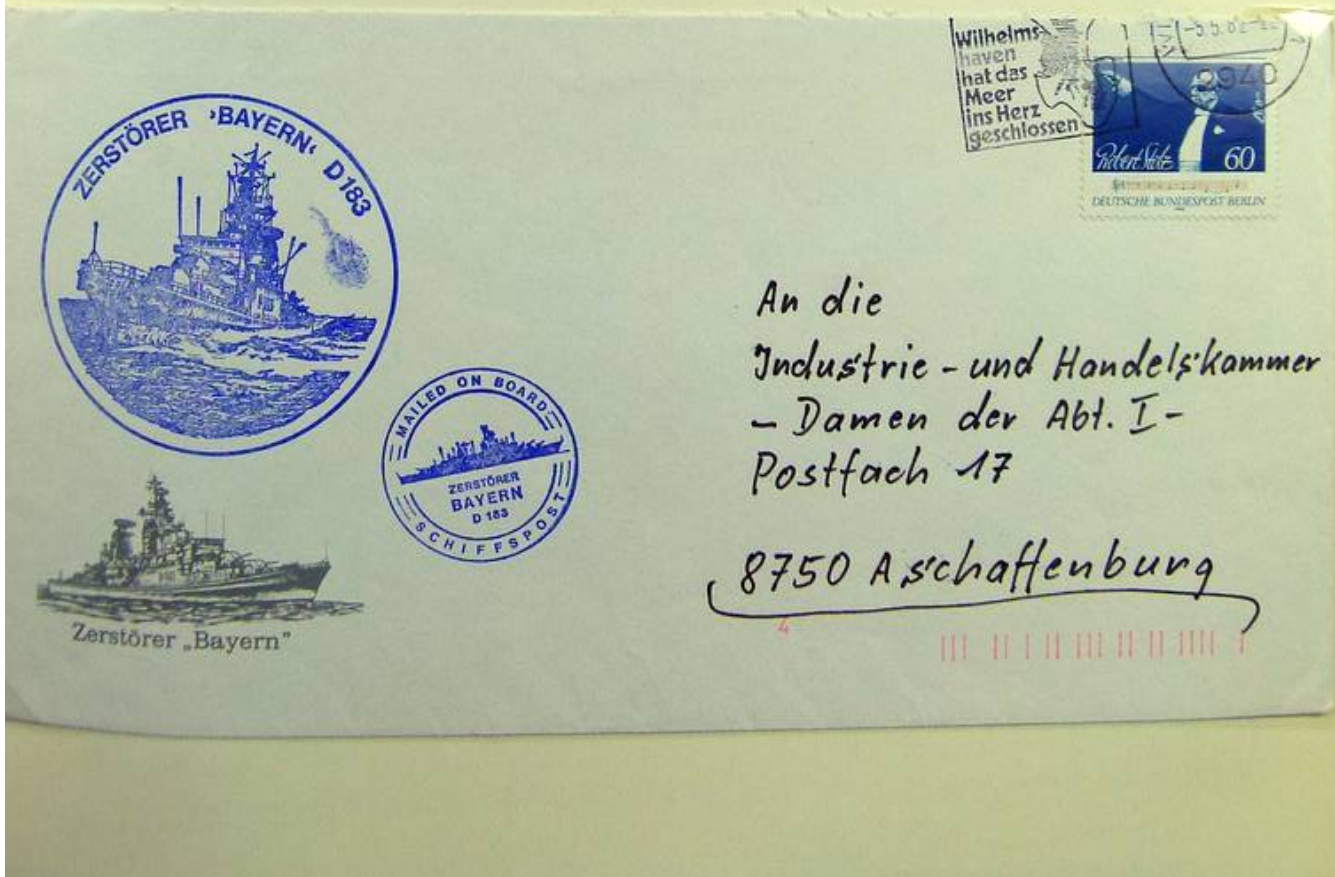


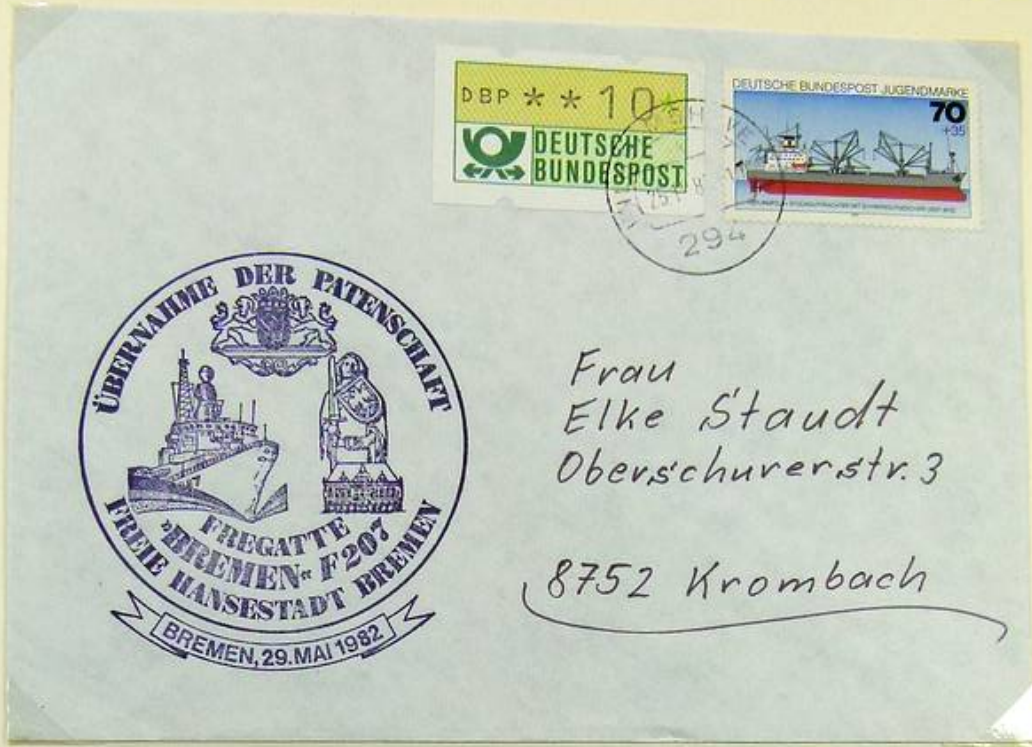


Foto nr.: 189





Foto nr.: 190



Frau
Elke Staudt
Oberschurenstr. 3

8752 Krombach



Herrn
Johannes Staudt
Oberschurenstr. 3

8752 Krombach



Foto nr.: 191





Foto nr.: 192





Foto nr.: 193





Foto nr.: 194





Foto nr.: 196





Foto nr.: 197





Foto nr.: 198





Foto nr.: 199





Foto nr.: 200





Foto nr.: 201

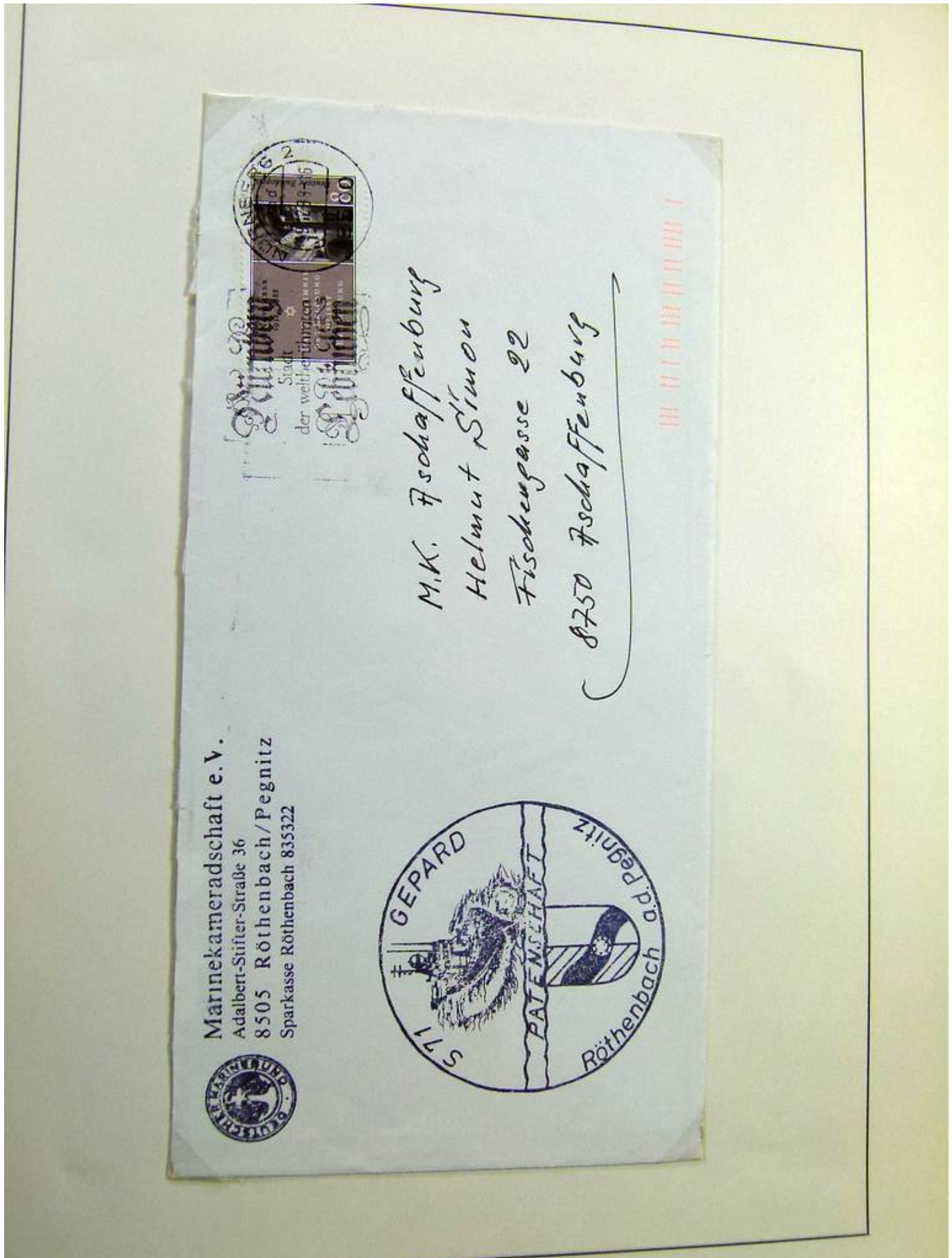




Foto nr.: 202





Foto nr.: 203





Foto nr.: 204





Foto nr.: 205





Foto nr.: 206





Foto nr.: 207

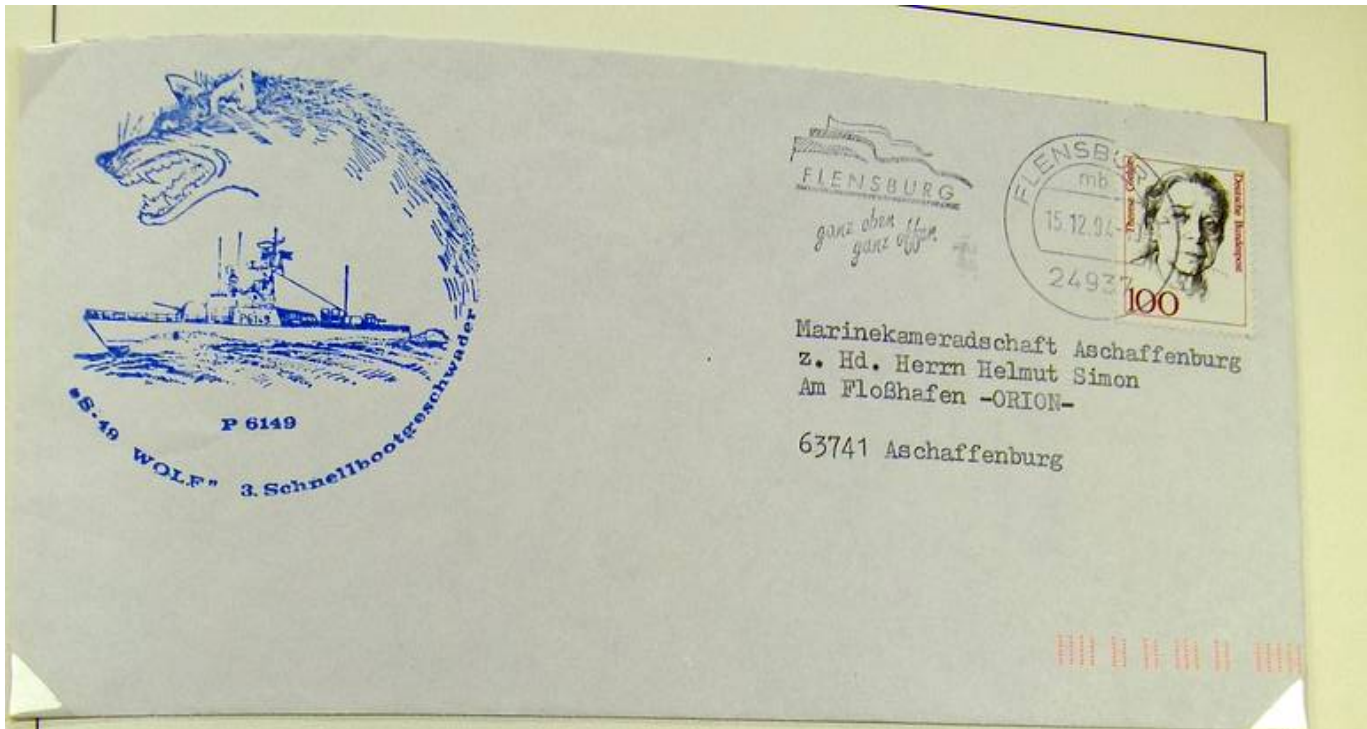




Foto nr.: 208





Foto nr.: 209





Foto nr.: 210





Foto nr.: 211

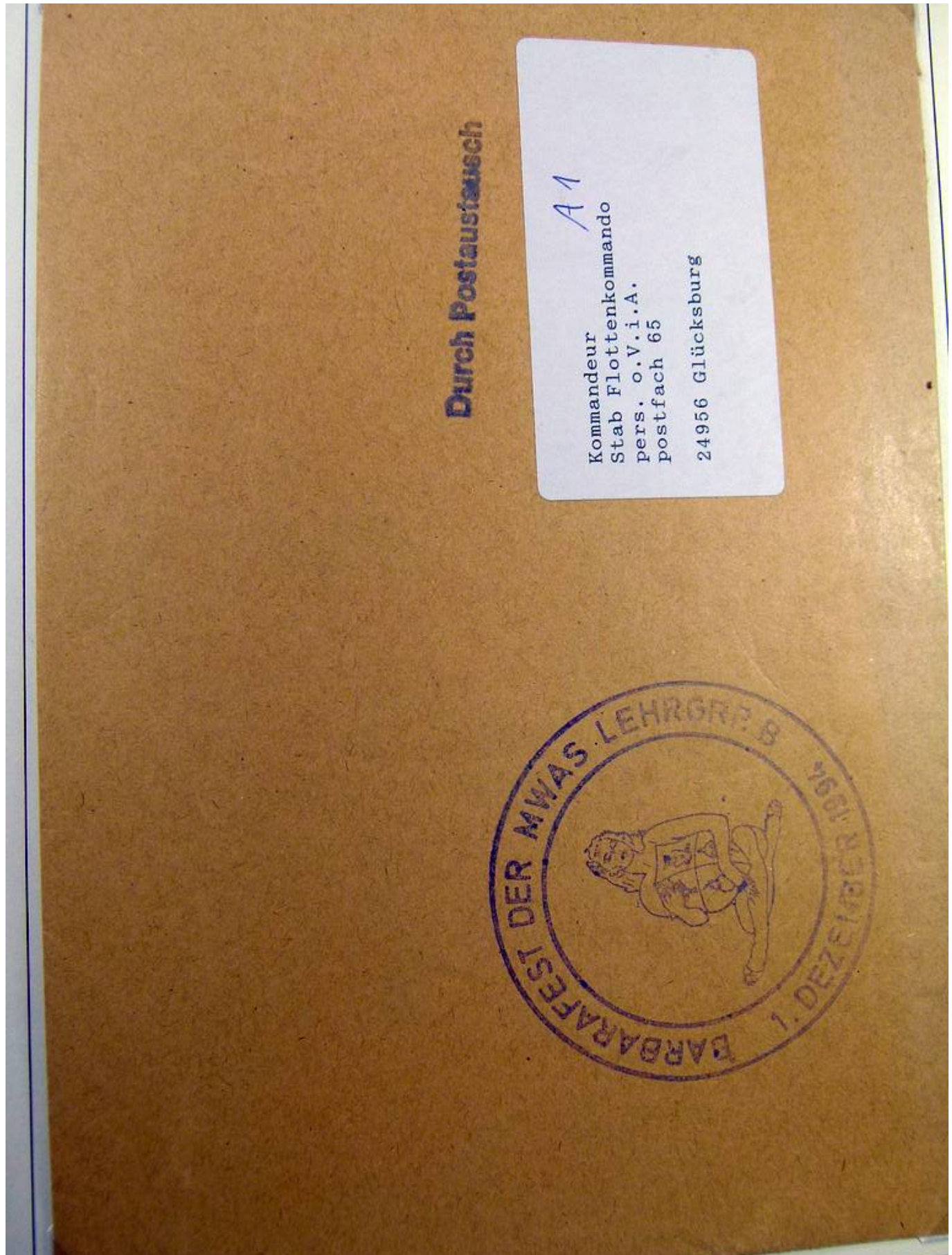




Foto nr.: 212

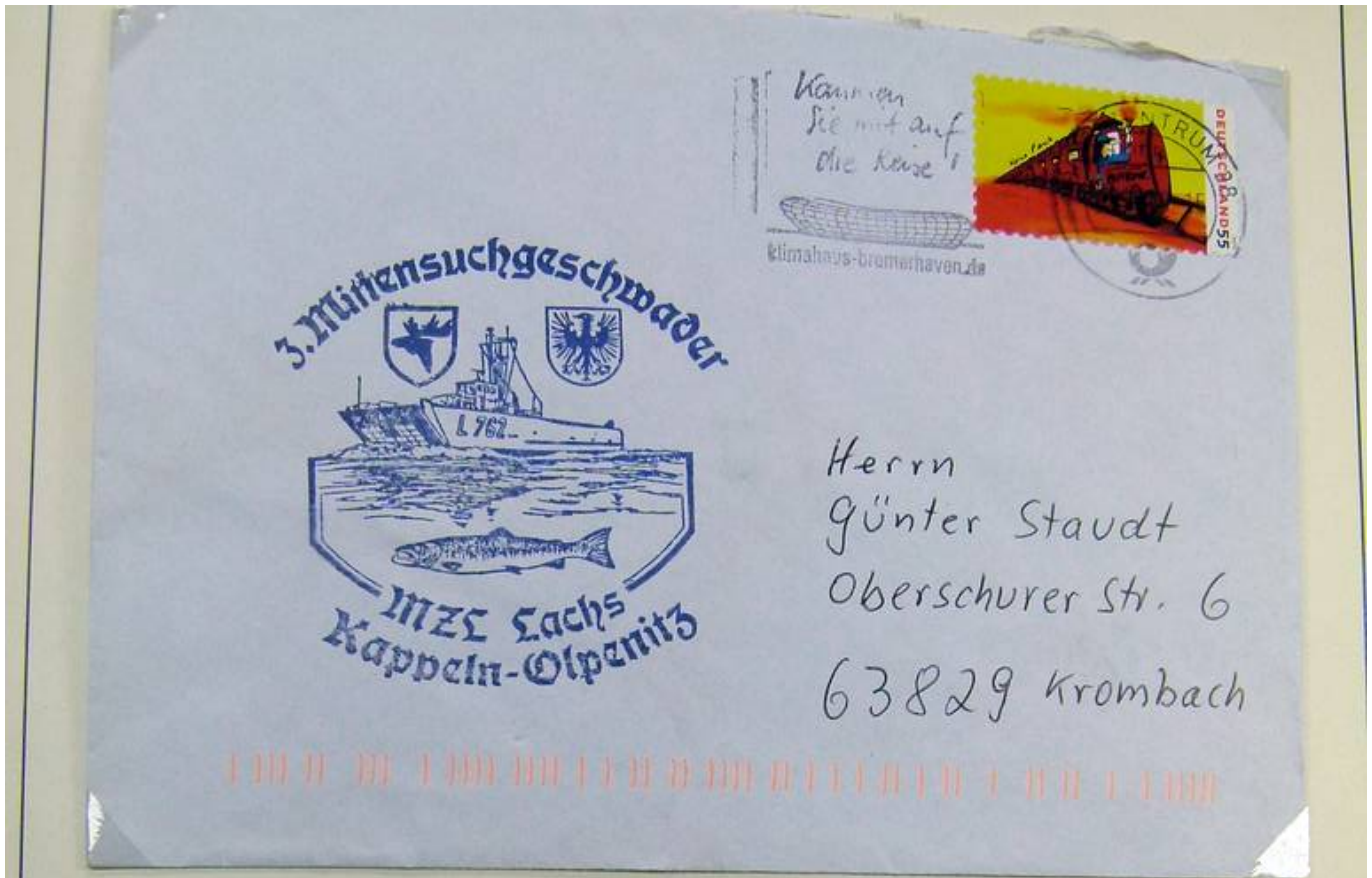




Foto nr.: 213





Foto nr.: 214





Foto nr.: 215





Foto nr.: 216





Foto nr.: 217

Störtebeker & Michels: Der Kampf gegen die Vitalienbrüder 213

Mit einzelnen Seeräubern hatte sich die Hanse immer mal herumzuschlagen. Es gab aber eine Zeit, Ende des 14. Jahrhunderts, da sorgte eine bestimmte politische Konstellation im Ostseeraum dafür, dass die Piraten massenhaft Zulauf bekamen und zu einer echten Bedrohung des Handels wurden.

Im Jahr 1389 wurde in der Schlacht von Falköping das schwedische Heer von den Dänen besiegt. Der schwedische König Albrecht III. geriet in Gefangenschaft. Die Dänen besetzten danach weite Gebiete Schwedens. Nur Stockholm leistete Widerstand. In Stockholm lebten zu jener Zeit viele Deutsche, auch der schwedische König war ein Deutscher: Albrecht III. war zugleich Herzog von Mecklenburg. Die Mecklenburger unternahmen alle Anstrengungen, um ihren Herzog zu befreien, vor allem aber, um die belagerte Stadt Stockholm mit Lebensmitteln zu versorgen.

Seeräuber als Parteigänger einer Krieg führenden Macht

Auf dem Mecklenburger Gebiet lagen die Hansestädte Wismar und Rostock, die verpflichtet waren, ihren Landesherren Albrecht zu unterstützen. Also starteten von Wismar und Rostock aus die Transporte nach Stockholm. Und nicht nur das: Die Stadttore öffneten sich für alle, die bereit waren, Dänemark zu schädigen. Damit war der Startschuss zum Kaperkrieg in der Ostsee gefallen. Jeder, der ein Schiff besaß, war eingeladen, Jagd auf dänische Schiffe zu machen. Die mecklenburgische Regierung gab die Erlaubnis dazu.

»Da warf sich ein zügelloses Volk zusammen, von Hofleuten, von Bürgern aus vielen Städten, von Handwerkern, von Bauern«, schreibt die Lübecker Detmar-Chronik. Die soziale Zusammensetzung ist damit klar umrissen: Sie reichte tatsächlich von den Unterschichten der Städte bis in die Ränge des Adels. Die Banden, die sich zusammenschlossen, nannten sich »Vitalienbrüder«. Darin steckt der Begriff »Viktualien«

Seite aus dem hamburgischen Kriegsbuch über die Kaperkriege gegen die Vitalienbrüder

(historisch für »Lebensmittel«), denn es ging zunächst um die Versorgung des eingeschlossenen Stockholm. Eine andere Bezeichnung war »Likedeeler«, was darauf hindeutet, dass die Beute zu »liken« (gleichen) Teilaufgeteilt werden sollte.

Unterstützt von den Seeräubern, konnten die Mecklenburger einige Erfolge gegen Dänemark erzielen. Sie setzten Gotland und Bornholm. Ihren Bundesge-

nossen kam aber bald das Kriegsziel aus den Augen. Sie überfielen und plünderten, was ihren Koggen und Holks in den Weg kam – auch Hanseschiffe. Für mehrere Jahre kam der Handel auf der Ostsee fast ganz zum Erliegen. Appelle der Hanse an Wismar und Rostock fruchteten nicht. Die beiden Städte mussten ihrem Landesherren treu bleiben und den Seeräubern Schutz gewähren – gegen die Interessen der anderen Hansestädte, die mit ansehen mussten, wie



»Die Einbringung des Seeräubers Klaus Störtebeker in Hamburg« (Holzschnitt, 19. Jahrhundert): Der Anführer der Vitalienbrüder (rechts eine Gedenkmedaille des 17./18. Jh.) war vor Helgoland gefangengenommen worden.



ihre Güter als Hehlerware auf den Rostocker und Wismarer Märkten auftauchten.

Vertreibung aus der Ostsee

Erst 1395 endete der Nordische Krieg, Albrecht III. kam frei. Schweden allerdings war für ihn verloren und gründete mit Norwegen und Dänemark 1397 die Kalmarer Union. Mecklenburg verzichtete fortan auf die Dienste der Vitalienbrüder. Die aber machten auf eigene Faust weiter. Auf Gotland fanden sie Unterschlupf. 1388 erschien dort eine Flotte des Deutschen Ordens, die sie vertreiben konnte. Die Seeräuber wichen daraufhin in die Nordsee aus.

A und O der Piraterie war es, eine Basis an Land zu haben, wo man unterkriechen und die geraubten Güter an den Mann bringen konnte. Dafür boten sich die verschiedenen kleinen Herrschaften Ostfrieslands an. Deren Häuptlinge konnten bei ihren Feinden untereinander immer Verstärkung gebrauchen. Die Allianz



◊ Schärenschiff »Storskär« (1908) vor dem königlichen Schloss, Stockholm
◊ 22.1.1971 ◊ 80 Öre ◊



◊ Münzen von 1568, sog. »Wadstena Klippen«, Silber
◊ 22.1.1971
◊ 4 Kronen ◊



Foto nr.: 218

Die Ausweitung des hansischen Fernhandels

2/2

Der Osten Europas verfügte über eine Vielfalt von Rohstoffen und Lebensmitteln, im Westen waren hingegen hochentwickelte Gewerbe ansässig. Es war die große Leistung der Hanse, zwischen den beiden wirtschaftlich mehr oder weniger aufeinander angewiesenen Räumen zu vermitteln.

Die Hanse wickelte den Großteil ihres Handels auf der Ost-West-Route mit den Endpunkten Nowgorod im Osten sowie Brügge und London im Westen ab. Aus Russland und Livland kamen Pelze, Leder, Wachs, Pech, Teer, Asche und Flachs, aus den preußischen Städten Holz, Bernstein und Getreide. Aus Mecklenburg und Pommern ebenfalls Getreide sowie Mehl, Malz und Bier. Der Westen lieferte Tuche aus Flandern, Weine vom Rhein, Metalle aus dem Rheinland und Westfalen, Gewürze und Weine aus Spanien und Frankreich. In Deutschland war mit Getreide, Flachs und Leinen verfahren, die im Harz abgebauten Metalle und das Salz aus der Saline bildeten weitere Exportartikel. Auf der Ost-West-Achse trat eine Nord-Süd-Verbindung hinzu. Hier wurden der Klippfisch aus Norwegen und der Hering aus Süddeutschland gehandelt. Erzeugnisse des deutschen Handwerks gingen im Gegenzug nach Skandinavien. Galt ursprünglich Island als nördlicher Endpunkt, kam es in späterer Zeit zu Fahrten nach Island.



Windrose eines Kompasses aus einer zeitgenössischen Seekarte (um 1588)

Die jütlandische Westküste galt als gefährlich und langwierig. Lieber lud man daher in Lübeck die aus dem Osten über See gelieferten Waren auf Lastenwagen oder Lastkähne um und beförderte sie auf Straßen oder Kanälen nach Hamburg, wo dann wieder Seeschiffe für den Weitertransport warteten. Lübeck war als Umschlagplatz von immenser Bedeutung. Gegen Ende des 13. Jahrhunderts aber wurde die so genannte Umlandsfahrt, d.h. die Fahrt rund um die jütlandische Halbinsel, immer gebräuchlicher.

Die Handelsrouten der Schifffahrt auf Ostsee und Nordsee wuchsen nun zusammen. Neben London, das von der Rheinmündung aus schon lange angelaufen worden war, traten Yarmouth, Boston, Newcastle und Hull als Zielhäfen. In Brügge endeten wichtige Schifffahrtslinien aus dem Mittelmeer genauso wie bedeutende Landverkehrswege. Der flämische Hafen, stets von Versandung bedroht, musste seine führende Rolle im 15. Jahrhundert an Antwerpen abgeben. Ab der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts gab es aber auch schon einen Direktverkehr von Antwerpen zur südfranzösischen Atlantikküste.

Das in der Bai von Bourgneuf umströmte La Rochelle war ein wasser-Salinen, das die Kaufleute der Hanse für den Export schließlich auch die Häfen der Ostsee für die Handelsflotte erreichbar. Das ging Hand in Hand mit dem Vordringen der Holländer und Engländer. In der Ostsee fand ein ständiger Wettbewerb statt, in dem die Hanse auch mal Anteile an Konkurrenten abtreten mussten und sich dann woanders Betätigungsfelder suchten.

»Umlandsfahrt« um Jütland

Es gab es eine deutliche Trennung zwischen der Schifffahrt in Ostsee und Nordsee. Der Weg durch Kattegat und Skagerrak sowie entlang der dänischen Küste.

Das Lot ist wichtiger als der Kompass

Auch wenn die Schiffe immer größer wurden: Die Seeschifffahrt blieb Küstenschifffahrt. Man hielt sich stets möglichst in Sichtweite des Festlandes. Die überlieferten Navigationshandbücher der Hansezeit

verzeichnen genauestens Landmarken, etwa charakteristisch geformte Berge, Inseln, Flussmündungen, Baumgruppen oder auch Kirchtürme. An den Hafeneinfahrten gab es besondere Markierungen, vereinzelt auch schon Leuchtfeuer. So wird erstmals für das Jahr 1316 der Dienst eines Leuchtturmwärters in Travemünde an der Einfahrt nach Lübeck erwähnt. Für Warnemünde bei Rostock ist ein Leuchtfeuer erstmals 1348/49 bezeugt. Auch der Beruf des Lotsen war schon bekannt. Wichtigstes nautisches Hilfsmittel war nicht – wie man annehmen sollte – der Kompass. Dieser war zwar längst erfunden (in China) und spätestens um die Wende zum 13. Jahrhundert auch im Abendland bekannt, kam aber im Norden nur zögernd



✦ Bau des Seehafens Rostock
✦ 5.7.1958
✦ 20 Pf ✦



Wichtige Landmarke: Die Hafeneinfahrt von La Rochelle mit ihren zwei Befestigungstürmen diente als Navigationshilfe bei der Fahrt zur südfranzösischen Atlantikküste; Gemälde von Auguste Renoir, 1890.



des Spätmittelalters



Foto nr.: 219

Blütezeit und Abstieg der Hanse (1370–1669)

zwischen den ostfriesischen Herren und den wilden Gesellen der See dauerte aber nicht lange. Hamburg, dessen Handel von den Vitalienbrüdern am meisten gestört wurde, übte Druck auf die Häuptlinge aus, die sich 1400 von den Seeräubern lossagten. Noch im gleichen und im folgenden Jahr kam es in der Nordsee zu mehreren Gefechten. 1401 wurden die Seeräuber von einer hamburgischen Flotte vor Helgoland gestellt. Überlebende wurden nach Hamburg gebracht und hingerichtet. Ihre Köpfe steckte man zur Abschreckung am Elbufer auf Pfähle.

Die Quellen über diese Vorgänge sind dürftig. Selbstzeugnisse der Vitalienbrüder sind überhaupt nicht überliefert, auf Seiten der Hanse gibt es nur Zusammenstellungen von erlittenen Schäden. Die Seeschlachten in der Nordsee sind den Hamburgern nur einige Zeilen in den Kammerechnungen wert. Das Ende der Seeräuber unter dem Riehtbeil lässt sich schließlich nur eben aus kargen Einträgen über die Löhne für Hocker und Totengräber erschließen. Immerhin werden zwei Anführer genannt: Godeke Michels und Klaus Störtebeker, beide wohl aus Wismar stammend. Dort ist jeder von ihnen einmal im »Verfesselt« genannt, dem Buch, das Verweise aus der Stadt verzeichnet. In Störtebeckers Fall musste er Wismar aufgrund einer Schlägerei verlassen.

Legenden um den Seeräuberhauptmann

Während Godeke Michels eine schlichte historische Figur blieb, wurde Störtebeker zur Sagengestalt, um die sich im Laufe der Jahrhunderte immer wildere Geschichten rankten. Ein Mann von Bärenkräften sei er gewesen. Bei sei-



Deckelkanne der Hamburger Schiffsgesellschaft zum Andenken an den Sieg über Klaus Störtebeker

ner Aufnahme unter die Vitalienbrüder habe er einen riesigen Becher geleert (daher der Name »Störtebeker« – »stürz den Becher«) und diesen dann in der bloßen Hand zu einem Metallklumpen zerquetscht.

Seine Gefangennahme sei nur durch Verrat möglich gewesen. Ein Fischer hätte das Ruder seines Schiffes mit geschmolzenem Blei unbeweglich gemacht, worauf der Holk auf die Verfolger zugetrieben sei. Beim Gang zur Richtstätte hätte er sich Musikbegleitung ausbebeten. Sein angeblich letzter Wunsch: Dass man ihn als Ersten köpfe und diejenigen seiner Gefährten das Leben behalten sollten, an denen es ihm ohne Kopf vorbeizugehen gelänge – was ihm dann auch bei zwölf von ihnen geglückt sei. Sein Gold habe Störtebeker im Mast seines Schiffes eingeschmolzen verwahrt oder irgendwo vergraben. Von Rügen bis Ostfriesland gibt es zahllose Orte, die als Versteck genannt werden.

Volkslieder besangen seine Taten. Seit dem 17. Jahrhundert gibt es auch Störtebeker-Schauspiele und -Opern. Auf Rügen

finden alljährlich die Störtebeker-Festspiele auf einer Freilichtbühne statt. Sozialistische

Schriftsteller entdeckten ihn als Freiheitshelden und Vorkämpfer für die Rechte des Volkes. So – als Rebell, der es den hanseatischen Krämern und »Pfeffersäcken« gezeigt hat – steht er auch, mit gefesselten Händen, aber trotzig in die Ferne blickend, seit 1982 als Bronzefigur im Hamburger Hafen.



◆ Bilder aus Deutschland
◆ Rügen (Kap Arkona)
◆ 15.7.1993 ◆ 100 Pf ◆



Ende eines Freibeuters: Die Hinrichtung von Klaus Störtebeker im Hamburger Hafen nach einem »fliegenden Blatt« aus dem 16. Jahrhundert

Die Hanse – Mythos



des Spätmittelalters



Foto nr.: 220

Blütezeit und Abstieg der Hanse (1370–1669)



Bild: Innenfoto, Miniatur/Kunzler-Drucker

Die schwedische Hafenstadt Visby auf der Insel Gotland (Holzschnitt, um 1500). Die Hansestadt war ein wichtiger Umschlagplatz auf der Nord-Süd-Achse.

... den Eisverbrauch. Es war vielmehr das Lot, mit dem man die Wassertiefe maß. Eine Schifffahrt, die sich überwiegend in Küstennähe abspielte, benötigte keine präzise Angaben über Untiefen und Sandbänke.

Gegen den Wind zu kreuzen war mit den Hanseseglern wohl möglich, die Schiffer vermieden es jedoch zumeist und warteten lieber in den Häfen auf günstigere Winde. Eine Fahrt von Lübeck nach Danzig dauerte vier Tage, bis nach Bergen neun Tage, aber daraus konnten auch zwei bis drei Wochen werden. Von Livland bis zur Bai von Bourgneuf war man mindestens zwei Monate unterwegs. Im Winter ruhte traditionell der Schiffsverkehr, da die Häfen häufig zugefroren waren. Im Jahr 1403 legte ein Hansestag die genauen Daten fest: Von Martini (11. November) bis Petri Stuhlfeier (22. Februar) sollte niemand in See stechen. Auf Hansetagen wurden auch Bestimmungen zur Konvoifahrt erlassen. Die Fahrt im Verband sollte den Schutz vor Seeräubern oder vor Kaperern in staatlichem Auftrag (etwa wenn die Hanse im Krieg lag)

verbessern. Sie war darüber hinaus auch ein Mittel zur Begrenzung der Konkurrenz untereinander: Wenn alle gleichzeitig losfuhren, hatte keiner einen Vorteil. In solchen Anordnungen zeigt sich eine Tendenz, die innerhalb der Hanse immer stärker wurde. Es war ein Hang zum Konservatismus, der auf Normierung der Handelsverhältnisse im Innern und Abschottung nach außen zielte.

Kein Komfort für Passagiere

Im hansischen Seeverkehr dominierte der Transport von Waren. Personenbeförderung kam gelegentlich vor, so während der Ostkolonisation oder anlässlich der Kreuzzüge, später auch zu den Pilgerfahrten nach Santiago de Compostela in Nordspanien. Die Schiffe waren jedoch dieselben, ob sie nun Güter oder Menschen aufnahmen. Die Passagiere hatten an Bord keinen Komfort zu erwarten, wie auch sonst das Leben der Besatzungen auf See kein Zuckerschlecken war. Die Männer schliefen auf den offenen Decks, sanitäre Einrichtungen gab es so gut wie keine.

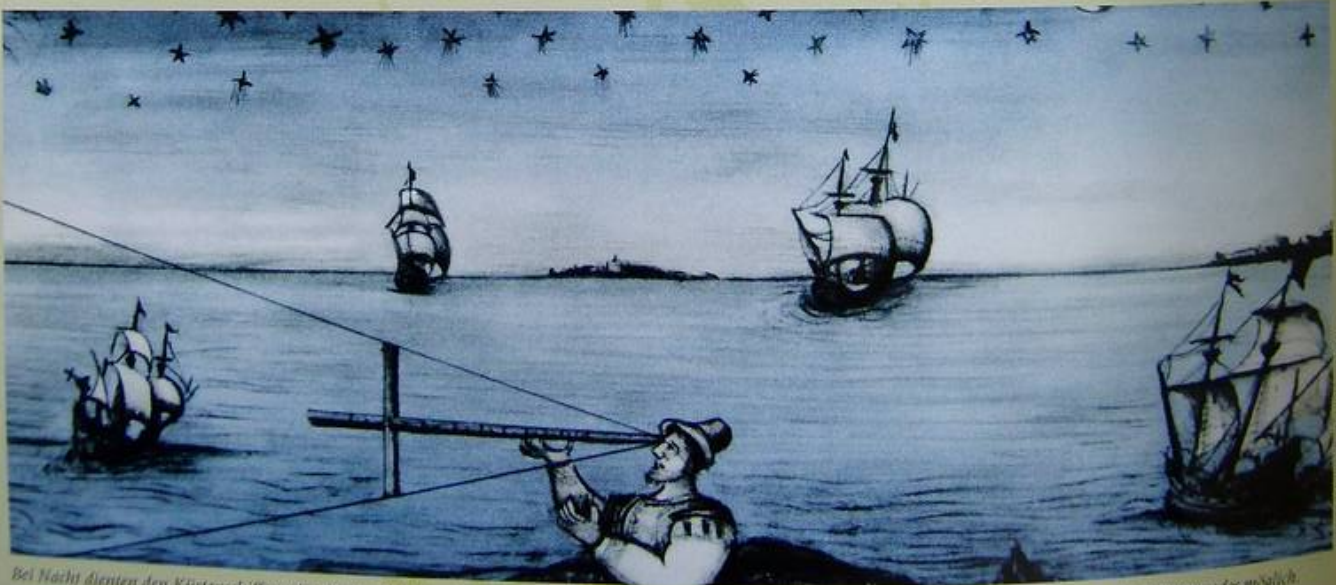


Schiffer beim Entladen von Weinfässern; Holzschnitt, 15. Jahrhundert



800 Jahre Hamburger Hafen
5.5.1989 60 Pf

Die Größe des hansischen Schiffsraumes kann nur geschätzt werden. Gegen Ende des 15. Jahrhunderts verfügte die Hanse über rund 1000 hochseetaugliche Schiffe mit einer Gesamttonnage von 60 000 Tonnen. Das war deutlich mehr, als Holländern und Engländern zur Verfügung stand, und wohl auch mehr, als die Seemächte Frankreich und Spanien aufbieten konnten.



Bei Nacht dienten den Küstenschiffen die Sterne als Orientierungshilfe. Anhand des so genannten Jakobsstabs war mit ihnen die Bestimmung des Breitengrades möglich.

Die Hanse – Mythos



des Spätmittelalters

Foto nr.: 221

Blütezeit und Abstieg der Hanse (1370–1669)

Kogge, Holk, Kraweel: Die Bedeutung der Seeschifffahrt

Hanse und Schifffahrt gehören untrennbar zusammen. Die See war für den Handel und die Entwicklung zahlreicher Städte von entscheidender Bedeutung. Und lange Zeit war die Hanse auch im Schiffbau und in der Abwicklung des Handels führend.

Das älteste Siegel der Stadt Lübeck aus dem Jahr 1226 zeigt zwei Männer, die in einem einmastigen Segelschiff sitzen. Der eine führt das Steuerruder; er ist der Schiffer. Der andere ist der Kaufmann, dessen Waren das Schiff transportiert. Er hat die Hand zum Schwur erhoben. Das symbolisiert die Gemeinschaft, in der sich die beiden befinden. Sich aufeinander zu verlassen, einander beizustehen war das Grundprinzip von Organisation im Mittelalter. Es galt im Kleinen wie im Großen. Auch die Bürgerschaften in den Städten pflegten sich als Schwurgemeinschaft zusammenzuschließen.



Bild: abg-images, Berlin
Modell einer Kogge im Deutschen Historischen Museum in Berlin

auch heute noch ohne weiteres von »Hansekogge«. Späteren Schiffs die die Ehre, in einem Atemzug mit der Hanse genannt zu werden mehr zuteil. Die Kogge besaß lediglich einen Mast, der ein Rahsegel in Trapezform trug, wobei die Rah fast so la Schiff war und dem Vortrieb diente. Gesteuert wurde einem seitlich angebrachten Ruder, später wurde es der üblich. Über dem Achterschiff erhob sich mit den Quartieren der Schiffsführung. Viel ne zeitgenössischen Abbildungen in der Buchmal den Siegeln der Hansestädte über die Kogge n nehmen. Erst der Fund eines Schiffswracks vo 14. Jahrhunderts in der Weser bei Bremen im Jä näheren Aufschluss. Danach bestand bantechne llichkeit mit den Wikingerschiffen. Auch die Kogge außen nach innen gebaut, d.h. man fing an mit dem Bordsbränden. Eine Kogge in Danzow errichtet wurde ken übernahm die Funktion des Lastschiffes. Versteifun ten sind die Koggen durch die Masten getragen. Ein N 1591, die Kogge als »Kogge« bezeichnet, dass der = L

Verbindung von Land- und Seehandel

Das Besondere an der Hanse war, dass sie Rechtssicherheit unter ihren Mitgliedern schuf. Fragen der Befrachtung, der Verhältnisse an Bord sowie der Maßnahmen im Seenotfall wurden in einem Seerecht geregelt, das auch bei den Geschäftspartnern im Ausland Gültigkeit hatte. Des Weiteren verstand es die Hanse, den Handel über Land mit dem zur See zu verbinden. Das verschaffte ihr einen Vorsprung vor den Konkurrenten, die entweder nur im Binnenland oder nur auf See tätig waren.



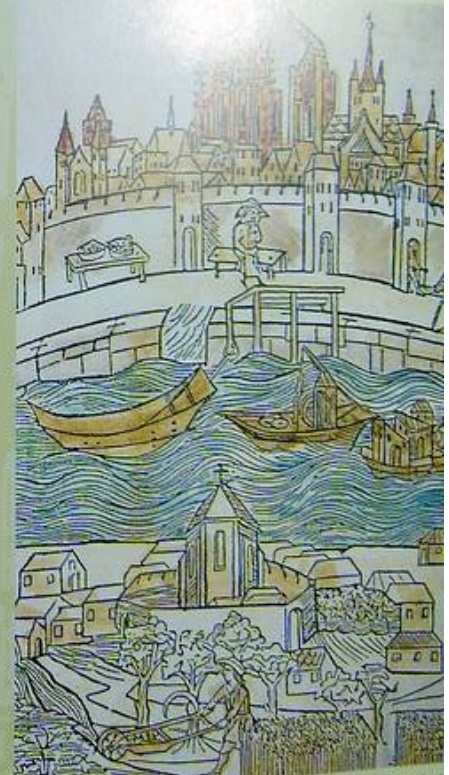
- ◆ Deutsche Schiffe
- ◆ Hansisches Groß-Schiff »Bremer Kogge« (ca. 1380)
- ◆ 14.4.1977 ◆ 30+15 Pf ◆

nicht offen. Hier aber waren die Lübecker aktiv, die Transporte nach Braunschweig, Lüneburg oder Köln genauso organisierten wie nach Nowgorod oder Riga. Ihre äußerst günstig gelagene Stadt bildete die Schaltstelle zwischen See- und Binnenhandel. Mit diesem Vorteil konnten die Lübecker auf See anders auftreten und den Gotländern immer weitere Anteile an den Warenströmen abnehmen, die per Schiff über die Ostsee gingen.



- ◆ Fremdenverkehr
- ◆ Bremer Halen
- ◆ 19.10.1973 ◆ 40 Pf ◆

Der »Lastesel« der Hansezeit
Hinzu kamen Neuerungen im Schiffbau. Ein Schiffstyp, vermutlich in den Niederlanden entwickelt und von den Zimmerleuten in den Hansestädten übernommen, gewann seit dem 12. Jahrhundert an Bedeutung; die Kogge. Es war das klassische Schiff der Hanse. Man spricht



Ansicht des mittelalterlichen Köln mit dem Rheinhafen; Holzschnitt

Die Hanse – Mythos



des Spätmittelalters

Foto nr.: 222

Blütezeit und Abstieg der Hanse (1370–1669)

Verlust eines Monopols: Engländer und Holländer in der Ostsee

Der Ostseeraum war die eigentliche Heimat der Hanse. Hier, zwischen Lübeck und Nowgorod, war sie sozusagen »Herr im Haus«. Umso schmerzlicher war für sie die Erkenntnis, ihren »Hinterhof« zunehmend mit anderen Mächten teilen zu müssen.

Die Hanse hatte dank besserer Organisation und eines technischen Vorsprungs im Schiffbau die anderen Völker, die früher in der Ostsee Handel betrieben hatten, verdrängt – vor allem Slawen und Skandinavier. Und solange die Ostsee als ein Binnenmeer aufgefasst wurde, war an dieser Vormachtstellung der Hanse nicht zu rütteln. Aber die Zeiten änderten sich. Ab dem ausgehenden 13. Jahrhundert wurde die »Umlandsfahrt« um das Skagerrak gebräuchlich. Und in dem Maße, wie Langstreckensegler die Ostsee verließen, um Häfen in der Nordsee oder im Atlantik anzulaufen, kamen von dort auch welche herein, die nach Preußen oder ins Baltikum wollten. Diese gehörten nun nicht Hansekaufleuten, sondern Konkurrenten aus England oder Holland.

Die Engländer kommen

»Merchant Adventurers« nannten sich die englischen Kaufleute, die im 14. Jahrhundert in der Ostsee erschienen. Sie lieferten Tuche nach Stralsund oder in die preußischen Städte und bezogen von dort Getreide, Holz, Harz und slowakische Metalle. Sie kopierten die Methoden des hansischen Handels, vor allem den Direktverkauf an preußische oder polnische Kunden, und versuchten auch gleich sesshaft zu werden, indem sie Häuser kauften und Handelsgesellschaften mit Deutschen eingingen. Der Deutsche Orden, auch ein Mitglied

der Hanse, stand ihnen freundlich gegenüber. Darüber hinaus aber ließen die Engländer zunächst kaum Fuß fassen. An der livländischen Küste, in den wendischen Städten, in Lübeck, Wismar oder Rostock, blieben ihre Türen verschlossen. Ein Klageschreiben englischer Kaufleute von 1400 forderte die Schikanen auf, mit denen die ortsansässigen Behörden ihnen das



800 Jahre Stadt Riga
Kunstakademie
23.9.1995 • 24 Santimi



800 Jahre Stadt Riga
Kunstmuseum
23.9.1995 • 36 Santimi

schwer machten. So durften sie keine Tuche von bestimmter Breite verkaufen. Es war ihnen untersagt, Vergütungen zu bilden, sie durften die Wägen nicht verlassen und ihre Frauen nicht erwünscht – wenn sie doch kamen, sah es nach dauernder Verhaftung aus, und die war zu vermeiden. Das gelang es den Hansen, die Engländer beim Vordringen in der Ostsee zu verhindern. In den Schranken war es für die Holländer nicht anders. Es war das bei den Holländern nicht anders. Dabei hatte es zunächst eher gut ausgesehen, als könnte sich eine Zusammenarbeit entwickeln. Die Engländer, Briel und andere holländische Städte waren an der Kölner Konferenz beteiligt, die 1367 den Vertrag von Brügge gegen König Waldemar von Dänemark beschloss. Doch danach gingen die Engländer mehr und mehr eigene Wege.



Konkurrenz aus dem Westen: Ein holländisches Kaufmannsschiff und kleinere Begleitschiffe auf stürmischer See; niederländisches Tafelbild, 17. Jh.

Die Hanse – Mythos



des Spätmittelalters

Foto nr.: 223

Blütezeit und Abstieg der Hanse (1370–1669)

Hansezeit durchaus passable Segeleigenschaften besaß. Eine Kogge konnte durchschnittlich 200 Tonnen Ladung tragen. Das war das Sechsfache dessen, was die Segler der Wikinger befördert hatten. Die größere Kapazität verdankte sie ihrer bauchigen Form. Die Bremer Kogge beispielsweise war bei einer Länge von 23 Metern 7,6 Meter breit und über vier Meter hoch.

Von der Kogge zum Kraweel

Eine Weiterentwicklung der Kogge stellte der Holk dar, der um 1400 aufkam. Seine Ladefähigkeit betrug 300 Tonnen und mehr. Damit war er für die Transporte von Massengütern (Getreide, Holz, Salz), auf die sich der hansische Handel mehr und mehr verlegte, bestens geeignet. Auch hier verhalf eine archäologische Entdeckung den Forschern zu genauere Klärung der technischen Details. 1971–74 wurden in der Danziger Bucht die Reste eines Holks geborgen. Seine Bauweise – etwa der durchgängige Gebrauch von Nieten zur Befestigung der Planken statt der bei der Kogge üblichen Nägel, ein profiliertes Kiel und eine dichtere Anordnung der Spanten – ließ eine höhere Lebensdauer und bessere Tauglichkeit für Hochseefahrten erwarten. Ursprünglich nur mit einem Mast ausgestattet, wurde der Holk gegen Ende seiner Zeit auch mit mehreren Masten gefahren, was die Segeleigenschaften nur verbessert haben kann.



• Hauptstädte der Länder der Bundesrepublik Deutschland
• Hamburg, Hafen
• 6.5.1964 • 20 Pf •

Dreimaster waren dann die Kraweele, die in der letzten Epoche der Hanse zum bestimmenden Schiffstyp wurden. Zu diesem Zeitpunkt besaß die Hanse keinen schiffsbautechnischen Vorsprung mehr. Auf den deutschen Werften wurde nachgebaut, was im Ausland erfunden worden war. »Kraweel« (abgeleitet von der portugiesischen »Karavelle«) bezeichnete zunächst nur eine bestimmte Bauweise, nämlich die Verbindung gesägter Planken zu glatten Flächen, nicht überlappend wie beim Klinker. Man



Die Bremer Kogge von 1380 bot Einblicke in den Schiffsbau zur Hansezeit.

der Bretter spielte keine Rolle mehr, da man beliebig anstücken konnte. Kraweele waren schneller und seetüchtiger als die herkömmlichen Schiffstypen und konnten zudem mehr Ladung (über 400 Tonnen) befördern.

Seehäfen sind nun Endstation

Die Seefrachter der Hansezeit, angefangen mit der Kogge, benötigten richtige Häfen mit Kaianlagen und Kränen. Die Schiffe einfach auf den Strand laufen zu lassen, wie es die Wikinger noch praktiziert hatten, war nicht möglich: Sie wären nie wieder ins Wasser gelangt. Auch die Flusssysteme Europas waren für sie nicht mehr zugänglich. Elbaufwärts ging es bis Hamburg, wesaufwärts bis Bremen usw.; danach war Schluss. Für die Flussschifffahrt und



Die Karavelle war das Vorbild für die Kraweel. Inkunabeldruck, um 1500



Die Kraweel war ein prägendes Motiv zeitgenössischer Malerei: Ausschnitt aus dem Bild »Der Sturz des Ikarus« von Jan Brueghel d. Ä., 1558.



Kräne wie dieser Holzkran mit Tretrad in Brügge dienten zum Be- und Entladen der Schiffe.

sparte auf diese Weise Holz und konnte andererseits größer bauen. Bis dahin waren die Planken durch das Spalten von Baumstämmen gewonnen worden. Ein Schiff konnte also nicht länger als ein gerade gewachsener Baumstamm sein. Anders als beim Holk und bei der Kogge wurde nun zuerst ein Gerüst des Schiffes gebaut. Die Beplankung erfolgte danach und die Länge

den kleinen Verkehr zwischen benachbarten Häfen musste also eine Vielzahl passender Schiffstypen zur Verfügung stehen. Kraier und Ewer mit einer Ladefähigkeit bis zu 100 Tonnen werden von der Forschung genannt, ebenso Schniggen und Schuten (bis 50 Tonnen). Dazu kamen Prahme, Balingen, Bussen, Barken und Schlepper, die in den Häfen das Löschen der Seeschiffe besorgten.

Die Hanse – Mythos



des Spätmittelalters



Foto nr.: 224

Blütezeit und Abstieg der Hanse (1370–1669)



Bild: Interfoto, München

Die Heringflotte liegt im Hafen von Amsterdam vor Anker; Radierung, 17. Jh.

Tuch, Bier und Hering aus Holland

Die Holländer bauten in ihrem eigenen Land eine florierende Textilindustrie auf. Den Rohstoff, die Wolle, bezogen sie aus England. Die fertigen Produkte aus Städten wie Roermond oder Zaltbommel verkauften sie u.a. in den Städten des Ostseeraumes. Damit machten sie der Hanse Konkurrenz, die auf die Tuchindustrie im benachbarten Flandern gesetzt hatte. Aber nicht nur Textilien wur-

den vermarktet. Verstärkt begannen die Holländer Bier zu brauen. Das war bisher ein deutsches Monopol gewesen. Allein in Hamburg arbeiteten im 14. Jahrhundert 457 Brauereien, die stets ein großes Kontingent auch nach Holland geliefert hatten. Nun tauchte holländisches Bier in den deutschen Städten auf. Und noch ein weiteres Ausfuhrgut der Hanse fiel in die Hand der Holländer: der Hering. Bisher war dieser hauptsächlich im flachen Wasser vor der schwedischen Südwestküste gefangen worden. Die Holländer bauten Spezialschiffe mit Schleppnetzen, die auf hoher See eingesetzt werden konnten. Zwar galt der holländische Hering unter Feinschmeckern als qualitativ minderwertig gegenüber dem, den die Hanse lieferte, aber er war billiger.



Bild: alamy-images, Berlin

Mittelalterliche Ansicht von London, um 1600

Schutzmaßnahmen, die die Hanse gegen die Konkurrenz ergriff, zeigten wenig Wirkung. Die Holländer boten niedrige Frachtsätze. Schiffbautechnisch hatten sie mittlerweile wohl gleichgezogen, in späterer Zeit überflügelten sie die Hanse sogar. Sie stellten sich gut mit den Regierungen in Dänemark und Norwegen, denen ihre Abhängigkeit von der Hanse immer unangenehm war. Konsequenter noch als die Engländer schlossen sie sich mit deutschen Kaufleuten zu Handelsgesellschaften zusammen, was sie unangreifbar machte. Daneben nutzten sie Krisen der Hanse aus, etwa die Auseinandersetzungen zwischen Bürgerschaft und Rat in

Lübeck (1408 bis 1416). Ausgerechnet am Hauptort der Hanse fand ein Machtkampf zwischen der Oberschicht und den Kaufleute- und Handwerkerverbänden statt, die ein Mitspracherecht in städtischen Dingen beanspruchten. Viele einflussreiche Familien verließen die Stadt, zeitweilig wurde sogar die Reichsacht über Lübeck verhängt. Die Wirren nutzten die Holländer, um ihre Handelsvorteile auszubauen. 1432 ist erstmals ihre Anwesenheit in Nowgorod bezeugt. Ihr Handelsnetz reichte nun bis Russland.



Bild: NY Public Library/BAL, London

Holländischer Hering machte der Hanse Konkurrenz: Fischhändler im Mittelalter.

Lübeck (1408 bis 1416). Ausgerechnet am Hauptort der Hanse fand ein Machtkampf zwischen der Oberschicht und den Kaufleute- und Handwerkerverbänden statt, die ein Mitspracherecht in städtischen Dingen beanspruchten. Viele einflussreiche Familien verließen die Stadt, zeitweilig wurde sogar die Reichsacht über Lübeck verhängt. Die Wirren nutzten die Holländer, um ihre Handelsvorteile auszubauen. 1432 ist erstmals ihre Anwesenheit in Nowgorod bezeugt. Ihr Handelsnetz reichte nun bis Russland.

Uneinigkeit der Hanse

Es stellte sich auch heraus, dass die hansische Abwehrfront Risse hatte. Der Deutsche Orden und die Städte in Livland, allen voran Riga, sahen die Holländer gar nicht ungern. Sie brachten Tuche, Salz und französische Weine und luden dafür Getreide. Sogar der Direkthandel mit polnischen Lieferanten wurde ihnen erlaubt. Boykottbeschlüsse der Hanse ignorierte man. Das führte im Jahr 1438 sogar dazu, dass der Hochmeister des Deutschen Ordens lübische Waren in Preußen beschlagnahmen ließ – als Reaktion auf eine von den Lübeckern angeordnete Sperrung der Ostsee für holländische Schiffe. Angesichts solcher Uneinigkeit war es kein Wunder, dass es seit der Mitte des 15. Jahrhunderts kein hansisches Monopol auf den Handel in der Ostsee mehr gab.



✦ Wehrkirche und Brücke, Roermond
✦ 14.10.2005
✦ 39 Cent ✦



Bild: Interfoto, München/Devi, Schindler


Bierbrauer bei der Arbeit. Der Bierhandel war lange Zeit ein Monopol der Hanse.

Die Hanse – Mythos



des Spätmittelalters

Foto nr.: 225

 *Blütezeit und Abstieg der Hanse (1370–1669)*

Ende einer Ära: Der letzte Hansetag 1669

Schon im 15. Jahrhundert hatte die Hanse viel von ihrer einstigen Macht verloren. Dennoch blieb sie bestehen und es gab auch immer mal Zeiten des Aufschwungs – wenigstens für einzelne Mitglieder. Selbst beim 1669 abgehaltenen letzten Hansetag waren sich die Delegierten nicht bewusst, dass eine Ära zu Ende gegangen war.

1478 eroberte Zar Iwan III. die Stadtrepublik Nowgorod, in der sich das Kontor der Hanse für den Handel mit Russland befand. 1494 ließ er das Kontor schließen. Es wurde 20 Jahre später wiedereröffnet, aber da war seine Bedeutung längst dahin. Am anderen Ende der Ost-West-Handelsachse, im flämischen Brügge, verfiel um diese Zeit das Kontor. Die Stadt wurde von Aufständen erschüttert, in hellen Scharen wanderten die Kaulleute nach Antwerpen ab. Zwei Beispiele für den Niedergang, den die Hanse im 15. Jahrhundert erleben musste. Sie war dem Druck der Fürsten ausgesetzt, die den in ihren jeweiligen Territorien gelegenen Städten keine Selbstständigkeit gönnen wollten, und erfuhr vom Reich keine Unterstützung. Außerdem musste sich die Hanse gegen die großen Handelsgesellschaften aus Süddeutschland und gegen die Konkurrenz der anderen seefahrenden Nationen wehren.



◆ 450 Jahre Augsburger Religionsfrieden
◆ 8.9.2005 * 55 Cent *

Augsburger Religionsfrieden von 1555 und dem darin verabschiedeten Status für die Städte des Reichs lehrte vorübergehend etwas Ruhe. Der Zusammenhalt der Hanse wurde durch solche Ereignisse spaziert. In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts besserte sich die Situation. Die Hanse konnte sich in der Jahrzehnte in ihren Freiheiten gegen Spanien, Frankreich und die Niederlande behaupten, verlor aber Anteile

aufgeladen – am heftigsten in der Hanse. Dort errichtete 1534/35 die kalte reformatorische Sekte der Wiedertäufer ein Gottesreich. In Lübeck, dem Hauptort der Hanse, setzte die Handwerker- und Bürgeropposition die Abschaffung katholischer Gebräuche und eine Verfassung durch, die den patrizischen Rat entmachtete. Ihr Führer Jürgen Wullenwever stiftete Stadt danach in das kostspielige Abenteuer eines Krieges mit Holland und Dänemark, das 1576 prompt mit Niederlagen endete. Wullenwever wurde 1537 hingerichtet. Erst



«Hafen und Fischmarkt in Antwerpen» (flämische Ölgemälde, um 1600): Antwerpen sollte aus Sicht der Hanse im 16. Jahrhundert zu einem Hauptstützpunkt werden, doch diese Pläne scheiterten kriegsbedingt.



Lübeck's Bürgermeister Jürgen Wullenwever kämpft sich gegen seine Ankläger. Holzstich.

Wullenwevers Abenteuer

Das 16. Jahrhundert brachte weitere Unruhen. Die Reformation breitet sich nach 1522 in Nordeuropa aus. In Dänemark und Schweden bewirkte sie eine Stärkung der Zentralgewalt, was wiederum bedeutete, dass diese Staaten der Hanse geschlossener als zuvor gegenübertraten konnten. In den deutschen Städten dagegen sorgte die Lehre Martin Luthers für eine Verschärfung der sozialen Kämpfe. In den Unterschichten und im Handwerk fand die Reformation meist sofort begeisterte Anhänger, während die Oberschicht lange brauchte, bis sie sich überzeugen ließ. Auf diese Weise wurden die Auseinandersetzungen, die in den Städten immer schwellten, nun auch noch religiös

del zurückzugewinnen. 1554 wurde auf einem Hansetag erstmalig die Einführung eines jährlichen finanziellen Beitrags aller Mitglieder beschlossen. 1557 nahmen 63 Städte ein Statut an, das der Gemeinschaft eine feste Struktur gab. Dazu gehörte die Schaffung eines »Syndikus« der die Geschäfte der Hanse bis dahin hatte die Gemeinschaft keine eigenen Beamten gehabt. Bis dahin hatte die Gemeinschaft regelmäßig stattfindenden »Tagfahrten« sich auf den keineswegs regelmäßig stattfindenden »Tagfahrten« sich auf den keineswegs regelmäßig stattfindenden »Tagfahrten« ließ sich in der Zwischenzeit auf den Stadtrat von Lübeck, der sich wie alle laufenden Geschäfte regeln würde. Nun bekam die Hanse einen Kölner Heinrich Sudermann einen juristisch geschulten Geschädigten, der sein Amt bis zu seinem Tod 1591 versah und Maßstäbe setzte

Die Hanse – Mythos



des Spätmittelalters



Foto nr.: 226

Blütezeit und Abstieg der Hanse (1370–1669)



Ende einer Ära: Abgesandte der Hanse legen ihre Privilegien in die Hände des Abt von St. Michael, einem Prämonstratenserkloster in Antwerpen (Xylografie, 19. Jh.).

Die Hanse verliert an Boden

Der Umfang der Hanse allerdings schrumpfte. Immer wieder kam es vor, dass Städte ihre Beiträge schuldig blieben, keine Boten zu den Zusammenkünften entsandten, schließlich ganz austraten – teils auf Druck ihrer Landesherren, teils aber auch weil sie meinten, außerhalb der Hanse oder gegen sie besser zu fahren.

Die nächsten Hiobsbotschaften kamen aus dem Osten. Zar Iwan IV., der Schreckliche nahm die russische Expansion an der Ostsee wieder auf. Er griff 1558 Livland an, das der Deutsche Orden nicht verteidigen konnte. In Narva errichtete er eine Basis für den russischen Handel mit dem Westen. Der Hansestützpunkt Reval war abgemeldet. Als nächste erschienen die Schweden an der livländischen Küste. Sie nahmen den Russen Narva ab. Die livländischen Hansestädte wie Riga, Dorpat und Fellin gerieten in schwedische Hand.

Alle Hoffnungen ruhten danach auf Antwerpen. Hier versuchte die Hanse noch einmal zu

ihren Ursprüngen zurückzukehren. 1564–68 wurde ein Kaufmannshaus errichtet, in dem die Hanseleute gemeinschaftlich leben und arbeiten sollten, wie es im Nowgoroder, Londoner oder Bergener Kontor üblich gewesen war. Die Pläne waren gigantisch, das Haus wurde zum größten Profanbau, den die Hanse je errichtete. Es hatte 23 Lagerräume, 123 Schlafzimmer und 27 Keller. Doch griff bereits 1576 der Spanisch-niederländische Krieg auf Antwerpen über. Viele Kaufleute packten ihre Sachen und verließen die Stadt – ein weiterer schwerer Schlag.

Der nächste folgte in England. Königin Elisabeth I. ließ 1598 den Stallhof in London schließen. Dies war eine Vergeltungsmaßnahme für Gewaltakte, mit denen die Hanse zuvor versucht hatte, den englischen Handel in der Ostsee klein zu halten. Zwar wurde die deutsche Niederlassung in London wenige Jahre später ihren Eigentümern zurückgegeben,

aber ihre Bedeutung als Anlaufstelle der Kaufleute hatte sie eingebüßt.

Das Ende

Jahrhundertlang hatte die Hanse ihre Privilegien verteidigt. Das war noch ganz mittelalterlich gedacht: Die Rechte, die jemand hat, kann der andere nicht haben. Freiheit des Handels, Freiheit der Meere – das kam in den Vorstellungen der Hanse nicht vor. Genau dies aber war der Geist der neuen Zeit. Die Hanse als Organisation konnte sich darauf nicht einstellen,



- ✦ 800 Jahre Stadt Riga
- ✦ Nationaltheater
- ✦ 23.9.1995
- ✦ 16 Santimi ✦

einzelne Mitglieder schon. So beteiligte sich etwa Hamburg im großen Stil am beginnenden Welthandel. Es machte auch im Dreißigjährigen Krieg (1618–48) prächtige Geschäfte, während im übrigen Reich alles in Trümmern lag. Gemeinsam mit Lübeck und Bremen verwaltete Hamburg ab 1630 die Interessen der Hanse, soweit von ihr noch etwas übrig war. 1669 trafen sich ihre Vertreter zum letzten Mal. Der in Lübeck abgehaltene Hansestag sah Gesandte aus insgesamt neun Städten. Neben Lübeck, Hamburg und Bremen zählten dazu Danzig, Rostock, Braunschweig, Hildesheim, Osnabrück und Köln. Ein klares Ergebnis hatte das Treffen nicht, aber an Auflösung oder Ende dachte auch niemand.

Es fand nur danach keine Hanseversammlung mehr statt. Und auch wenn acht deutsche Städte heute den offiziellen Titel »Hansestadt« führen, so ist der Verbund der Hanse seit 1669 praktisch »tot«.

Bild: pictures-alliance, Frankfurt/DPV/Hackenberg



Wappen der Stadt Narva, dem Zentrum des russischen Handels



- ✦ **Bedeutende Bauwerke**
- ✦ Haus »Zum Stockfisch«, Erfurt
- ✦ 15.1.1969
- ✦ 40 Pf ✦



Landkarte von Livland, wo die Hanse wichtige Stützpunkte verlor, und Litauen (um 1575)

Die Hanse – Mythos



des Spätmittelalters