



Lot nr.: L241539

Land/Typ: Motive

Sammlung zum Motive Hamburger Hafen, auf Album, mit FDC und Umschlägen mit Sonderstempeln.

Preis: 15 eur

[Gehen Sie auf die viel auf www.briefmarken-liste.com]





Foto nr.: 2



ten, sondern
region wohne
Seeschiffe fa
, Schlepptz
rdungen git
see und zu
n für Million
it nur für H
'ddeutschl



Foto nr.: 3



ŠPINDLERUV MLÝN
SPINDLERMÜHLE



Die Elbe
eine philatelistische Dokumentation
zur 800 Jahrfeier



NORDPOSTA INTERNATIONAL
POSTFACH 1150
D 2073 LÜTJENSEE

© Preis und Versandstedt Hamburg



© Preis und Versandstedt Hamburg



Foto nr.: 4



Herrliche bis 40 Meter hohe Wasserfälle führen den Fluß nach Königgrätz. Von dort bestieg 1684 der Bischof Johann Freiherr von Talenberg das Gebirge, um am Quellbrunnen der Elbe das Wasser zu weihen und den „Teufel Rübezahl“ zu verfluchen.





Foto nr.: 5



Die Elbe
eine philatelistische Dokumentation
zur 800 Jahrfeier

Dort bei Königgrätz - Hradec Králove - vermerkt der Chronist am 3.7.1866 die große Schlacht zwischen Preußen und Österreichern. Angeblich gab es von den über 400.000 Kriegeren 20.000 Tote, 20.000 zuviel. Durch das Mittelbetal vorbei an zahlreichen Burgen und Festungen geht der Flußverlauf über Pardubitz - Pardobice - nach Kolin.
Und hier ab Kolin ist die Elbe schiffbar bis Ham-

burg. Diese Verbindung wurde schon seit ca. 1360 unter König Karl IV. als Handels- und Nachrichtenweg eingerichtet. Die Benutzung war gebührenpflichtig (Gesetz von 1822). In Kolin sind die gotische Kirche aus dem 14. Jahrhundert und der Judenfriedhof aus dem 15. Jahrhundert sehenswert, zwei Zeugen von der einstigen Bedeutung dieser Stadt.



Foto nr.: 6



Melnik, Blick von der Burg aus dem 13. Jahrhundert auf den Zusammenfluß der Moldau und der Elbe, eine wichtige Wasserstraßenverbindung von Prag nach Hamburg unter Anbindung des nordböhmischen Wirtschaftsgebietes.



Die Elbe
eine philatelistische Dokumentation
zur 800 Jahrfeier



MĚLNÍK

NORDPOSTA INTERNATIONAL
POSTFACH 1150
D 2073 LUTJENSEE



Foto nr.: 7

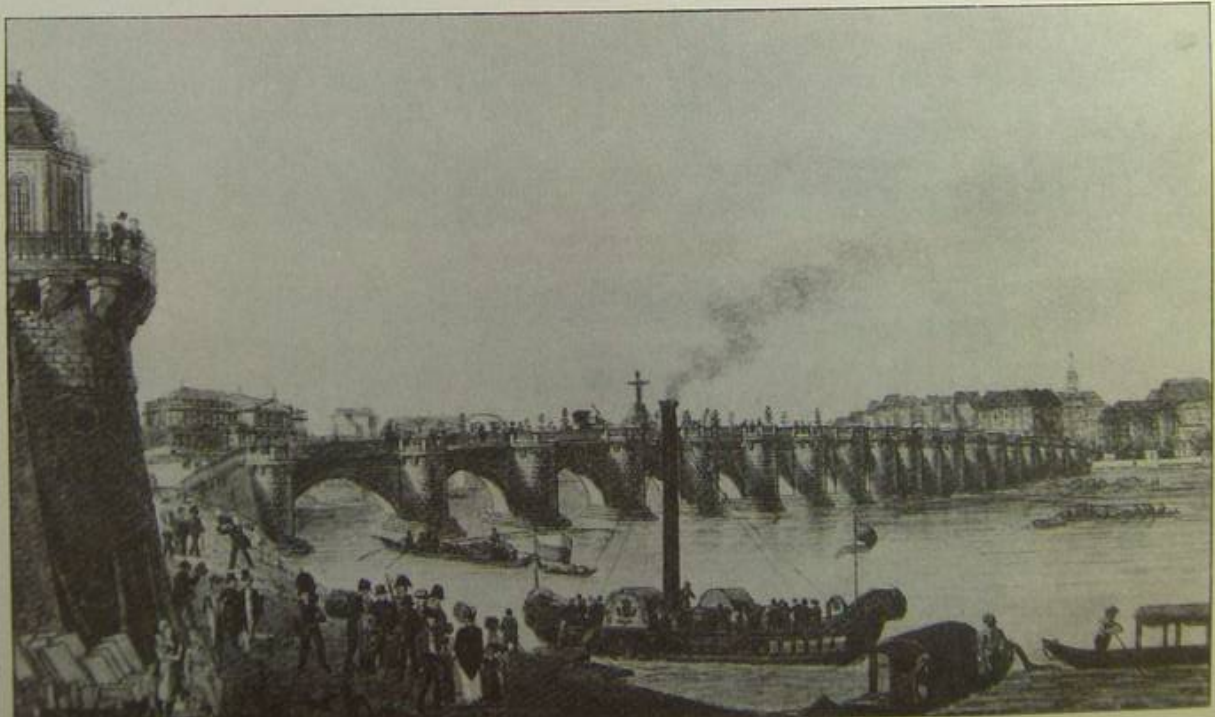




Foto nr.: 8



Die alte Elbbrücke in Dresden



© Foto und Veranschaul. Hartung



Foto nr.: 9



Meißen mit seiner Albrechtsburg aus dem 15. Jahrhundert war lange Zeit das Kernland des späteren Königreiches Sachsen. Johann Friedrich Böttger erfand Anfang des 18. Jahrhunderts das rote Steinzeug und das weiße Porzellan. Damit war der Grundstein gelegt

für die weltberühmte Meißen Porzellanmanufaktur. Die zwei eingebrannten Schwerter wurden zum Wahrzeichen höchster porzellanverarbeitender Kunst. Noch heute wird in Meißen erlesenes Porzellan nach speziell entwickelten Verfahren hergestellt.





Foto nr.: 10



Folgt man von Meißen der Elbe stromabwärts kommt man an das ostwärts von Dessau gelegene Wittenberg. Diese Stadt hat Geschichte

gemacht, als Ausgangspunkt und Rückgrat der Reformation. Hier lebte Martin Luther viele Jahre. 1512 promovierte er zum Doktor der Theologie. Seine Kampfschriften gegen den Papst, seine Übersetzung der Bibel ins Deutsche und sein standhaftes Verhalten fanden ihren Weg größtenteils aus dieser Stadt in die Welt. Die Reformation löste die Gegenreformation aus. Bauernaufstände brachen aus, ein 30jähriger Religionskrieg war die Folge. Die Lutherstadt Wittenberg war der Ausgangspunkt unzähliger lutherischer Gemeinden in der Welt. Über 50 Millionen Menschen sind im Lutherischen Weltbund vereint. Wittenberg wurde weltweit berühmt.



Foto nr.: 11





Foto nr.: 12



Dort, wo die Stepenitz in die Elbe mündet, entstand die ehemalige brandenburgische Handelsstadt Wittenberge. Handel und später Industrie formten das Bild Wittenberges. Diese Stadt ist den norddeutschen Reisenden bekannt als Eisenbahnknotenpunkt zwischen Hamburg und Berlin. Hier fließt die Elbe schon als Strom. Die Elbbrücken wurden im Krieg zerstört und jetzt wieder aufgebaut. Viehzucht und Ackerbau bestimmen das Landschaftsbild um Wittenberge.

Die Elbe fließt an Boizenburg vorbei in die Bundesrepublik. Um den Grenzverlauf in diesem Raum streiten sich heftig Behörden und Instanzen der DDR und der Bundesrepublik.

Ein zweites Mal ist die Elbe zusätzliches Hindernis bei den zwischenstaatlichen Beziehungen.

Dieser Streit ist das äußere Zeichen, daß ein großer deutscher Strom auch trennend wirken kann in einem geteilten Land.



Foto nr.: 13



Lauenburg, Stadt an der Elbe, Grenzstadt am Eisernen Vorhang. Zum ersten Mal als Stadt 1260 erwähnt. Schon früher arbeiteten die Bewohner dort als Händler, Schiffer und Fischer. Vereinigt im "Ehrbaren Schiffsamt" sorgten die Lauenburger für den Weitertransport der Güter nach Hamburg. In Lauenburg war nämlich Umladezwang. Früher auf dem alten Stecknitzkanal mit der ältesten Kastenschleuse, jetzt auf dem Elb-Travekanal kommen die Ladungen von der Elbe nach Lübeck, der alten Handelsmetropole, dem Tor zur Ostsee. Lauenburg ist ein beliebtes Ausflugsziel der Hamburger. Der historische Schaufelraddampfer "Kaiser Wilhelm" lädt ein zu einer nostalgischen Elbefahrt und zum Besuch der Altstadt mit seinen zahlreichen Bürgerhäusern an der Elbstraße.



Altstadt von Lauenburg

NORDPOSTA INTERNATIONAL
POSTFACH 1150
2073 LÜTJENSEE

© Trave und Handelsamt Hamburg

© Trave und Handelsamt Hamburg



Foto nr.: 14



Wer Geesthacht hört, denkt an die Staustufe der Elbe, die große Schleusenanlage, das Pumpspeicherwerk, das Forschungszentrum für Kernenergie und das Kernkraftwerk Krümmel. Viele Geschäftsverbindungen führen zu den zahlreichen leistungsfähigen Klein- und Mittelbetrieben. Diese emsige, weithin bekannte Stadt an der Elbe wird bereits 1216 als Kirch-

dorf genannt. Herrliche Wälder und weitläufiges Marschland verbinden sich zu einem harmonischen Landschaftsbild.

Von 1420 bis 1868 stand Geesthacht unter der beiderstädtischen Verwaltung von Hamburg und Lübeck. Im Rahmen der Gebietsbereinigung fiel die Stadt und seine herrliche Umgebung 1937 an Lauenburg.



Foto nr.: 15



Mitten in der großen Wirtschaftskrise hatte der Salpeter-Importeur, Reeder und Bankier Henry Brarens Sloman das Gelände vom Staat erworben. Aus seinen Salpeter-Geschäften mit Chile verfügte er über die nötigen Finanzreserven, um den Bau trotz rapider Geldentwertung in Angriff zu nehmen.

Als Architekt wählte er Fritz Höger, der in Hamburg bereits einen großen Namen hatte, u. a. auch durch verschiedene Kontorhäuser. Höger versprach Sloman eine "schneidige" Baudurchführung. Als das "Chilehaus", wie man es taufte, fertig war, verblüffte es alle Zeitgenossen: durch sein herbes Klinkerleid mit strahlenartigen, diagonalen Mustern, sein straffes Bauvolumen mit Staffelgeschossen statt einem Schrägdach, vor allem aber durch seine vom

Gelände her bedingte scharfe Spitze im Osten. Diese hatte Höger gleichsam zum "Clou" des Ganzen gemacht. Er war selbst der größte Propagandist seiner Kunst, und viele Kritiker stimmten kräftig mit ein.

Damals entstanden die Metaphern vom Aufwärtsstrebenden, vom gotisch Steilen, ja vom "Deutschen" dieser Architektur. Und immer wieder fiel der Vergleich mit einem Schiff, mit dem Bug eines Ozeandampfers. Nach der bitteren Niederlage im Ersten Weltkrieg, nach der Auslieferung der stolzen deutschen Flotte, als es keinen "Imperator" mehr gab, konnte die kühne Spitze des Chilehauses mit der Figur des Anden-Kondors am "Bug" zu einem Symbol des Wiederaufstieges der deutschen Wirtschaftskraft werden.

Aus dem Sonderdruck der Oberpostdirektion Hamburg
Text: Prof. Dr. Manfred F. Fischer

Hamburg – Tor zur Welt Sehenswürdigkeit Chilehaus



Ersttag
Ausgabe Deutsche Bundespost





Foto nr.: 16



Zwischen Hamburg und der Elbmündung liegt linkselbisch die Stadt Stade. Mit seinen fast 45.000 Einwohnern ist Stade die größte Stadt dieser Region.

Wer eine Stadt entdecken will, soll hierher fahren. Hier spürt er in der Altstadt auf Schritt und Tritt die Geschichte, die Tradition. Stade war nicht nur Schutzburg gegen die normanni-

schen Seeräuber, sondern auch alter Handelsplatz mit Bischofshof, Sitz der Hanse und schwedische Festung.

Heute ist die Stadt Industriezentrum für Chemie, Aluminium und Salzabbau. Die Energie kommt von einem der ältesten Kernkraftwerke der Bundesrepublik nahe dieser Industrieregion.



Foto nr.: 17



Ca. 75 km elbabwärts von Hamburg und fast 25 km vor Cuxhaven liegt die Einfahrt zum Nord-Ostseekanal, liegt Brunsbüttel. Die Reede für die in den Kanal einlaufenden Schiffe ist fast 8 km lang, 1,5 km breit und bei Niedrigwasser 11 m tief.

Dort ankommend passieren die Schiffe nach Holtenau den 700 m langen Vorhafen und dann eine der beiden Schleusen von 215 m Länge und 25 m Breite. 12 1/2 m dickes Mauerwerk liegt zwischen den Schleusenbecken. Die nutzbare Länge einer Schleuse liegt bei 150 m die Tiefe bei 9,97 m.

Am 3. Juni 1887 begannen die Arbeiten unter Kontrolle der "Kaiserlichen Kanal-Kommission" einer besonders eingerichteten Behörde.

Im Juni 1895 wurde der "Kaiser-Wilhelm-Kanal" im Beisein des Kaisers feierlich eröffnet.

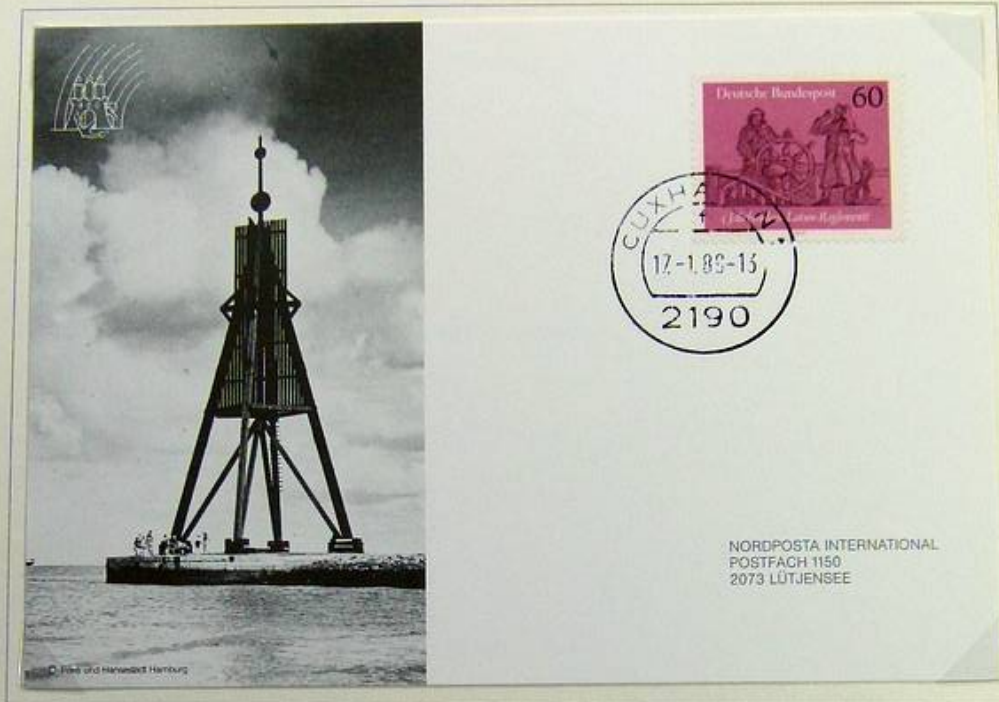
Früher gingen jährlich 200 Schiffe mit ihren Männern bei der Reise um Skagen verloren, 14 Millionen Goldmark waren die jährlichen materiellen Verluste. Heute profitieren alle Länder von dem Kanal. Die Reisewege wurden sicherer und durchschnittlich um 250 km kürzer.

Hamburg als Umschlagplatz des großen Linienverkehrs profitiert vom Kanal. Die Güter aus Übersee werden in Küstenmotorschiffe umgeladen, bevor sie durch den Nord-Ostseekanal in ihre Bestimmungsländer nach Nord- und Osteuropa befördert werden.





Foto nr.: 18



Cuxhaven - einige Geschichtsdaten:

Siedlungsfunde aus allen vor- und frühgeschichtlichen Epochen.

1000 (?) Wikinger übernehmen die ältere sächsische Siedlung an der Elbmündung und verwüsten das Land Hadeln.

1286 Die zum Land Hadeln gehörende Insel O, das spätere Neuwerk, dient Bremer und Hamburger Kaufleuten als Fischmarkt.

1299 Die Herzöge von Sachsen-Lauenburg gestatten Hamburg, auf der Insel ein "Werk" zu errichten.

1300-1310 Hamburg erbaut das "Neue Werk" als Seezeichen an der Elbmündung.

1325 "Dune", das Dorf in den Dünen, wird erstmals urkundlich erwähnt.

1394 Hamburg hißt seine Flagge auf Schloß Ritzebüttel (büttel - altsächsisch "bodal", Bauernteil) und bildet aus der Gerichts- und

Grundherrschaft der Ritter Lappe das Amt Ritzebüttel, dem auch die Insel Neuwerk unterstellt wird.

1543-1628 Die aus dem Bedürfnis der hamburgischen Schifffahrt nach einer Not- und Winterzuflucht entstandene Deichreihensiedlung wird als Dikshave (Deichshafen), Kuckshafen, Kuxhaven, Kuckshagen, Kokeshagen und Ritzebüttel Have bezeichnet. Wahrscheinlich kommt der Name von "Koogshafen", Hafen am Koog, am eingedeichten Vorland.

1628 Soldaten Tillys und Pappenheims in Ritzebüttel.

1739 Der Göttinger Philosoph Georg Christoph Lichtenberg empfiehlt Cuxhaven als geeignetsten Platz für ein deutsches Seebad.

1803 Französische Husaren rücken ins Land.

1809 Englische Truppen landen in Cuxhaven.

1810 Cuxhaven Kanton des "departements des bouches de l'Elbe".



Foto nr.: 19



1816 Der hamburgische Amtmann zu Ritzebüttel; Amandus Augustus Abendroth (1809-1811 und 1814-1821) gründet das Seebad Cuxhaven. Er veröffentlicht 1818 den ersten genauen Grundriß des Hafens.

1864 Dänische Fregatten unterliegen in einem Seegefecht mit preußisch-österreichischen Schiffen.

1902 Robert Dohrmann gründet das Seebad Duhnen. Die HAPAG verlegt ihren Schnell-dampferverkehr nach Cuxhaven. Eingemeindung von Döse.

1907 Cuxhaven (12.000 Einwohner) werden Stadtrechte verliehen.

1908 Hamburg errichtet einen Großfischmarkt und eröffnet den Nordsee-Fischereihafen.

1912 Ausbau einer Anlegestelle für Übersee-schiffe (Steubenhöft).

1914 Ausbau des Amerikahafens.

1935 Duhnen, Stickenbüttel, Süderwisch, Westerwisch und Groden werden eingemein-det. Neuwerk wird Ortsteil Cuxhavens.

1937 Cuxhaven wird - im Austausch gegen Harburg und andere Gebiete kreisfreie, preußi-sche Stadt der Provinz Hannover (Groß-Ham-burg-Gesetz).

1962 Im Austausch gegen Teile der im Cuxha-vener Fischereihafengebiet gelegenen Ham-burger Exklave fallen Neuwerk und Scharhörn mit den umgebenden Wattenflächen an Ham-burg (Cuxhaven-Vertrag, Staatsvertrag zwis-chen Hamburg und Niedersachsen).

1964 Staatliche Anerkennung Cuxhavens als Nordseeheilbad für die Orts- und Kurteile Duh-nen, Döse und Grimmershörn.

1966 Offizielle Einweihung der neuen Hafens-leuse. Cuxhaven 150 Jahre Seebad.

1968 Generalplanung für das Nordseeheilbad Cuxhaven.

Bis auf den Zeitraum von 1937-1970 gehört Neuwerk zu Hamburg. Vielleicht wird hier ein-mal ein Industrie- und Tiefwasserhafen entste-hen. Insel und Wattenmeer wären dann zer-stört. Die Natur ist in Gefahr.



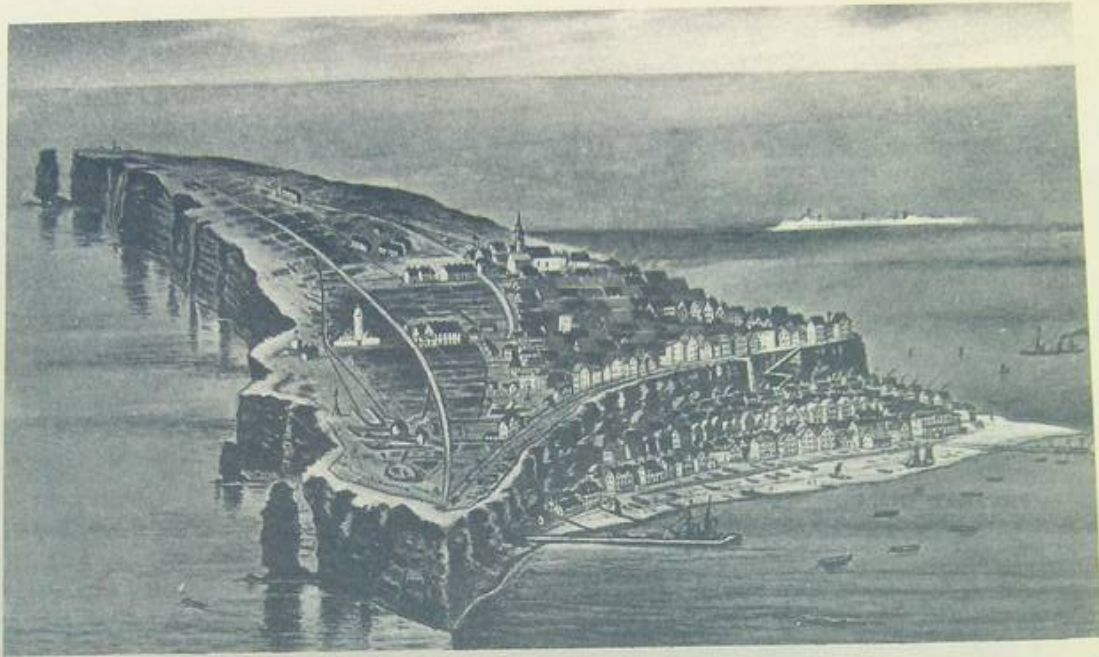
Wattenpost zur Insel Neuwerk

© Foto und Historische Postkarte

© Foto und Historische Postkarte



Foto nr.: 20



Helgoland, seit 1. 7. 1890 wieder deutsch, steht vor seinem 100. Jubiläum.



Helgoland grüßt
den Hamburger Hafen

NORDPOSTA INTERNATIONAL
POSTFACH 1150
2073 LÜTJENSEE

© Freie und Hansestadt Hamburg

© Freie und Hansestadt Hamburg



Foto nr.: 21



Hamburgs Hafen feiert 800 Jahre

In diesem Jahr feiert Hamburg den 800. Geburtstag seines Hafens. Aus dem bescheidenen Alsterhafen am Nikolaifleet ist ein Welthafen geworden – der drittgrößte Hafen in Europa und der zehntgrößte in der Welt. Bereits im 9. und 10. Jahrhundert gab es am ehemaligen Reichenstraßenfleet eine kleine Hafenanlage. Von dieser „Schiffslände“ der damals noch Bischöflichen Altstadt wurde bereits über die Elbe und die Nordsee ein bescheidener Fernhandel betrieben.

Als die Geburtsstunde des Hamburger Hafens aber gilt der 7. Mai 1189. Damals verlieh Kaiser Friedrich Barbarossa vor seinem letzten Kreuzzug ins Heilige Land der „Neustadt“ am Nikolaifleet – 1188 eigens für Schiffe und Händler gegründet – besondere Handels- und Schifffahrtsprivilegien.

Als die Wassertiefe im Nikolaifleet für größere Schiffe nicht mehr ausreichte, wurde im 13. Jahrhundert in der Alstermündung eine Außenreedee geschaffen. Mit der Hanse und dem stärkeren Überseehandel kamen immer mehr Segelschiffe die Elbe herauf. Im 17. Jahrhundert entstand neben dem bereits vorhandenen Binnenhafen der Niederhafen vor dem heutigen Baumwall, Vorsetzen und Johannisbollwerk. Im 17. und 18. Jahrhundert entwickelte sich der Hamburger Hafen immer mehr zu einem internationalen Hafen. Nur in der „Napoleonischen Zeit“ um 1810 während der „Kontinentalsperre“ erlitt der Hafen schwere Rückschläge. Manchmal kam tagelang kein Schiff an Cuxhaven vorbei die Elbe hoch. Nach Abzug der französischen Truppen ging es im Hafen rasch wieder aufwärts.



Foto nr.: 22



Auf Wunsch der Stadt wurde für den ersten Arbeitstag im Geburtstagsjahr 1989, den 2. Januar, dieser Stempel eingesetzt. In dem Stempel und auf dem dazugehörigen Sonderumschlag erscheint zum ersten Male eines der für das Jubiläumsjahr vorgesehenen Embleme. Auf den nachfolgenden Briefen werden immer

wieder die Hafensymbole, das Staatswappen und das Admiraltätswappen gezeigt. Alle in dieser Sammlung benutzten Signets sind Eigentum der Freien und Hansestadt Hamburg und wurden der Nordposta International für diese philatelistische Dokumentation lizenziert zur Verfügung gestellt.



Foto nr.: 23



Der Auftakt: Die Vereinten Nationen in Hamburg

Auszug aus dem offiziellen Mitteilungsblatt Philatelie-Journal
Wien 2 / 1989 der Postverwaltung der Vereinten Nationen

Im Jahr 1989 feiert der Hamburger Hafen seinen 800. Geburtstag. Aus diesem Anlaß veranstaltet die NORDPOSTA INTERNATIONAL am 17. und 18. März 1989 in den historischen Räumen der alten Oberpostdirektion Hamburg eine Briefmarkenausstellung, bei der auch philatelistische UNO-Objekte zu sehen sein werden. Der bei dieser Veranstaltung zur Verwendung kommende Erinnerungstempel der UNPA-Wien zeigt das im Hamburger Hafen liegende Museumsschiff „Rickmer Rickmers“, das zu

den Sehenswürdigkeiten der Stadt gehört. Dieser Stempel wurde, wie auch alle anderen Erinnerungstempel der UNPA-Wien im Jahr 1989, von Auguste Böcskő, Österreich, entworfen.

Der bei dieser Briefmarkenausstellung an beiden Tagen zur Verwendung gelangende Sonderstempel der Deutschen Bundespost zeigt das offizielle Emblem zur 800-Jahr-Feier des Hamburger Hafens und das UNO-Emblem.





Foto nr.: 24



800 anniversaire
du port d'Hambourg



Exposition:
Timbres-poste
des Nations Unies

© Fiske und Hammebeck Hamburg



Arbeitsgruppe Philatelie
800 Jahre Hamburger Hafen
Postfach 30 39 01
D 2000 Hamburg 36
République Fédérale d'Allemagne

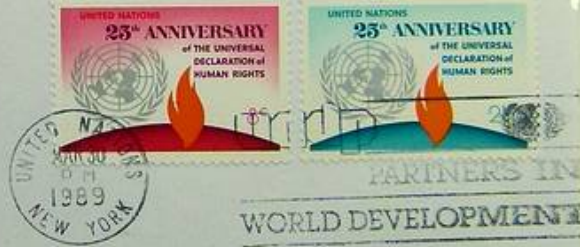


800 anniversary
Hamburg Harbour



Exhibition:
Stamps of the
United Nations

© Fiske und Hammebeck Hamburg



PARTNERS IN
WORLD DEVELOPMENT

NORDPOSTA INTERNATIONAL
P.O. BOX 3132
RESTON, VA 22090

© Fiske und Hammebeck Hamburg



Foto nr.: 25



TT-Line
MS »ROBIN HOOD«
Deutsche Schiffspost



1989
Hamburgs Hafen wird
800 Jahre alt

© Fiske und Hanselbäck Hamburg



NORDPOSTA INTERNATIONAL
POSTFACH 1150
D 2073 LÜTJENSEE



MS ROBIN HOOD
24.000 BRZ
TT-Line, Hamburg

Jungfernfahrt
Bremerhaven - Travemünde - Trelleborg
27.-29. Januar 1989



NORDPOSTA INTERNATIONAL
POSTFACH 1150
D 2073 LÜTJENSEE

© Fiske und Hanselbäck Hamburg



Foto nr.: 26



Grüße zum
800. Hafengeburtstag



vom MS »Arkona«
(ex »Astor«)

Nordposta International
poste restante
D 2000 Hamburg 112

MS »Arkona« (ex »Astor«)

Das MS »Astor« wurde 1981 bei den Howaldtswerken - Deutsche Werft AG in Hamburg für die Hafendampfschiffahrts AG, Hamburg, gebaut. Eigentümer war die KG Kymo, Verwaltung für Schiffsbeteiligungen, Hamburg. 1984 wurde das Schiff an die South Africa Marine Corp., Kapstadt, verkauft. Denen war es aber zu klein, und so mußte das Schiff bereits 1985 wei-

terverkauft werden. Über die Deutsche Afrika Linien, die VEB Schiffskommerz, Import-Export, Rostock, kam die »Astor« an die Deutsche Seereederei in Rostock. Dort verkehrt sie unter ihrem neuen Namen »Arkona«.

Die VEB Philatelie Wermisdorf war behilflich, den Schiffspoststempel der »Arkona« zu besorgen.



Foto nr.: 27



Deutsche Schiffspost
MS Wappen von Hamburg



800 Jahre
Hamburger Hafen



Nordposta International
Postfach 1150
2073 Lütjensee

© Freie und Hansestadt Hamburg



Grüße vom MS Poseidon
zum 800. Hafengeburtstag



Seetouristik
2390 Flensburg, Norderhofenden 19



SAIL 89
c.o. Nordposta International
2000 Hamburg 112
poste restante

© Freie und Hansestadt Hamburg

© Freie und Hansestadt Hamburg



Foto nr.: 28



Zerstörer »Hamburg«

Der Zerstörer »Hamburg« der deutschen Marine ist Patenschiff der Freien und Hansestadt Hamburg. Am 29. Januar 1959 wurde der Zerstörer als erstes Schiff dieser Baureihe auf der Hamburger Stücken-Werft auf Kiel gelegt. Der Stapellauf erfolgte am 23. März 1960, die Indienststellung am 23. März 1964. Eine Patenschaft verbindet seit 1964 Schiff und Stadt. Der Zerstörer »Hamburg« ist der erste Nachkriegszerstörerneubau der Bundesrepublik Deutschland. In den 70er Jahren modernisiert, ist er auf Schiff-Schiff-FK und Düppelraketenwerfer umgerüstet worden. Der Zerstörer gehört zum 2.

Zerstörergeschwader und ist in Wilhelmshaven beheimatet. Dieses Geschwader besteht insgesamt aus vier Zerstörern, die den Namen deutscher Bundesländer tragen:

Hamburg (D 181), Schleswig-Holstein (D 182), Bayern (D 183), Hessen (D 184).

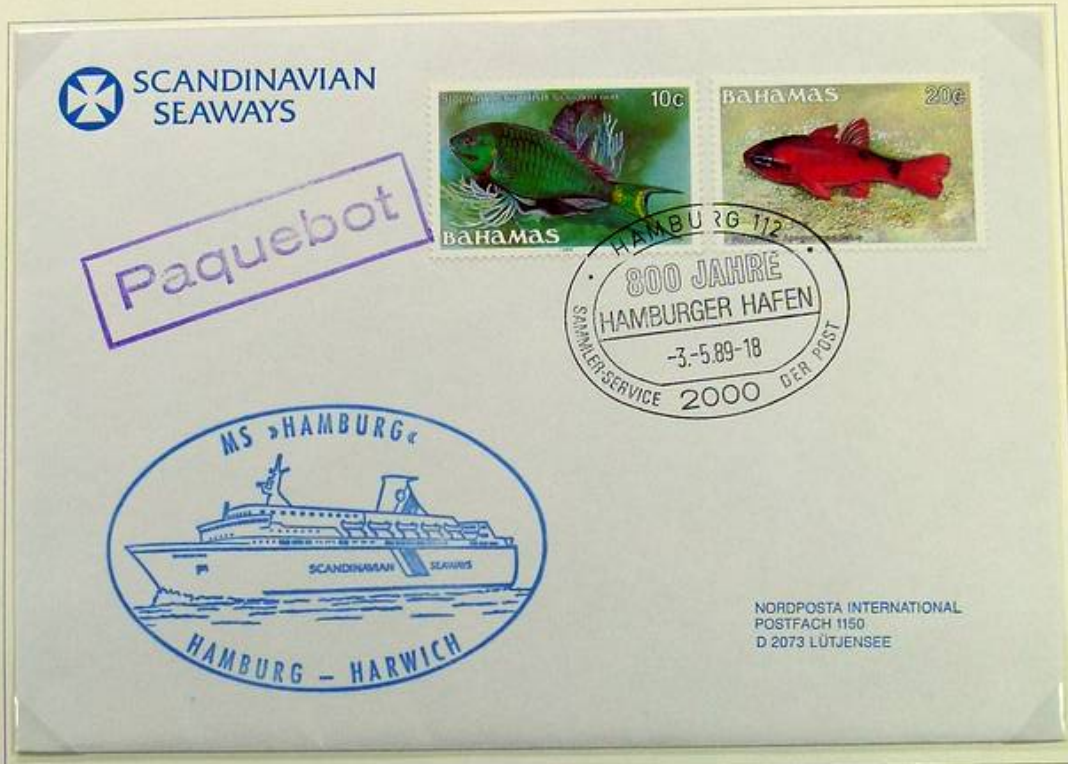
Technische Daten:

Wasserverdrängung	3400 t
Länge	134 m
Breite	13,40 m
Tiefgang	6,95 m
Antrieb	68 000 PS
Geschwindigkeit	34 kn





Foto nr.: 29



MS »Hamburg«

Das MS »Hamburg« (13 141 BRT) fährt ganzjährig auf der Route Hamburg-Harwich (Südost-England), Fahrzeit ca. 20 Stunden (368 Seemeilen pro Strecke). Gebaut wurde das Schiff 1976 bei der Werft Nobiskrug, Rendsburg. Reederei ist die DFDS A/s, Kopenhagen (Scandinavian Seaways), Eigner die DFDS Seacruises (Bahamas) Ltd., Nassau. Die MS »Hamburg« faßt 1085 Personen, hat 233 Kabinen and Bord

und kann 400 Pkw oder 57 Trailer befördern. An Bord: Restaurants, Café, Bars, Kino, Konferenzräume, Duty-Free-Shops, Spielcasino u. a. Das Schiff fährt alle zwei Tage ab St. Pauli-Landungsbrücken.

Die Deutsche Bundespost hat diesen Brief als Paquebot nur anerkannt, da er ordnungsgemäß mit Bahama-Marken frankiert war.



Foto nr.: 30



Hapag-Lloyd AG

MS »Hamburg Express«

Am 8. Januar 1972 lief auf der Werft Blohm & Voss in Hamburg für die Hapag-Lloyd AG das erste deutsche Vollcontainerschiff der „dritten Generation“ vom Stapel. Frau Ilse Klasen, Gattin des Bundesbankpräsidenten Dr. Karl Klasen, taufte den Neubau auf den Namen »Hamburg Express«.

Die Rundreisedauer der »Hamburg Express« und ihrer drei Schwesterschiffe beträgt 63 Tage. Schnelle konventionelle Frachter benötigen jetzt noch 100 Tage. Bei dem Einsatz von konventionellen Schiffen rechnet man im Fahrtgebiet Ostasien das Verhältnis von Hafen-zu Seetagen 50 : 50. Demgegenüber werden die Containerschiffe der dritten Generation jährlich 280 Seetage und nur noch 70 Hafentage haben.

Technische Daten:

Länge über alles 287,50 m
Länge zwischen den Loten 273,00 m

Breite auf Spanten 32,20 m
Seitenhöhe bis Oberdeck 25,00 m
Tiefgang max. 12,03 m
Tragfähigkeit ca. 41.500 t
Vermessung ca. 55.400 BRT
Dienstgeschwindigkeit 26 kn
Klasse GL + 100 A 4E + MC 16/24
Stellplätze für 3.010 Container à 20 ft
10 wasserdichte Schotte
Antrieb durch zwei STAL LAVAL-Dampfturbinen
Typ AP 40/136 mit je 40.566 PS
zwei BABCOCK-Kessel
2 Propeller Ø 6,15 m
Brennstoffvorrat 11.000 t
Schlingerdämpfung durch eine B+V/Siemens-Elektrofin-Flossenstabilisierungsanlage
2 elektrische Bugstrahlruder mit Verstellpropellern mit je 1.000 PS Leistung
Besatzung ca. 35 (für die Einfahrzeit)



1189 – 1989
800 Jahre
Hamburger Hafen

MS „HAMBURG EXPRESS“

NORDPOSTA INTERNATIONAL
POSTFACH 1150
2073 LÜTJENSEE
FED. REP. OF GERMANY



Foto nr.: 31



Hapag-Lloyd AG

MS „Heidelberg Express“ ist der Name eines der ersten beiden Hapag-Lloyd Containerschiffe einer neuen Generation. Sie zeichnen sich nicht durch ihre Größe aus wie ihre Vorläufer, sondern durch ein von Grund auf neues „Schiffsbetriebskonzept unter deutscher Flagge“.

Wesentliche Elemente dieser neuen Generation sind:

- Verwirklichung der bei Hapag-Lloyd entwickelten Schiffsführungszentrale für den Einmannbetrieb
- Kontrolle und Führung des gesamten Schiffsbetriebes von der Brücke mit Fortfall des Maschinenleitstandes
- Erstmalsiger Einsatz des in Nautik und Technik ausgebildeten Schiffsbetriebsoffiziers und damit mögliche Reduktion der Besatzungszahl auf 14 Personen
- Schaffung eines Datenverarbeitungsverbundes zwischen Schiffs- und Landbetrieb
- Vereinfachung aller technischen Anlagen, um bei hoher Zuverlässigkeit geringe Wartungskosten zu erreichen

- Konsequente Trennung von Arbeits-, Wohn- und Freizeitbereich für die Besatzung.

Technische Daten:

Länge über alles	206,40 m
Länge zwischen den Loten	193,25 m
Breite auf Spanten	32,20 m
Seitenhöhe	18,80 m
Tiefgang	11,00 m
maximaler Tiefgang	12,50 m
Tragfähigkeit bei 11,00 m Tiefgang	ca. 27.300 t
Tragfähigkeit bei 12,50 m Tiefgang	ca. 34.800 t
Containerkapazität unter Deck	986 TEU
Containerkapazität an Deck	1.305 TEU
Containerkapazität gesamt	2.291 TEU
Anzahl der Kühlcontainersteckdosen	154
Hauptmaschine	
Lizenz MAN-B+W 8 L 80 MC + TCS	
Leistung	21.700 kW (29.512 PS) / 85 UPM
Dienstgeschwindigkeit	21,0 kn
E-Kapazität	4.800 kW (el)
Bugstrahler	1.500 kW
Klasse	GL + 100 A 4 E „Containerschiff“ + MC AUT

MS „HEIDELBERG EXPRESS“



1189 – 1989
800 Jahre
Hamburger Hafen

© Fests und Hanselnd Hamburg



NORDPOSTA INTERNATIONAL
POSTFACH 1150
2073 LUTJENSEE

© Fests und Hanselnd Hamburg



Foto nr.: 32



Die »Sørlandet« wurde nach dem gleichnamigen südnorwegischen Landesteil benannt und 1927 in Kristiansand, der Hauptstadt des Sørlandes, von der Werft Hojvolds gebaut. Sie ist der älteste in Norwegen gebaute Rahsegler. Technische Daten: Takelung: Vollschiiff, Segelfläche: 1167 m², Masthöhe: 35 m, Verdrängung: 568 BRT, Länge: 66 m, Breite 8,9 m, Tiefgang: 4,4 m, Maschine: 564 PS. Stammbesatzung: 18 Personen, Trainees: 70 Personen.

7000 jungen Leuten hat die »Sørlandet« zu ihren »ersten Seebeinen« verholfen. Heute gehört das Schiff der Stiftung »Fullriggeren Sørlandet« und segelt neben dem Routine-Segelprogramm auch erfolgreich bei Sail-Training-Association (S.T.A)-Regatten. Die »Sørlandet« war das erste Schiff, auf dem auch »Schiffsmädchen« zugelassen waren – heute eine Selbstverständlichkeit auf allen norwegischen Windjammern.

Kronprinz Harald und Kronprinzessin Sonja
zu Gast auf Norwegens Windjammern
im Hamburger Hafen



1189 – 1989
800 Jahre
Hamburger Hafen



B-Post
Nordpostå: Halengeburstag
o.o. SS Sørlandet
Kristiansand



Foto nr.: 33



Aus dem Amtsblatt des Bundesministeriums für das Post- und Fernmeldewesen, Bonn

SONDERPOSTWERTZEICHEN

800 Jahre Hamburger Hafen

Entwurf: W. P. Seiter, Weingarten

Druck: Sechsfarben-Offsetdruck der Bundesdruckerei Berlin

Größe: 43 x 25,5 mm

Papier: gestrichenes weißes fluoreszierendes Postwertzeichenpapier DP 2

Ausgabetag: 5. Mai 1989

Entwurf des Ersttagsstempels: W. P. Seiter, Weingarten

Motiv: Poller





Foto nr.: 34



Ersttagsbrief
800 Jahre Hamburger Hafen



5. Mai 1989



Drucksache

Nordposta International
Postfach 1150
2073 Lütjensee

© Free und Hansestadt Hamburg

Erster Tag
der Ausgabe



800 Jahre
Hamburger Hafen



Drucksache

Nordposta International
Postfach 1150
2073 Lütjensee

© Free und Hansestadt Hamburg

© Free und Hansestadt Hamburg



Foto nr.: 35





Foto nr.: 36





Foto nr.: 37



Eine besondere Attraktion zum 800. Hafengeburtstag war der Aufstieg von Heißluftballonen. Über 40 Meldungen aus ganz Europa lagen vor, aber nur 20 Heißluftballone konnten aus Platzgründen vom Stülcken-Gelände auf Steinwerder gegenüber den St. Pauli Landungsbrücken starten.

1987 wurde der D-Hamburg als 1. „Hamburger“ Ballon mit Elbwasser vom damaligen Wirtschaftssenator Volker Lange getauft. Mittlerweile gibt es in Hamburg fünf Ballone, wobei

der D-Ottifant als Sonderform eine neue Dimension darstellt.

Die Verantwortlichen des 800. Hafengeburtstages haben die Idee geboren, zu diesem Fest viele bunte Riesen zu einem Spektakel zu versammeln.

Ballonfahrer Karl-Heinz Krug, der seit 1985 mit seinen Ballonen den Himmel zur Hafenshow belebte, ist vom Hamburger Senat beauftragt worden, dieses Fest der Ballone zu organisieren.



Foto nr.: 38





Foto nr.: 39



Segelschulschiff Gorch Fock
Flaggschiff der SAIL '89

Schiffstyp:	Bark
Größe:	1499 BRT
Baujahr:	1958
Bauort:	Hamburg / Blohm & Voss
Auftraggeber:	Deutsche Bundesmarine
Segelfläche:	2037 qm
Länge:	89,03 mtr.
Breite:	12,00 mtr.
Tiefgang:	5,25 mtr
Diesel-Hilfsmotor:	800 PS (11 Kn.)



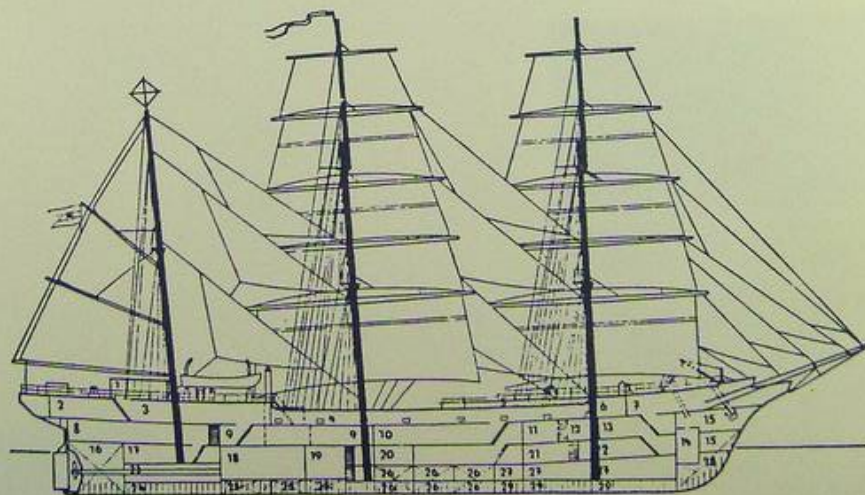
SSS GORCH FOCK
IN HAMBURG

Nordpost International
Postfach 1150
2073 Lütjensee

© Preis und Versandort: Hamburg
© Briefmarkenwert: Hamburg



Foto nr.: 40



Aufteilung der Decks und Räume

1 Navigations- und Funkraum, 2 Kommandant, 3 Messe und Kammern für 9 Offiziere, Schreibstube und Lazarett, 4 Oberdeck, 5 Kombüse, 6 Kantine, 7 Waschräume und Klosetts, 8 Messe und Kammern für 16 Bootsmänner, 9 Wohnraum für 100 Schüler, 10 Wohnraum für 100 Schüler, 11 Wohnraum für Maate, 12 Wohnraum für Maate, 13 Wohnräume für Stammbeatzung, 14 Kettenkasten, 15 Hellegatts, 16 Frischwasser, 17 Hellegatts, 18 Hauptmaschine, 19 Hilfsmaschinen, 20 Hellegatts und Lasten, 21 Kühlraum und Proviantlast, 22 Schuster und Schneider, 23 Gang, 24 Leerzelle, 25 Treiböl/Öl, 26 Frischwasser, 27 Last und Kühlmachine, 28 Frischwasser, 29 Leerzelle.



Foto nr.: 41





Foto nr.: 42



»Polarstern«

Zur 800 Jahr-Feier des Hamburger Hafens erhielten einige Schiffe anlässlich ihres Besuches im Hafen einen besonderen Schiffspoststempel.

Voraussetzung für einen solchen Stempel war ein vorhandenes Bordpostamt im Rahmen der Funktionen des jeweiligen Schiffes. Da einige

Schiffe nur ganz kurze Zeit im Hafen lagen, konnten die Stempel auch nur entsprechend kurze Zeit zum Einsatz kommen: von 5 Stunden bis 2 Tage.

Alle diese Stempel sind bereits sehr gefragt. Die Voraussetzungen, diese zu erhalten waren meist denkbar ungünstig für den Sammler.





Foto nr.: 43



Der Flughafen Hamburg und die Deutsche Lufthansa leisteten ihren eigenen Beitrag zur 800 Jahr-Feier





Foto nr.: 44



»LIBERTAD«

Fregata Armada Republica Argentina LIBERTAD ist der eigentliche Name dieses neuzeitlichen Segelschulschiffes der argentinischen Marine.

1963 wurde es auf der argentinischen Staatswerft in Rio Santiago gebaute Vollschiiff in Dienst gestellt. Der Heimathafen ist Buenos Aires. Doch dort fand man die LIBERTAD wenig. Viele Weltreisen brachten das Schiff mehrmals nach Deutschland. Die ca. 350 Mann Besatzung mit zahlreichen Kadetten und Anwärtern der Marine-Maschinenbauschule.

Länge über alles: 103,00 m
größte Breite: 13,80 m
höchster Mast: 48,66 m
Segelfläche: 2.643 qm

Wie bei der AMERIGO VESPUCCI hat das Schiff zuviel Besatzung und zuviel Maschinenkraft. Allerdings wird im Training das Landen mit Schaluppen geübt, sowie Radarausbildung - Reichweite 48 sm - und Seefunkdienst.





Foto nr.: 45



»AMERIGO VESPUCCI«

Die „Schönste“ unter den Hamburg-Besuchern war zweifellos die AMERIGO VESPUCCI. Wie eine der Fregatten aus einer Seeräuberserie des Fernsehens, mit den Andeutungen von Geschützportfen, mit herrlicher Gallionsfigur und einer traumhaft schönen Heckgalerie. Nicht ganz in die echte „sportliche“ Sail paßt die Besatzung von über 400 Personen und der Motor von 1.900 PS.

Länge über alles: 101,0 m
größte Breite: 15,5 m
Segelfläche: 2.100 qm

Der Heimathafen ist La Spezia und der Eigner ist die italienische Kriegsmarine, Accademia Navale in Livorno.

Das Schiff ist nach dem berühmten Seefahrer und Entdecker Amerigo Vespucci (1451–1512) benannt. Bei Zeitgenossen erregten die Aufzeichnungen von seinen Reisen nach Südamerika großes Aufsehen. Der Kontinent Amerika wurde nach ihm benannt.



Foto nr.: 46



»SAGRES«

1937 wurde bei Blohm & Voss Hamburg für die Kriegsmarine die ALBERT LEO SCHLAGETER in Dienst gestellt und diente zur Ausbildung angehender Marineoffiziere. Während des letzten Krieges durch Mineneinwirkung beschädigt, übernahmen bei Kriegsende die Amerikaner die stählerne Bark und übergaben sie 1948 den Brasilianern. Das in Südamerika beheimatete Schiff hieß fortan »GUANABARA« und wurde darauf Schulschiff der portugiesischen Marine. Traditionell hieß es nunmehr als 2. Schiff »SAGRES«. Es ist auf den Weltmeeren durch seine roten christlichen Kreuze in den Segeln bekannt.

Die »SAGRES I« war ein stählernes Vollschiiff und wurde als »RICKMER RICKMERS« in Dienst gestellt. Unter dem Namen »MAX« segelte das Schiff in der Salpeterfahrt, wurde 1916 portugiesisch und hieß ab 1924 als Schulschiff »SAGRES«. Jetzt liegt sie wieder als »RICKMER RICKMERS« als Museumsschiff im Hamburger Hafen.

Also beide »SAGRES« waren ursprünglich deutsch. Die 89,6 m lange und 12,20 m breite »SAGRES II« hat eine Segelfläche von 1.964 qm und war eine weitere Attraktion der SAIL '89 im Hamburger Hafen.



Foto nr.: 47



»GROSSHERZOGIN ELISABETH«

Als Segelschulschiff eingesetzt, dient die »GROSSHERZOGIN ELISABETH« als Internat für junge auszubildende Matrosen und für Studenten des Fachbereichs Seefahrt für Ausbildungsreisen.

Länge über alles: 63,70 m
Breite: 8,23 m
Masthöhe: 33,00 m
Segelfläche: 1.000 qm
ca. 40 Kojenplätze

Eigner: Fachoberschule Seefahrt und Schiffschiffverein Elsfleth / Weser.





Foto nr.: 48



»ALEXANDER VON HUMBOLDT«

Das allen Ostseefahrern bekannte ehemalige Feuerschiff KIEL wurde von der DSST (Deutsche Stiftung Sail Training) 1987-88 zur Bark umgebaut. Weithin sichtbar ist das Schiff an seinen grünen Segeln zu erkennen. 15 Mann Stammbesatzung und 40 Auszubildende sind an Bord. Das bereits 1906 gebaute Feuerschiff wurde bei den Motorenwerken GmbH, Bremerhaven umgebaut und hat jetzt folgende Abmessungen:

Länge über alles: 63,00 m
Breite: 8,02 m
Segelfläche: 1.010 qm
Mastenhöhe: 29,80 m

Der Umbau soll 2,2 Millionen Mark gekostet haben.

Das Schiff ist in Bremerhaven beheimatet.





Foto nr.: 49



»DAR MŁODZIEZY«

Die allen Hamburgern gut bekannte »DAR POMORZA« wurde zum Museum in Gdynia (Gotenhafen). Ersatz für dieses den neuen Sicherheitsbestimmungen nicht mehr entsprechende Schiff wurde das Vollschiif »DAR MŁODZIEZY«. Das Schiff ist 105,4 m lang und 14 m breit. Mit seinen 242 Mann Besatzung ist der Segler einer der modernsten auf den Weltmeeren.

Die Segelfläche von 3.000 qm kann das Schiff schnell machen. Der Stapellauf erfolgte Ende 1981 und bereits im Sommer 1982 absolvierte die »DAR MŁODZIEZY« ihre erste Reise. Der Heimathafen ist Danzig (Gdansk). Die Bauwert ist Stoczina Gdansk.





Foto nr.: 50



»GLORIA«

Diese Bark wurde nach den Grundplänen der ersten »GORCH FOCK« gebaut, jedoch am Heck und Brückenaufbauten geändert. Der Aktionsradius ist mit 60 Tagen beträchtlich und kann durch einen zusätzlichen 530 PS starken Motor erweitert werden.

1968 für die Kriegsflotte Kolumbiens (Armada de Columbia) in Bilbao / Spanien in Dienst gestellt, hat die »GLORIA« schon etliche Weltreisen unternommen.

9 Offiziere, 5 Offiziersausbilder und ca. 130 Kadetten und Mannschaften befinden sich an Bord.

Der Heimathafen ist Cartagena.

Länge über alles: 76 m

größte Breite: 10,6 m

Höhe Großmast: 36 m

Segelfläche: 1250 qm

Zur »SAIL '89« bewunderten die Besucher bei der Auslaufparade, daß die Matrosen trotz ungünstiger Witterung in Paradeaufstellung auf den Rahen standen.





Foto nr.: 51



»CAPITAN MIRANDA«

heißt der 3-Mast-Stagsegelschoner, das Segelschulschiff der Marine von Uruguay. So heißt auch einer der berühmtesten Geographen und Ozeanologen Südamerikas. Er ist der Namenspate des Trainingsschiffes, das in Montevideo beheimatet ist.

Die Geschichte des Schiffes ist typisch süd-amerikanisch. 1930 als Dreimastschoner gebaut, fuhr es nur kurze Zeit unter Segeln. Nach dem Kappen der Masten wurde es als Motorschiff für hydrographische Aufgaben genutzt.

Erst 1978 wurde es erneut umgerüstet und wiederum zum Segler umgebaut und dann als Ausbildungsschiff für die uruguayische Marine eingesetzt.

Länge über alles: 60,21 m
Breite: 8,00 m

85 Mann Besatzung einschließlich der im Lehrgang befindlichen Kadetten.

Der 500 PS starke Diesel kann im Bedarfsfall die Segelfläche von 722 qm unterstützen.



Foto nr.: 52



Gleiches – so befanden die Delegierten in den beiden anderen Arbeitsgruppen – sei aber auch auf kulturellem und sozialem Gebiet notwendig und machbar. Die Hanse-Verbindungen böten über alle Grenzen hinweg eine hervorragende Plattform, um über soziale Entwicklungen in den Städten und Regionen mittels verbesserter Kommunikationsmöglichkeiten zu informieren und so Angleichungen anzustreben. Der kulturelle Austausch sei das beste

Mittel, in einem immer enger zusammenrückenden Europa nationale Identitäten zu bewahren und kulturelle Eigenständigkeiten auch kleinerer Mitgliedsgruppen der großen Nationengemeinschaft zu erhalten und dem Nachbarn deutlich zu machen. Eine gezielte Förderung dieser Bestrebungen durch die EG auch außerhalb ihrer Grenzen sei ein „Luxus“, den sich die Gemeinschaft leisten müsse, auch wenn er keine Überschüsse produziere.



Foto nr.: 53



»MIR«

Das im August 1987 in Dienst gestellte Segelschiff MIR (Friede) gehört der V/O Sudoimport in Moskau und ist in Leningrad beheimatet. Die MIR ist ein Schwesterschiff der DRUZHBA und hat wie dieses mit der Gdansk Shipyard in Polen nicht nur denselben Bauherrn, sondern ebenfalls eine Ausrüstung mit modernsten Geräten.

Sieben Ausbilder trainieren etwa 140 Kadetten. Zwei Cegelski/Sulzer Diesel mit je 570 PS geben dem Schiff zusätzliche Schubkraft. Die MIR ist ein in Deutschland gern gesehener Gast und besticht durch seine moderne und elegante Linienführung. Sie wurde von den Besuchern der SAIL '89 viel bewundert. Ihr Liegeplatz waren die St. Pauli-Landungsbrücken.





Foto nr.: 54



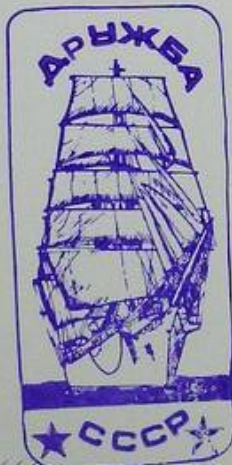
»DRUZHBA«

V/O Sudoimport Moskau ist der Eigner des in Odessa beheimateten Vollschißes, 1987 in Danzig von der Gdansk Shipyard gebaut. Die DRUZHBA (Freundschaft) ist u. a. ein Schwesterschiff der MIR und der polnischen DAR MLODZIEZY.

Länge über alles: 108,60 m
Breite: 14,00 m
Segelfläche: 2.936 qm

Dieses russische Vollschiß hat als Besonderheit ein auf Handradarbetrieb umstellbares elektrisches/hydraulisches Ruder in einem voneinander völlig unabhängigen System. Zur Stammbesatzung von 50 Mann kommen ca. 150 Kadetten. Diese erhalten auf dem Schiff außer der seemännischen Ausbildung ein zusätzliches Training an den vorhandenen nautischen, funktechnischen und elektronischen Systemen.

Segelschulschiß »Druzhba«



Besuch in Hamburg
zur Sail '89



Nordposta International
Postfach 1150
2073 Lütjensee

© Fielitz und Hornstedt Hamburg

© Fielitz und Hornstedt Hamburg



Foto nr.: 55



Viermastbark »KRUSENSTERN«

Der frühere „Flying P-Liner“ PADUA wurde als letzter Fracht-Rahsegler der Welt 1926 gebaut. Seine schnellste Fahrt führte in den dreißiger Jahren von Hamburg nach Südastralien in 67 Tagen. Das als Frachter und Schulschiff konzipierte Segelschiff mußte 1946 in Swinemünde an die Russen ausgeliefert werden und segelte unter dem Namen KRUSENSTERN (russ. Forscher Adam Johann Ritter von Krusenstern 1770 - 1846) auf den Weltmeeren.

Die technischen Daten:

Größe:	3.064 BRT
Bauort:	J. C. Tecklenburg, Wesermünde
Segelfläche:	3.400 qm
Länge über alles:	114,50 m
Breite:	14,04 m
Tiefgang:	7,20 m



**SAIL '89
HAMBURG**

Nordposta International
Postamt Hamburg 112
postlagernd

© Foto und Herausgeber Hamburg

© Foto und Herausgeber Hamburg



Foto nr.: 56



»SEDOV«

Die Segelfläche der SEDOV von 4.192 qm zeigt an, daß es sich bei diesem Schiff um einen der schnellsten Großsegler der Welt handelt. Rei segeschwindigkeiten um 15 kn sind keine Seltenheit.

Unter teilweiser Ausnutzung zusätzlicher Motorkraft schaffte das Schiff längst vor dem Kriege die Strecke Cardiff - Buenos Aires in 30 Tagen.

1945 übernahmen die Russen dieses meisterliche Segelschiff, das vorher als MAGDALENE VINNEN und KOMMODORE JOHNSEN be-

kannt war. Unter letzterem Namen wurde auf dem Schiff laufend seemännischer Nachwuchs für die deutsche Handelsmarine ausgebildet.

Länge über alles: 117,50 m
Breite: 14,66 m

Die Maschine hat 1.180 PS.

Den Namen hat das Schiff von dem russischen Polarforscher Sedov, der auf dem Weg zum Nordpol den Tod fand (1914).



Foto nr.: 57



»THOR HEYERDAHL«

Für den gemeinnützigen Verein „Segelschiff Thor Heyerdahl e.V.“ segelt dieser Toppsegelschoner in der dänischen Inselwelt. Dort erwerben die freiwilligen Segelfreunde Grundkenntnisse des Navigierens und Segelns, aber auch des Surfens auf hoher See. Mitgeführte Sporteinrichtungen wie ein Segelkutter, Kajaks,

Windsurfbretter, Schlauchboote und Außenbordmotore, Tauchausrüstungen lassen den Beteiligten eine Reise auf der THOR HEYERDAHL zu einem besonderen Erlebnis werden. Der Dreimastschoner ist in Kiel beheimatet und gehörte auf der SAIL '89 zu den Attraktionen seiner Klasse.



Foto nr.: 59



Seit ihrer Indienststellung ist die »Wappen von Hamburg« das Flaggschiff der Helgoland-Flotte.

In der Wintersaison 1965/66 fuhr das Schiff unter dem Namen »Lucaya« in der Karibik. Seit 1984 setzt die Reederei SEETOURISTIK Flensburg den Liner als neues Reedereiflaggschiff unter altem Namen und Heimathafen Hamburg in den Farben der Reederei im Verkehr zwischen Cuxhaven, Hamburg und Helgoland ein.

Wissenswertes über das Seebädderschiff »Wappen von Hamburg«

Bauwert: Howaldtswerke Hamburg AG
Bau-Nummer: 973
Bau-Auftrag: 3. März 1964 durch Hafen-Dampfschiffahrt AG, Hamburg
Kiellegung: 16. November 1984
Stapellauf: 16. Februar 1965
Ablieferung: 18. Mai 1965
Übernahme durch SEETOURISTIK: 1. März 1984

Vermessung: 4438 BRT / 2559 NRT
Länge über Alles: 109,60 m
Länge zw. d. Loten: 96,00 m
Breite auf Spanten: 15 m
Seitenhöhe bis Promenadendeck: 8,25 m (5 Decks insgesamt)
Tiefgang: 4,17 m
Maschine: 2 M.A.N.-Dieselmotoren mit 10 160 PS
Schrauben: zwei, plus Bugstrahlruder
Geschwindigkeit: 22 Knoten
Stabilisatoren: vier, Fabrikat Vosper
Nautische Ausstattung: Radar, Kreiselkompaß, Autopilot, Echolot, Sichtfunkpeiler, Selbststeueranlage

Tragfähigkeit: 635 t - für Reisegepäck und Versorgungsgüter befindet sich im Vorschiff ein Laderaum mit 183 m³, der über eine 4,80x2,59 m große Luke zugänglich ist und von einem 2,6-t-Elektrokran bedient wird
Passagierkapazität: 1800 maximal, davon 1500 an gedeckten Tischen in 10 Salons mit Klimaanlage



Foto nr.: 60



8 0 0 J A H R E
HAMBURGER HAFEN

Gestaltung: W. P. Seiler

© Post und Fernverkehr Hamburg



Foto nr.: 61



Pünktlich nach 179 Tagen lieferte die Lloyd Werft Bremerhaven GmbH am 25. April 1987 den englischen Luxusliner »Queen Elizabeth II« (66 451 BRT) zurück an die Cunard Line Ltd. Nach 1,7 Millionen Arbeitsstunden für den letzten der großen Transatlantik-Superliner wurde ein Auftrag der Superlative mit einem feierlichen Festakt in der neuen „Grand Lounge“ der »QE 2« abgeschlossen. Nie zuvor in der Geschichte der zivilen Schifffahrt wurde ein so großer Umbauftrag erteilt und in ein Handelsschiff eine so große Maschinenanlage eingebaut, die nicht nur den neuesten Stand internationaler Technik darstellt, sondern die »Queen Elizabeth II« auch fit macht, die Herausforderungen des Marktes sowohl im Linienverkehr wie im Kreuzreiseverkehr auf höchstem Standard zu erfüllen.

Im Beisein von über 500 Gästen – unter ihnen der Chairman von Trafalgar House, Sir Nigel Broockes, und der Präsident des Senats der

Freien Hansestadt Bremen, Klaus Wedemeier – übergab Eckart Knoth, Vorsitzender der Geschäftsführung der Lloyd Werft Bremerhaven, die »Queen Elizabeth II« unter den Klängen der englischen und deutschen Nationalhymnen das Schiff an Alan G. Kennedy, Chairman von Cunard Steamship.

Das schnellste Passagierschiff der Welt ist nach dem Umbau in Bremerhaven noch schneller geworden. Mit 130.000 PS aus neun neu konzipierten M.A.N. / B & W-Dieseln, die zwei GEC-Fahrmotoren mit Energie versorgen, bringt die neue »Queen« mit Leichtigkeit die von der Reederei geforderte Höchstgeschwindigkeit von 32,2 Knoten aufs Wasser. Und bei ihrer Überführungsfahrt von Bremerhaven nach Southampton lief die »QE 2« königliche 33,8 Knoten – schneller als derzeit jedes andere Handelsschiff auf den Weltmeeren.

Text aus »Queen Elizabeth II«. Die Geschichte eines Umbaus Lloyd Werft Bremerhaven



Foto nr.: 62



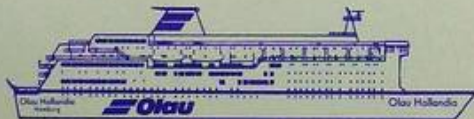
Besuch im
Hamburger Hafen
am 2. 9. 1989



FS METEOR
der Reedereigenschaft
Forschungsschiffahrt GmbH
Bremen

Nordposta International
Postfach 1150
2073 Lütjensee

© Foto und Markenbild Hamburg



M/S OLAU HOLLANDIA
33.336 BRZ
Hamburg's neues Flaggschiff



In **Hamburg**
am **30. 9. 1989**

anlässlich

800 Jahre Hamburger Hafen



Nordposta International
Postfach 1150
2073 Lütjensee

© Foto und Markenbild Hamburg



Foto nr.: 63



Nicht nur Seminare, Kongresse und Symposien beegleiteten das Geburtstagsjahr der Hansestadt, sondern auch viele bürgernahe Veranstaltungen des Sports, des Kulturlebens und viele Stadtteilfeste. Auf dem mittelalterlichen Markt konntend die Bürger am Leben und Treiben einer Hansestadt aus jenen Tagen teilnehmen. Die Stadt Altona feierte ihren 325. Geburtstag. Hierfür gab es einen Sonderstempel der Bundespost.

Zwei weitere Stempel im engeren Sinne des Hafengeburtstages gab es bei der Deutschen Bundesbahn „Fest der Bahn im Hafen“ und bei der großen musikalischen Veranstaltung „Heimatmelodie“ im Congress Centrum.

Diese drei Stempel haben ihren festen Platz in dieser Sammlung, gehören sie doch zur Philatelie der 800 Jahr-Feier.





Foto nr.: 64



Sonderstempel
Festival »Heimat-Melodie '89«
zum 800. Hafengeburtstag



1989. Hamburgs Hafen wird 800.

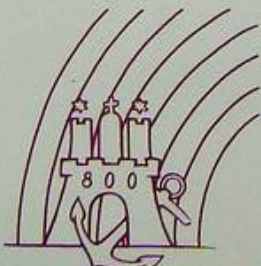
© Falk und Hanssack Hamburg



DRUCKSACHE

NORDPOSTA INTERNATIONAL
POSTFACH 1150
2073 LÜTJENSEE

Sonderstempel
Fest der Bahn im Hafen



1989. Hamburgs Hafen wird 800.

© Falk und Hanssack Hamburg



DRUCKSACHE

NORDPOSTA INTERNATIONAL
POSTFACH 1150
2073 LÜTJENSEE

© Falk und Hanssack Hamburg



Foto nr.: 65



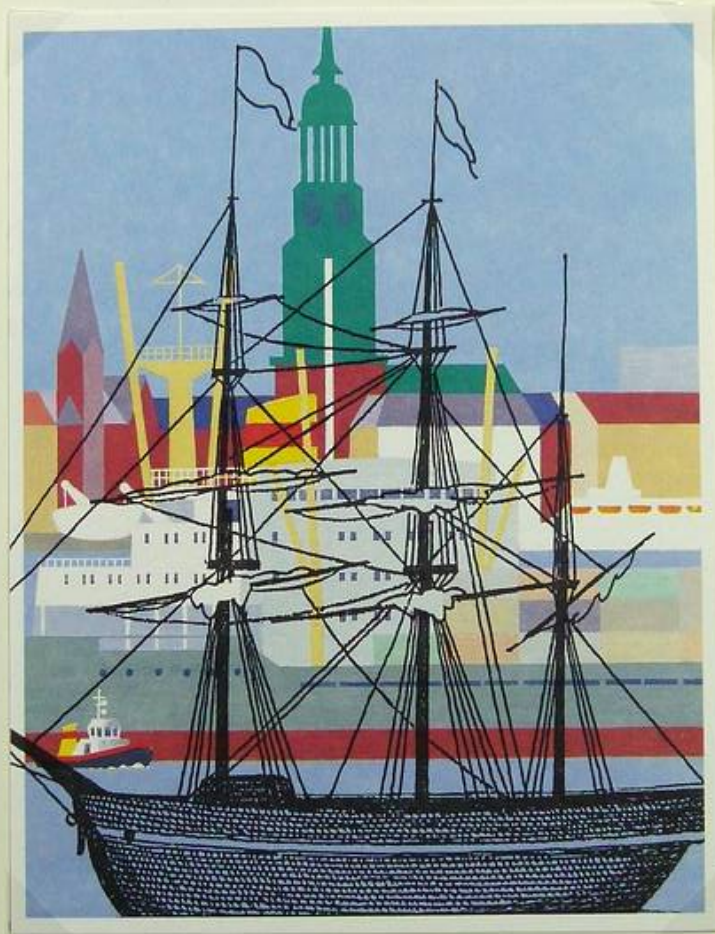
Ein ausgesprochenes Kuriosum für jeden Deutschland-Sammler ist dieser Brief vom MS »Bonn Express« der Hapag-Lloyd AG. Unter der Dauerserie „Berühmte Sehenswürdigkeiten“ befand sich die 70-Pfennigmarke mit der Nofretete-Büste aus den Museen „Preußischer Kulturbesitz“ in Berlin. Die Marke war als 70-Pfennigmarke nur sehr kurze Zeit an den

Schaltern der Bundespost. Dieses ägyptische Motiv auf einer deutschen Marke wurde als echt laufende Deutsche Schiffpost mit dem ägyptischen Paquebot-Stempel von Port Said auf die Heimreise geschickt. Dieser Brief ist selten und bereits gesucht. Ein Beitrag von Kapitän und Besatzung der »Bonn Express« zum Geburtstag des Hamburger Hafens.





Foto nr.: 66



SAIL HAMBURG '89

Über 250 historische Segelschiffe besuchten den Hamburger Hafen zur Sail '89. Vom 13. bis 16. Juli war Hamburg Anlaufhafen der „Cutty Sark Tall Ship Races '89“. Vom 20. bis 23. Juli liefen die größten und schönsten Windjammer der Welt ein. Die Auslaufparaden am 16. Juli und am 23. Juli begeisterten Millionen von Zuschauern an den Elbufern.

Gestaltung: W. P. Sailer

© Phil. und Numismat. Hamburg



Foto nr.: 67



Segel der Freiheit



© Free und Harwood Hamburg

REPUBLIQUE FRANCAISE
3,00



LIBERTÉ
LES VOILES DE LA
9-10 juillet 1989
76 ROUEN

PHILÉLIE
8

BICENTENAIRE
DE LA RÉVOLUTION FRANÇAISE
CONVOCATION
DES ETATS GÉNÉRAUX
8 AOÛT 1788



REPUBLIQUE FRANCAISE
4,00



LIBERTÉ
LES VOILES DE LA
9-10 juillet 1989
76 ROUEN

**Les Voiles de la Liberté
Rouen 9-16 Juillet 1989**

Noroposta International
Postfach 1150
D 2073 Lütjensee

1989 feierte Frankreich „200 Jahre französische Revolution“. Aus diesem Anlaß trafen sich die Windjammer und großen Segelschiffe der ganzen Welt auf der Seine bei Rouen.

Unter dem Motto „Segel der Freiheit“ feierten die Franzosen gemeinsam mit den Schiffsbesatzungen vom 9. bis 16. Juli. In Rouen begann unmittelbar danach der Start zum Aussegeln der „Sail '89“. Das Ziel war die 800. Jahrfest der Hamburger Hafens.



Foto nr.: 68



Das ungewöhnlichste Segelschiff auf der Sail'89 war die britische »Lord Nelson«, mit Heimathafen Southampton. Nicht etwa wegen ihrer Länge von 43 m, ihrer Segelfläche von ca. 1.000 qm, oder ihrer Masthöhe von 8,5 m, sondern aufgrund der Tatsache, daß jeweils die Hälfte der Besatzung von 50 Mann aus körperbehinderten Menschen bestehen kann. Eigner der »Lord Nelson« ist The Jubilee Sailing Trust, eine Stiftung unter der Schirmherrschaft des Herzogs von York, Prinz Andrew, die es sich zur Aufgabe machte, behinderten Personen die Möglichkeit zu geben, gleichgestellt mit ihren gesunden Mitmenschen das Abenteuer eines Segelschiffturns zu erleben. Im Juli 1986 taufte die Herzogin von York, damals noch Sarah Ferguson, das Schiff auf den Namen »Lord Nelson«, den großen englischen

Seefahrer, der 8 Jahre vor seiner großen Schlacht von Trafalgar einen Arm verlor.

Das Schiff wurde nach den strengsten Sicherheitsvorschriften gebaut. Es gibt keine Stufen, um den Rollstuhlfahrern die Möglichkeit zu geben, alle Arbeiten auf den Decks wie ihre gesunden Besatzungsmitglieder zu verrichten. Es gibt einen Kompaß für Blinde und eine Radarleinwand im Großformat für die teilweisen Erblindeten, es gibt spezielle Instrumente für Taube. Alle Kojen und sanitären Anlagen sind auf die Behinderten zugeschnitten.

Nach einer gemeinsamen Seereise fühlen sich die Behinderten nicht mehr so isoliert und behindert und die Gesunden bewundern den Mut ihrer Mitsegler und erhalten ein neues Verständnis für die Probleme dieser Menschen.



5 AUG '89

SHARING THE CHALLENGE
OF TALL SHIP SAILING

Jubilee Sailing Trust Limited
Test Road
Eastern Docks
Southampton, SO1 1GG

Nordposta International
Postfach 1150
D 2073 Lütjensee



Foto nr.: 69



Zur Nordposta '89

Der Hamburger Briefmarkensammler -BUW- e.V. gestaltete die Briefmarkenschau in der alten Oberpostdirektion anlässlich der Gratulation der UNO-Postverwaltung Wien zum Hafengeburtstag am 17./18. März 1989. Er war vertreten am 5. Mai bei der Übergabe der Sondermarke zum Hafengeburtstag durch den Präsidenten der OPD an den Ersten Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg. Zum „Tag der offenen Tür“ des Flughafens Fuhlsbüttel wurde die Sonderschau „Hamburgs Flugverkehr im Spiegel der Luftpost“ ausgerichtet.

Die Nordposta '89 bildet nun den Abschluß der philatelistischen Begleitung des Jubiläums. Als repräsentative Verbandsausstellung des Philatelistenverbandes Norddeutschland e.V. stellte der BUW die Veranstaltung unter das Motto: „800 Jahre Hamburg, sein Hafen und seine Hansenachbarn“.

Die FIP-Verbände dieser Nachbarländer, in denen sich früher Hansestädte oder Hansekontore befanden, sind gebeten worden, heimatbezogene Sammlungen ihrer Landsleute bei uns auszustellen.

Die Postverwaltungen Belgiens, Großbritanniens, Dänemarks, der DDR, der Niederlande, Norwegens, Polens, Schwedens und der UdSSR beteiligten sich mit eigenen Postschaltern und meist mit hafen- und hansebezogenen Sonderstempeln neben der Deutschen Bundespost auf der Nordposta '89.



Foto nr.: 70



Philatelie zur 800 Jahr-Feier
Nordposta '89

© Falk und Hansebank Hamburg



- 4 JAN '90



Philatelie zur 800 Jahr-Feier
Nordposta '89

Georg Roll
Nachfolger
D - 2880 Brake

© Falk und Hansebank Hamburg



Foto nr.: 71





Foto nr.: 72





Foto nr.: 73





Foto nr.: 74



Was unter der Hanse zu verstehen ist, bekam anno 1368 der Dänenkönig Waldemar IV. Atterdag von 37 Koggen mit über 2.000 bis an die Zähne bewaffneten Männern drastisch vorgeführt: die stolze Flotte der Hanse eroberte im Handstreich Kopenhagen und ließ keinen Stein auf dem anderen stehen; die Hanseaten brachten Hålsingborg und die gesamte Schonenküste in ihre Gewalt. Und sie diktierten dem dänischen Monarchen ihre Friedensbedingungen. Waldemar hatte alle hansischen Vorrechte wiederherzustellen und die Durchfahrt zwischen Nord- und Ostsee freizumachen. Die Hanse besetzte überdies die Sundschlösser 15 Jahre lang; nicht einmal einen neuen König durfte der dänische Reichsrat ohne Genehmigung der Hanse wählen. Das hatte König Waldemar nun davon: sieben Jahre zuvor hatte er Gotland überfallen, Visby geplündert und den Sund für die hansischen Handelsschiffe gesperrt. Die Folge war, daß sich zu Köln am Rhein 77 ergrimte Hansestädte zusammentaten und die

sogenannte „Kölner Konföderation“ bildeten. Jede einzelne dieser Städte hatte dem König zunächst einen scharf formulierten Fehdebrief geschickt, den dieser hochmütig beantwortet haben soll mit den Worten: „Söven und söventich haben soll mit den Worten: „Söven und söventich hense / söven und söventich gense / bieten mi nich die gense / frag' ich'n Schiet nach de Hense.“

Da hatte er den Mund offensichtlich zu voll genommen: Zwar scheiterte ein erster Kriegszug nach Dänemark durch die Unvorsichtigkeit des Lübecker Bürgermeisters. Der war mit allen Truppen in Schonen an Land gegangen und hatte die Schiffe ungeschützt den Dänen zur leichten Beute überlassen, was ihn im wahrsten Wortsinn den Kopf kostete. Der zweite Krieg gegen die Dänen freilich endete siegreich mit einem triumphalen Erfolg der Hanse. Er ging als „Stralsunder Friede von 1370“ in die Geschichtsbücher ein. Damit stieg die Hanse für anderthalb Jahrhunderte zur stärksten Macht in Nordeuropa auf.



Foto nr.: 75



Ausschnitt aus einem Kupferstich von Elias Diebel. Lübeck, St.-Annen-Museum.



Viertes Siegel der Stadt Lübeck
HANSETAG
AUF DER NORDPOSTA '89

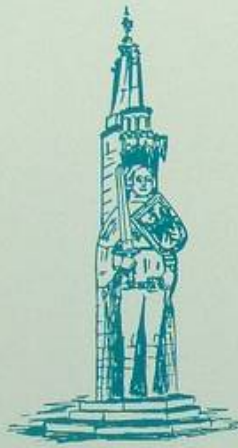




Foto nr.: 76



ROLAND VON BREMEN



SYMBOL DER
HANSESTADT BREMEN



Nordposta International
Postfach 1150
2073 Lütjensee

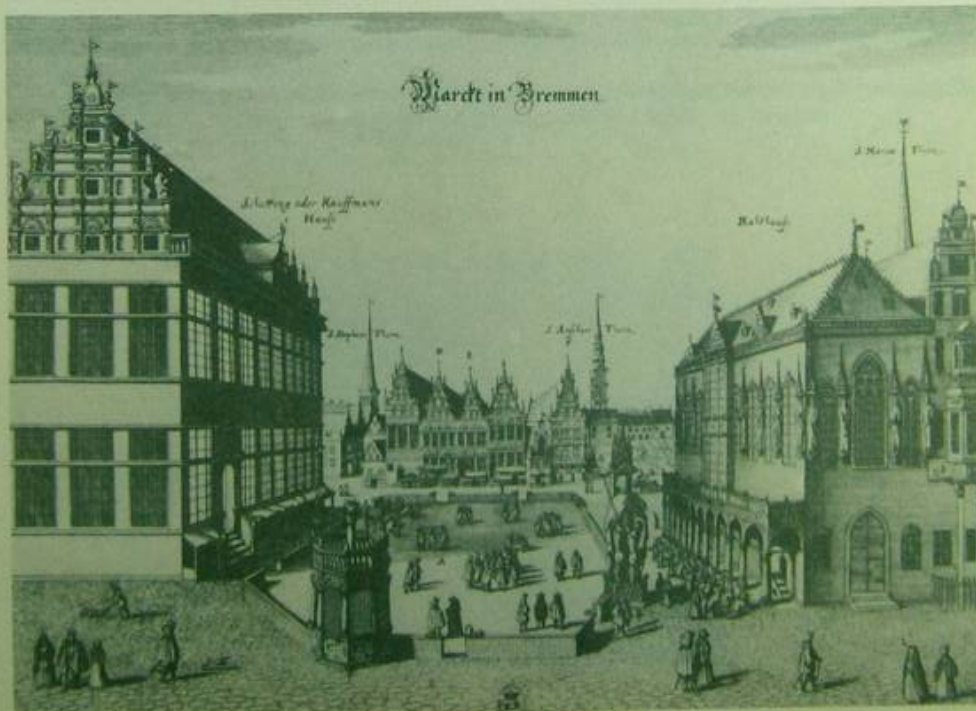




Foto nr.: 77



Am Rand des rechteckigen Marktplatzes stand das Rathaus (domus civium), das repräsentativste Zivilgebäude. Ursprünglich war es ein bescheidener, an die Halle angelehnter Bau. Mit der Expansion der Stadt wurde er größer, und nach und nach wurde er zum Verwaltungszentrum der Gemeinschaft. Und er wurde das Gebäude, worin sie sich darstellte. Über dem Keller, der hauptsächlich als Weinlager genutzt wurde, diente das Erdgeschoß als Halle und Raum für das Gericht. Im oberen Stockwerk waren die Sitzungssäle und später die Tanzsäle.





Foto nr.: 78

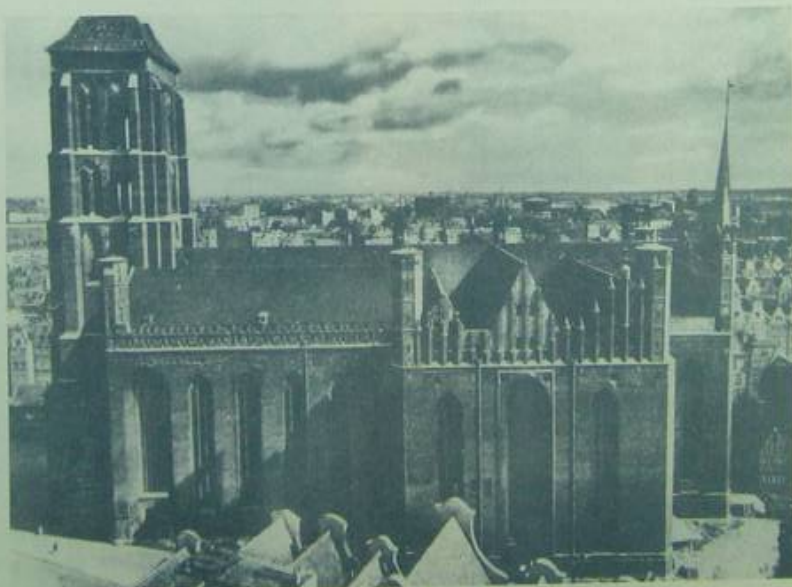




Foto nr.: 79



Gotland wurde das erste Ziel der Lübecker Kaufmannsflotte. Für diese Fahrten schlossen sich die Beteiligten zu Schwurgemeinschaften zusammen, zu „Hansen“, wie es die reisenden Kaufleute auch anderenorts taten. So entstand 1161 die „Universi mercatores Imperii Romani Gotlandiam frequentantes“, die „Genossenschaft der Gotland besuchenden Kaufleute des römischen Reiches“, der neben den Lübekern auch Kaufleute aus den westfälischen, den rheinischen und den sächsischen Städten angehörten. Diese Genossenschaft war die Keimzelle der Hanse.

Natürlich empfingen die Gotländer die neue Konkurrenz nicht gerade mit offenen Armen. Das ließen sie die Fremden sehr handfest spüren. Doch Heinrich der Löwe schaffte es mit großzügigen Privilegien, Gotländer und Deutsche 1163 Frieden schwören zu lassen. So konnten die deutschen Kaufleute ungehindert nach Gotland fahren, wo sie in Visby eine bedeutende eigene Kolonie bildeten.

Doch Gotland war nur Etappe gewesen auf dem Weg zum eigentlichen Ziel: der Adels- und Kaufmannsrepublik Groß-Nowgorod. Die Gotländer hatten dort schon lange eine eigene Niederlassung, den „St. Olavshof“. Er stand jetzt auch den deutschen Kaufleuten offen. Gutwillig verrieten ihnen die Gotländer sogar die notwendigen Tricks im Handel mit den Russen – ohne zu ahnen, daß die Hanse sie später rücksichtslos aus Nowgorod verdrängen und das Pelz- und Wachsgeschäft in die eigenen Hände nehmen würde. Zimperlich ist die Hanse nie gewesen, wenn es um die Vormacht im Handel ging. Zur gleichen Zeit etwa vollzog sich die Kolonisation des von den slawischen Wenden bewohnten späteren Ostdeutschlands. Entlang der Küste entstanden – oft an bereits vorhandenen slawischen Marktorten oder Feudalsitzen – neue Städte, in denen sich zugewanderte Kaufleute und Handwerker aus dem Westen niederließen: Wismar, Rostock, Stralsund, Greifswald und Anklam.

Text: Hans Joachim Kürtz
„Zu Zeiten der Hanse“, LN-Verlag Lübeck

Philatelie zur 800 Jahr-Feier
Nordposta '89



Die Insel Gotland
Stich von Olaus Magnus



© Fidei und Hanselbert Hamburg



© Fidei und Hanselbert Hamburg



Foto nr.: 80



Die Hansen erhalten 1276 das Recht, in Bryggen zu bauen. Die Lübecker waren dort immer in der Überzahl, und die Vorherrschaft Lübecks wurde bis zum 16. Jahrhundert niemals in Frage gestellt. Die Hansen bauten sich in Bryggen einen Hof (Hof, garten oder gård): eine lange Reihe Gebäude (bis zu fünfzehn) von 1,2 oder 3 mal 6 Metern, ungefähr sieben Meter hoch, zweistöckig mit Außentreppen, Galerien und, manchmal, einem Speicher (Seespeicher). Sie bauten aus geteertem Rundholz, und für die Seeseite nahmen sie Baumstämme. Die Gebäude dienten als Wohnhaus und Lager. Der Finnegård hatte 1403 15 Bauten und 75

Zimmer. Der Belgård verfügte 1312 über 90 Zimmer. Das Tyskebyggen konnte zwei- bis dreitausend Personen aufnehmen.

Zwischen 1581 und 1768 lag der verheerende Brand von 1702. Das erklärt, daß die Häuser deutlich höher sind. Aber die Aufteilung und das Aussehen haben sich nicht verändert. Das gilt für Bryggen seit dem Mittelalter bis heute. Eine beeindruckende Beständigkeit der ursprünglichen Struktur. Sie erklärt sich durch das Gewicht der Eigentumsrechte und durch die Verwendung immer gleicher Materialien, in diesem Fall Holz.

Wappen des Bergener Kontors



HANSETAG
AUF DER NORDPOSTA '89





Foto nr.: 81



Wappen des
hansischen Kontors
zu Brügge



HANSETAG
AUF DER NORDPOSTA '89

Day van de Postzegel
Journée du Timbre 13



Der »erneuerte« Städtetag von Lübeck im Jahr 1470 über den Stapel in Brügge 46. Kein Hanse, Bürger oder Ortsansässiger, kein Nicht-Hanse, wer auch immer er sei, darf Tuche aus Flandern, Brabant oder Holland mit sich führen, die nicht durch den Stapel von Brügge, Antwerpen oder Bergen-op-Zoom auf der St.-Martins-Messe gegangen sind.

51. Was die anderen Waren, die zum Stapel zu bringen sind, betrifft, so ist wie folgt entschieden worden: man muß alle zu lagernden Produkte bringen, d.h. Wachs, Pelze, Kupfer, Zink, Ziegenhäute und alle anderen Arten von Häuten, Wolle, Fischöl, alle Arten von Eisen, Lein, Vitriol, Leinestiefel und Leinestoffe und alle anderen Arten von lagerbaren Produkten, woher auch immer sie kommen, mit Ausnahme von verderblichen Waren (Ventegud), wie zum Beispiel Bier, Getreide, Pech, Harz, Holzbohlen und -brettern. Diese Waren müssen zum Stapel in Brügge, zu den beiden Messen in Antwerpen und zur St.-Martins-Messe in Bergen-op-Zoom gebracht werden, wie es der vorhergehende Artikel verlangt. Wenn die genannten Stapelwaren auf den Messen in Antwerpen und Bergen unverkauft bleiben, muß man sie zum Stapel nach Brügge bringen.

52. Außerdem müssen alle Kaufleute aus den östlichen Städten aus Lübeck, Rostock, Stral-

sund, Wismar, den pommerschen Städten, wie Danzig und Königsberg und aus den preußischen Städten wie Riga, Reval, Pernau und den anderen Städten Livlands, und aus allen anderen Hansestädten, kurz alle, ob sie innerhalb oder außerhalb des hansischen Einflußbereiches liegen, die diese Stapelwaren durch den Sund oder Belt in die Niederlande exportieren wollen, schwören oder vor Gericht bzw. durch Hinterlegung von Kaution sicher machen, daß sie diese Waren zum Stapel von Brügge oder zu den Messen in Antwerpen oder Bergen bringen, wie es die Vorschrift ist.

Text aus: „Hanserecesse II“, Bd. 6, Ed. G. von der Ropp, Nr. 256 oder O. Gönnerwein, „Das Stapel- und Niederlagrecht“, 1939, Nr. 134, S. 216





Foto nr.: 82



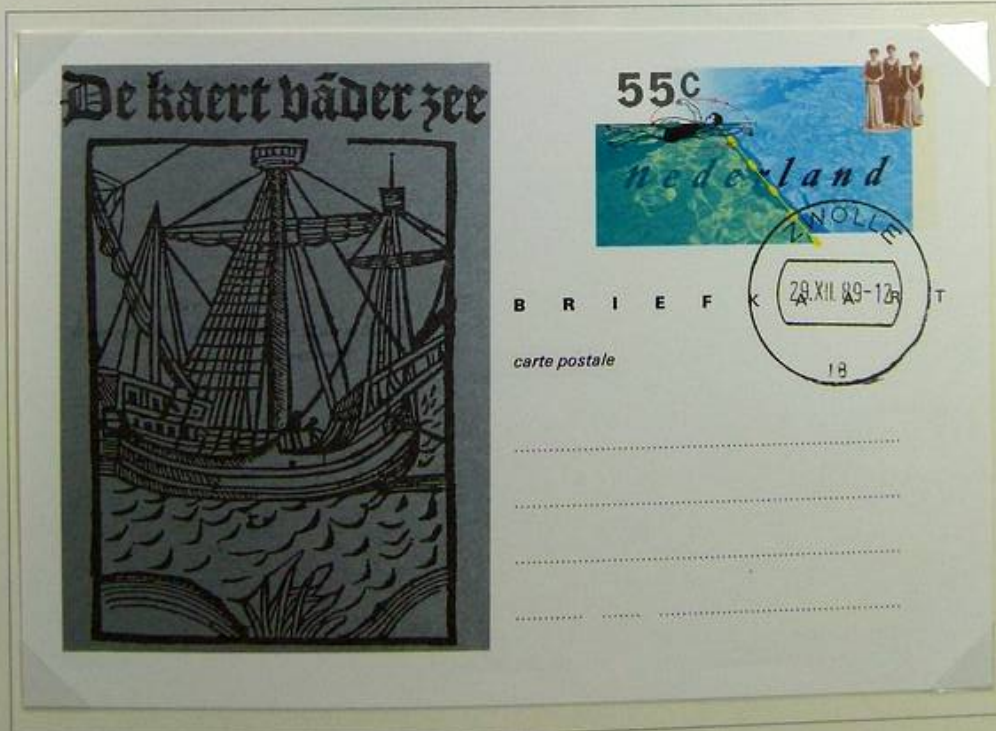
Einführung für das Buch „Zu Zeiten der Hanse“ vom LN-Verlag Lübeck

Zu Zeiten der Hanse wurde große Politik noch etwas „handfester“ betrieben als heute. Der Jahrhunderte währende Erfolg dieses berühmten Handelsbundes setzte voraus, daß man die gängigen Praktiken wirksamer handhabte als alle Widersacher. So besehen, kann es nicht befremden, daß die Hanse blutige Kriege führte und gelegentlich auch Mord und Totschlag als Mittel zum Zweck einsetzte. Aus ihren vier Hauptstützpunkten, den „Kontoren“ in Nowgorod, Bergen, Brügge und London, ist auch von Betrügen und Betrogenwerden, von Seeräuberi und Kaperkrieg, Brandstiftung und Geiselnahme zu berichten.

Die moderne Geschichtswissenschaft ist im Begriff, das Bild der Hanse zu verdeutlichen, aber auch zu korrigieren. Dieser Bund, in dem die Stadt Lübeck – die vielgerühmte „Königin

der Hanse“ – als Gründungsmitglied lange Zeit eine führende Rolle spielte, war gewiß eine ungewöhnliche Weltmacht: Die Vereinigung der Kaufherren „van der dudeschen hense“ fehlte jede feste Organisation, jede Verfassung und Exekutive, ja es gab nicht einmal ein gemeinsames Budget.

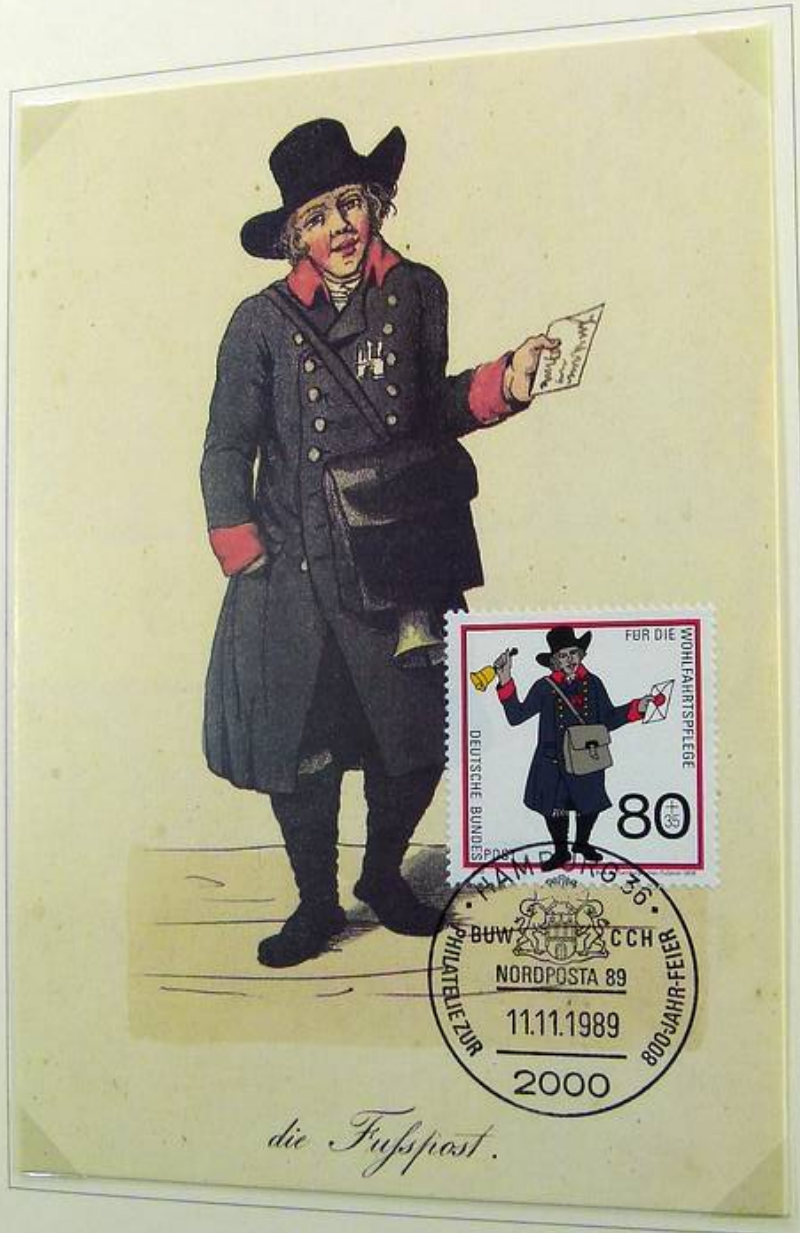
Dieses Buch befaßt sich nicht mit den grundsätzlichen, weltpolitisch relevanten Beschaffenheiten des Hansebundes, sondern vor allem mit dem Leben und der Arbeit von Tag zu Tag, mit dem „menschlich Allzumenschlichen“ und den unmittelbaren Problemen, denen sich die Hanse-Kaufleute im Ausland gegenübergestellt sahen. Auch hier wird ersichtlich, daß man die Hanse nicht verklärt sehen kann, sondern als ein Spiegelbild der gesellschaftlichen Wirklichkeit ihrer Zeit, in der sie sich zu behaupten hatte.



Bekanntester Umschlag- und Handelsplatz im alten Holland war Zwolle.



Foto nr.: 83



die Fußpost.

Bote der Hamburgischen Fußpost, 1808