

# „Alter Kleiderbügel“ wird 85

Die Sydney Harbour Bridge ist historisch und philatelistisch gleichermaßen interessant.

Immer wenn ich etwas über die Anfänge der Sydney Harbour Bridge (offiziell „North Shore Bridge“) lese, beeindruckt mich stets aufs Neue der Mut und die Konsequenz in der Umsetzung, die man damals an den Tag gelegt hatte. In Zeiten weltweiter Rezession wurde über viele Jahre hinweg ein Bauwerk mit psychologischer Strahlkraft errichtet. So benannte der Volksmund dann dieses „Symbol der Hoffnung“ nicht nur „Coat Hanger“ (Kleiderbügel) oder „Toaster“ wegen der Form, sondern auch „Eiserne Lunge“, da es die Region in schweren Zeiten am Leben hielt. Die ersten Ideen zu dieser Brücke gab es bereits 1815, das heißt, nur wenige Jahre nach der Meuterei auf der „Bounty“. Francis Greenway, ein in England zum Tode verurteilter Bankrotteur, hatte den Bau dem amtierenden Gouverneur Lachlan Macquarie vorgeschlagen. Macquarie traf neben der Ablehnung dieses Vorschlages eine Reihe weiterer bemerkenswerter Entscheidungen; so hatte er das Nacktbaden verboten, genauso wie unziemliches Verhalten in den Kneipen. Die nächsten 100 Jahre fanden viele Architekten-Wettbewerbe

statt, aber erst in der Ausschreibung des Jahres 1922 war dann auch der Entwurf von John Job Crew Bradfield enthalten, der dem zugeordneten Highway dann den späteren Namen gab. Der „Bradfield Highway“ ist mit 2,4 Kilometern der kürzeste Highway in Australien.

Es entstanden verschiedene Entwürfe, mit und ohne die beiden Pylone. Die zwei 154 Meter hohen granitverkleideten Pfeiler auf jeder Uferseite haben mit der Standfestigkeit der Brücke nichts zu tun. Sie waren nur dekorative Elemente. Trotz der hohen Kosten (ein Sechstel der Gesamtsumme) hatte man sich für diese „Schmuck-Variante“ entschieden, da die Bevölkerung diese als stabiler erachtete.

Es gibt sechs Spuren für den Autoverkehr und vier Schienenstränge. Ganz außen auf jeder Seite befinden sich die Wege für die Fußgänger. Um die Stabilität der Brücke zu testen, fuhr 92 Dampflokomotiven, das heißt, die Hälfte des seinerzeit gesamten vorhandenen Lokomotivparks, im Konvoi dicht hintereinander über das Bauwerk.

Der fast 40 000 Tonnen schwere Bogen der Brücke bestand aus Silikonstahl, vor allem wegen der benötigten Zugfestigkeit. Die Elemente wurden nicht verschweißt. Vielmehr haben 1600 Arbeiter sechs Millionen Niete angebracht. Um die letzten Zentimeter endgültig miteinander zu verbinden, wurden die kühleren Abendstunden abgewartet. Auf Grund der mit Temperaturschwankungen verbundenen Ausdehnung der Stahlkonstruktion können zwischen Sonnenseite und Schattenseite bis zu 18 Zentimeter unterschiedlicher Länge bestehen. Um dies auszugleichen, enthält die Brücke mehr als 100 bewegliche Teile.

Auf vielen Gangesachen kann man die Montage im sogenannten „Freivorbau“ bewundern. Von beiden Ufern aus wurden die Teile (je 650 Tonnen) zur Mitte hin mit Hilfe zweier Spezial-Kräne eingehängt.

Als 1929 die beiden Teile des 504-Meter-Bogens über den Jackson Port verbunden werden sollten, platzte Australiens Kredit (im Oktober gab es den bekannten Börsenkrach an der Wall Street). Zur weiteren Finanzierung wurde dann ein Straßenzoll



Der Zusammendruck zur Eröffnung des Hafentunnels mit Ersttagsstempel, MiNr. 1318 und 1319.

eingeführt, den es auch heute noch gibt (Maut).

Mit einer maximalen Höhe von 134 Metern ist die Brücke so hoch wie die Pyramide von Gizeh. Schiffe mit einer Höhe von 50 Metern konnten den Durchlass noch passieren. Für große Segelschiffe wie die „Pamir“ und selbst für den Nachbau der „Batavia“ aus dem 16. Jahrhundert reicht diese Höhe jedoch nicht aus. Sie müssen stets auf niedrigen Wasserstand warten.

Zur Bauzeit war die Sydney Harbour Bridge die größte Bogenbrücke der Welt. Sie blieb dies bis zum Bau der Port Mann Bridge, die 2012 in Vancouver eröffnet wurde.

Neben den dringend benötigten Arbeitsplätzen brachte der Bau aber auch viel Leid mit sich. Es wurden über 450 Häuser ohne jegliche Entschädigung abgeris-



Eine Inspiration für den siegreichen Entwurf bot sicherlich die Hell Gate Bridge in New York. Diese war nahezu baugleich entstanden, von den Dimensionen her aber deutlich kleiner.



Darstellung der Bauabschnitte und der „kriechenden Kräne“ auf einer Gangesache mit Sonderstempel zum 50. Jahrestag der Vollendung der Sydney Harbour Bridge.



Gemälde von Grace Cossington Smith von 1930, welches heute in der National Gallery von Victoria hängt (MiNr. 1529 zum Australia Day 1996).

sen, um den benötigten Platz zu schaffen.

Die Arbeiten an der Brücke erfolgten zu Bedingungen, die heute nicht mehr tolerabel wären. Einige Arbeiter sind bei der Arbeit abgestürzt. Für die Angehörigen gab es dann eine bereits vorher exakt festgelegte Entschädigung. Ohne Lärmschutz wurden viele Arbeiter taub. Einer der Arbeiter, die diese Brücke mit Schutzfarbe versehen hatten, war Paul Hogan; später bekannt als Crocodile Dundee.

Offiziell wurde die Brücke am 19. März 1932 vom Ministerpräsidenten Jack Lang eröffnet. Allerdings hatte ihm ein berittener Offizier einer paramilitärischen Organisation die Show gestohlen, indem er mit seinem Säbel das Band trennte, bevor der Premierminister die Schere einsetzen konnte.

Zu Beginn nutzten nur Pferde-fuhrwerke diese schnellere Alternative zu den damals üblichen Fähren. 1934 überquerten aber

schon etwa 12 000 Kraftfahrzeuge täglich die Brücke. 2013 war dann die Kapazität mit täglich 160 000 Fahrzeugen und 300 000 Fußgängern bereits vollständig ausgeschöpft.

Wegen des Erreichens der Kapazitätsgrenze und der immensen Sanierungskosten der Stahlkonstruktion gibt es zur Zeit wieder ein Konsortium, um die Kosten für einen Neubau zusammen zu bekommen. Mit einer Zustimmung der zuständigen Behörden wird aktuell aber nicht gerechnet.

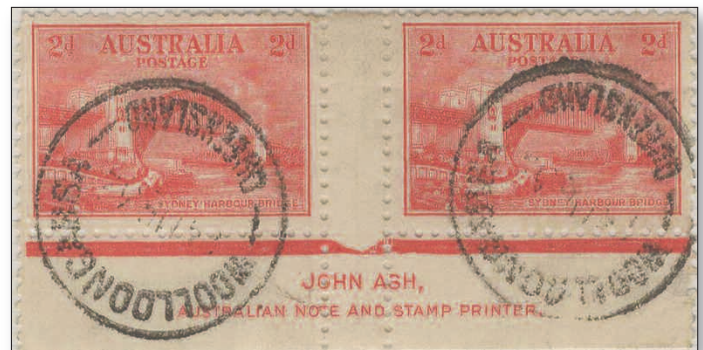
Von 1988 bis 1992 entstand zur Entlastung der Sydney-Harbour-Tunnel mit einer Länge von 2,8 Kilometern. Er wird von täglich 100 000 Fahrzeugen genutzt.

### Brücken-Briefmarken

1932 wurden bereits fünf Tage vor der offiziellen Eröffnung drei Briefmarken mit einer Ansicht der Brücke herausgegeben. Alle entstanden im Stichtiefdruck auf Papier ohne Wasserzeichen.

Die Arbeit des Graveurs der Marken, Ronald Harrison, basierte nur auf Konstruktions-Zeichnungen und seiner persönlichen Vision, da Ende 1930, als er mit seiner Arbeit begann, die Brücke noch gar nicht fertig war.

Das Motiv zeigt den Blick aus der Richtung, in der sich heute der Dawes Pt. Park befindetet, mit der Durchfahrt der R.M.S. „Oxford“, einer der größten Passagier-



Marke zu 2 Pence mit Zwischensteg und Ash Imprint am Unterrand (Sammlung: Franz Ullmann).

Dampfer, die damals von Australien nach England fuhren.

Die Wertstufen zu 2 und 3 Pence entsprachen den damaligen Gebühren für In- und Ausland. Für die 5-Shillings-Marke war keine dedizierte Verwendung vorgesehen. Sie wurde daher vorwiegend für Pakete, Telegramme und „Bündel-Versand“ eingesetzt.

Da die Kapazitäten der Druckerei John Ash begrenzt waren und der Stichtiefdruck unter anderem Banknoten zugeordnet wurde (eine der bekannten Erklärungen), hatte man entschieden, die benötigte Restauflage der 2-Pence-Marke im Buchdruck zu fertigen. Dies ist die einzige Marke aus dem Satz auf Papier mit einem Wasserzeichen. Das jeweilige Druckverfahren ist auch ohne Lupe am Schlot des Schleppers sowie am Grad der Detaillierung des Pylons und der linken Uferseite zu erkennen.

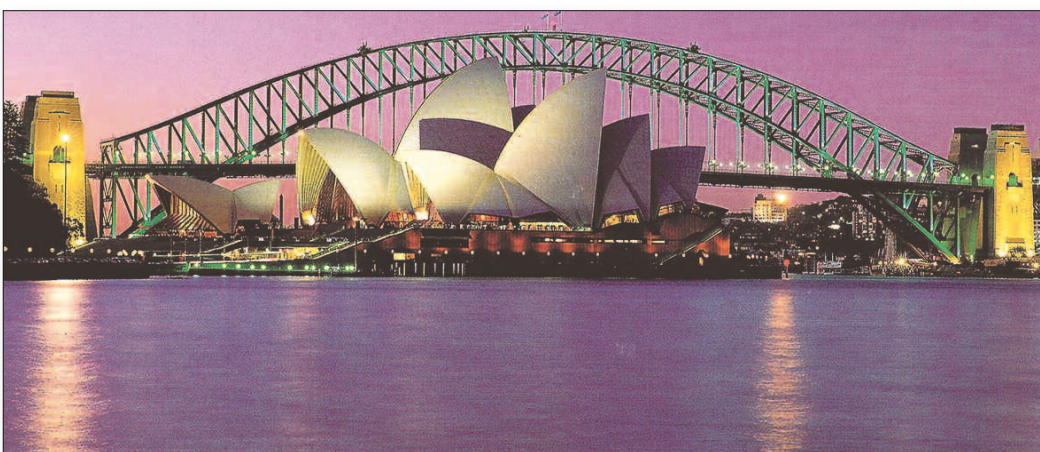
Alle vier Werte zeigen am unteren Bogenrand in der Mitte den „Imprint“ des Druckers John Ash. Die Marke zu 2 Pence im Buchdruck entstand im Gegensatz zur Ausgabe im Tiefdruck in Bogen zu zwei Einheiten mit viermal elf Marken, die durch einen Gutter Space getrennt sind. Vom 5-Shillings-Wert bestellte die Post erheblich weniger Marken, sodass die eine verwendete Platte in vier Bogen zu je 20 Marken (fünfmal vier) aufgeteilt wurde. Im 1983 aufgelegten Buch „Sydney Harbour Bridge; Philatelic and Postal History“ von D. Collyer und R. Peck findet man alle Details zu Druckverfahren, Plattennummern und -zusammenstellungen, Perforation, Gummierung und so weiter.

Für mich erstaunlich, gab es bereits 1932 Fälschungen von der Marke zu 2 Pence (Typograph mit P11), obwohl dies doch die häufigste und somit preiswerteste Variante war. Vom Graveur Henry S. Elderfield sind 20 Bogen bekannt.

Laut dem Katalog von Stanley Gibbons, eingesehen wurde die Ausgabe von 2014, sind postfrische Exemplare mit 700 britischen Pfund erheblich teurer als die postfrische 5-Shillings-Marke, die bereits für 425 Pfund zu haben war. Auf einer Mossgreen-Auktion im May 2016 wurde ein gestempeltes Paar von der unteren linken Ecke für 2500 Australische Dollar angesetzt.

Fälschungen der Marke zu 2 Pence auf Brief erscheinen sehr

Fortsetzung auf Seite 40 →



Das berühmteste Wahrzeichen-Pärchen der Welt: Die Sydney Harbour Bridge und das nach einem Entwurf Jørn Utzons 1973 vollendete Opernhaus, genannt die „Muschel“. Die Illustration stammt von einer Bildpostkarte.

häufig auf Kuverts mit einem der beiden folgenden Handstempel, die am oberen linken Rand des Umschlages abgeschlagen wurden: „If not delivered in 7 days please return to T. Mather, 336 Elizabeth St. Sydney NSW“ und „If not claimed within 7 days please return to Box 1811k G.P.O. Sydney“.

**Stempel am Eröffnungstag**

In den beiden Pylonen, die bis heute als Museum und zu Ausstellungszwecken dienen, waren die Sonderpostämter am Eröffnungstag untergebracht. Während der folgenden zwei Wochen wurden dort circa 60 000 Briefe und Postkarten aufgegeben, die dann alle den Stempel trugen „Posted on bridge during opening celebration“.

Ein runder Datumsstempel (CDS) „SYDNEY HARBOUR BRIDGE/1“ wurde 1999 bei Sydney Perry zu 1500 Australischen Dollar angeboten. Bei der Public Auction im July 1999 wurde ein ganz besonderer Ersttagsbrief mit allen vier Marken, also auch beiden 2-Pence-Werten, zu 1500 Australischen Dollar ausgerufen. Der Umschlag enthält eine Abbildung der Brücke mit Einschreibestempel und rundem Datumsstempel von Westaustralien.

Das Motiv der Sydney Harbour Bridge erscheint inzwischen auf 13 unterschiedlichen australischen Marken, wobei man sich bis zur nächsten Ausgabe 47 Jahre Zeit ließ. Eine detaillierte Beschreibung aller dieser Marken findet sich in „The Informer“ vom April 2016.

Ausgaben von anderen Ländern beziehen sich häufig auf Australien allgemein, wobei dann die Abbildung der Brücke nur ein



Marke zu 2 Pence mit dem Stempel vom Eröffnungstag der Brücke.

Symbol für Australien darstellt. Am häufigsten erfolgte dies im Zusammenhang mit Briefmarken-Ausstellungen wie der AUS-IPLEX oder SYDPEX.

**Preisbildende Faktoren**

Die 5-Shillings-Marke scheint nur dafür gemacht worden sein, um ständig verkauft zu werden. Im Verhältnis zur geringen Auflagenhöhen von 78 000 Stück ist es wirklich bemerkenswert, wie häufig man diese Marke auf Auktionen sieht. Im Vergleich der Michel-Kataloge 1997, 2002 / 2003 und 2016 unterlag der Preis zyklischen Schwankungen:

- für postfrisch 600, 400, 600 Euro,
- für gestempelt 180, 160, 300 Euro.

In Auktionskatalogen der letzten 20 Jahre sieht man allerdings, welche Faktoren den Preis beeinflussen. Die höchsten Preise, umgerechnet auf die einzelne Marke, erzielen Dreier- oder Sechser-Einheiten postfrisch (MUH) mit Ash Imprint. Beispielsweise wurde ein postfrischer Dreierstreifen mit Imprint für 2000 Australische Dollar ausgerufen und ein ungebrauchter Sechserblock mit Imprint für 4000. Eine postfrische Einzelmarke gab es für 350 Australi-

sche Dollar (realisierte Verkaufspreise sind manchmal niedriger).

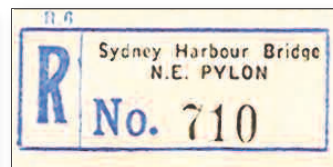
Bei Robin Linke wurden im Januar 2000 drei einzelne 5-Shillings-Marken angeboten mit Darstellung der unterschiedlichen Qualität und der daraus resultierenden unterschiedlichen Ausruf-Preise: „(\*\*) selvedge single A\$ 600; \* MLH A\$ 325; \* selvedge single hinge remainder A\$ 250“. Wesentlich für die Einstufung war sicherlich auch die Qualität der Perforation, auf die man achten sollte.

Es gibt diese 5-Shillings-Marke recht selten in tatsächlich postalischer Verwendung. Das führt in den Auktionskatalogen dann meist zum Sonderhinweis: „scare

**Kontakt**

Interessenten für Australien allgemein oder die Brücke speziell wenden sich bitte an den Autor dieses Textes, Manfred Klimmeck (manfred@klimmeck.de), der gleichzeitig Gründer und Leiter der ICSAP (International Collector's Society of Australasian Philately) ist (www.icsap.australianstamps.de).

Das Titelbild gibt eine Grafik von Andrea Haase wieder (andreahaase3@web.de).



Das blaue R-6-Einschreibelabel klebt auf dem im Text erwähnten Ersttagsbrief.

commercial copy“ und zu entsprechenden Preisen.

Eine 5-Shillings-Marke mit Gefälligkeits-Stempel („Cancellation to order“; CTO) unterschied sich vom Ausrufpreis häufig nicht von einer entsprechend gestempelten Marke ohne Gummi. Diese CTO-Exemplare wurden auf Kundenwunsch am Schalter gestempelt. Eine postalische Beförderung als Gegenleistung war somit nicht mehr möglich.

Gerade bei der so oft angebotenen 5-Shillings-Marke gibt es offensichtlich so viele Einflussfaktoren, dass sich eine feste Definition für die Ermittlung des „fairen“ Preises nicht festhalten lässt.

Wer nicht mit dem Blick auf die Wertanlage sammelt und auch nicht ausstellen will, findet die Marken dann meistens auch preiswerter. Die nächste Auktion kommt und eine 5-Shillings-Marke ist bestimmt wieder dabei. Noch begehrt und somit teurer ist allerdings die 2-Pence-Marke in der gefälschten Buchdruck-Version.

In 15 Jahren begeht dieses tolle Bauwerk seine 100-Jahr-Feier. Gerne würde ich jetzt mit anderen ein Projekt beginnen, um dann ein Buch zu diesem Thema zu veröffentlichen oder vielleicht sogar ein Exponat zu erstellen.

Manfred Klimmeck



Zur Briefmarkenausstellung SYDPEX 88 brachte Tokelau einen Zusammendruckstreifen mit einem Panorama des Sydneyer Hafens heraus, MiNr. 148 bis 152.

**Quellen und weiterführende Literatur**

- www.harbourbridge.com.au
- https://en.wikipedia.org/wiki/Sydney\_Harbour\_Bridge
- The Sydney Harbour Bridge, Peter Luck (eBook mit interessanten Fotos)
- Infos zu den Pylonen und tolle Fotos unter www.pylonlookout.com.au