



Lot nr.: L254356

Country/Type: Big lots

Collection of various materials. See photos.

Price: 30 eur

[Go to the lot on [www.sevenstamps.com](http://www.sevenstamps.com) ]





Foto nr.: 2





# Seven Stamps Philately - Stamp lots and collections

SEVEN STAMPS

YOUR COLLECTION. OUR PASSION.

Foto nr.: 3





Foto nr.: 4





Foto nr.: 5





# Seven Stamps Philately - Stamp lots and collections

SEVEN STAMPS

YOUR COLLECTION. OUR PASSION.

Foto nr.: 6





# Seven Stamps Philately - Stamp lots and collections

SEVEN STAMPS

YOUR COLLECTION. OUR PASSION.

Foto nr.: 7







# 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

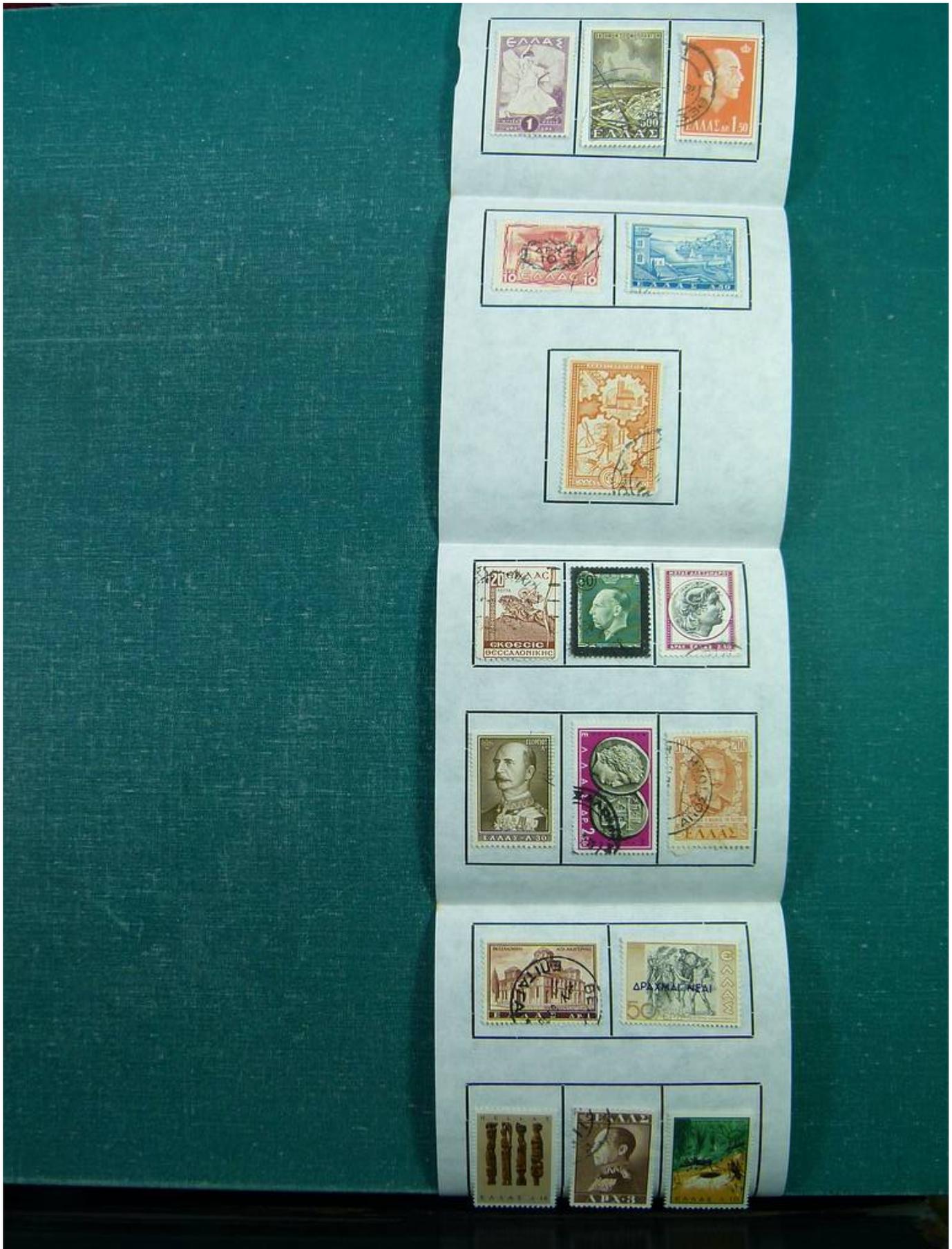




Foto nr.: 13





Foto nr.: 14





# Seven Stamps Philately - Stamp lots and collections

SEVEN STAMPS

YOUR COLLECTION. OUR PASSION.

Foto nr.: 15







Foto nr.: 17





# Seven Stamps Philately - Stamp lots and collections

SEVEN STAMPS

YOUR COLLECTION. OUR PASSION.

Foto nr.: 18





# Seven Stamps Philately - Stamp lots and collections

SEVEN STAMPS

YOUR COLLECTION. OUR PASSION.

Foto nr.: 19





Foto nr.: 20



Dem 25jährigen Bestehen der Bundesrepublik Deutschland widmete die Deutsche Bundespost ein Gedenkblatt.  
 Entwurf: Helmut Langer, Köln  
 Druck: Vierfarben-Offsetdruck und Blindprägung der Bundesdruckerei Berlin  
 Auflage: 14.295.000 Stück  
 Papier: weißes fluoreszierendes Postwertzeichenpapier  
 Ausgabetag: 15. Mai 1974  
 Den Ersttagsstempel führte das Postamt 5300 Bonn 1





Foto nr.: 21









Foto nr.: 24





Foto nr.: 25





Foto nr.: 26





# Seven Stamps Philately - Stamp lots and collections

SEVEN STAMPS

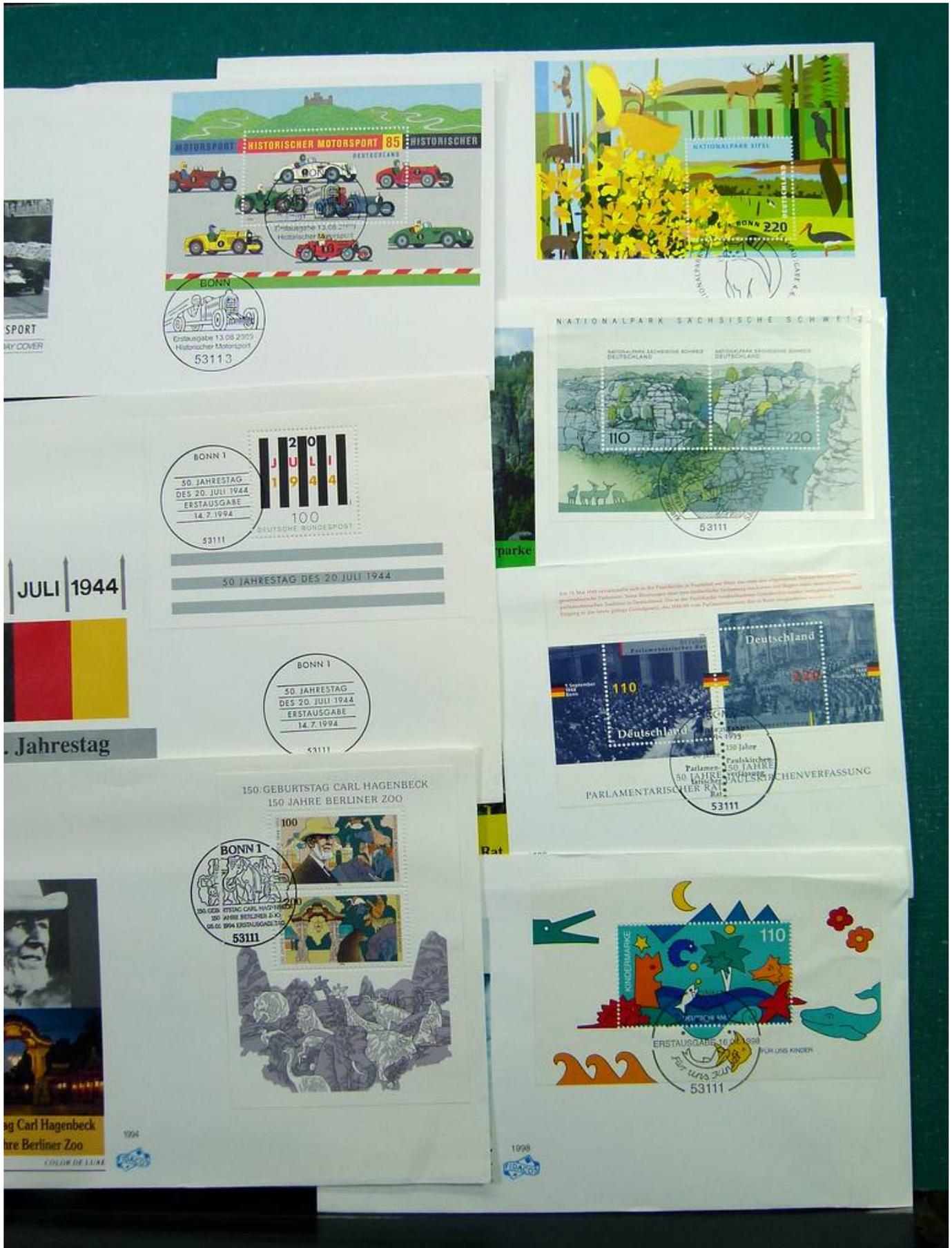
YOUR COLLECTION. OUR PASSION.

Foto nr.: 27





Foto nr.: 28





# Seven Stamps Philately - Stamp lots and collections

SEVEN STAMPS

YOUR COLLECTION. OUR PASSION.

Foto nr.: 29





Foto nr.: 30





Foto nr.: 31





Foto nr.: 32





Foto nr.: 33





Foto nr.: 34

## ZEUGE FLUG UND WASSER

Zeuge wie die Do 27 und Do 28 sowie Senk-  
die die Do 29 knüpften nach dem Zweiten Welt-  
die an die früheren Erfolge an. Diese basierten  
der Idee, feste Start- und Landebahnen so kurz  
halten zu können. Mit dem Regionalflugzeug  
in Jungferflug 1991 stattfand, wurde erstmals  
beres Passagierflugzeug gebaut.



Flugboot wurde ab 1934 von der Luft Hansa über-  
kontinierverkehr nach Südamerika eingesetzt.

## MEISTERLEISTUNG

las  
eit  
kam-  
e.  
rise-  
zi wei-  
wurden  
eliefert.



Briefmarke Monaco von 1964  
mit dem Motiv der Do X



but eine  
tung, in  
ppische  
föhlen.

## Sonderpostwertzeichen: „Tag der Briefmarke“ - Flugboot Do X



Entwurf: Klein und Neumann, Iserlohn • Ausgabtag: 7. Oktober 2010



Auf ihrem Überseeflug beförderte die Do X neben Passagieren  
auch tausende Postsendungen. Das Beförderungsentgelt ent-  
hielt zum einen die jeweilige Gebühr der Reichspost und dien-  
te zum anderen der Mittfinanzierung des Fluges der Do X.  
In einem erstmalig in einem Flugzeug befindlichen Bordpost-  
amt 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 Landungsempel 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 Lande-  
plätzen besuchten tausende von Menschen das größte Flug-  
zeug 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 Flug-  
schiff nach über 43.500 km am 24. Mai 1932 seine Reise - die  
Do X wasserte umjubilat 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.: 35





Foto nr.: 36





Foto nr.: 37





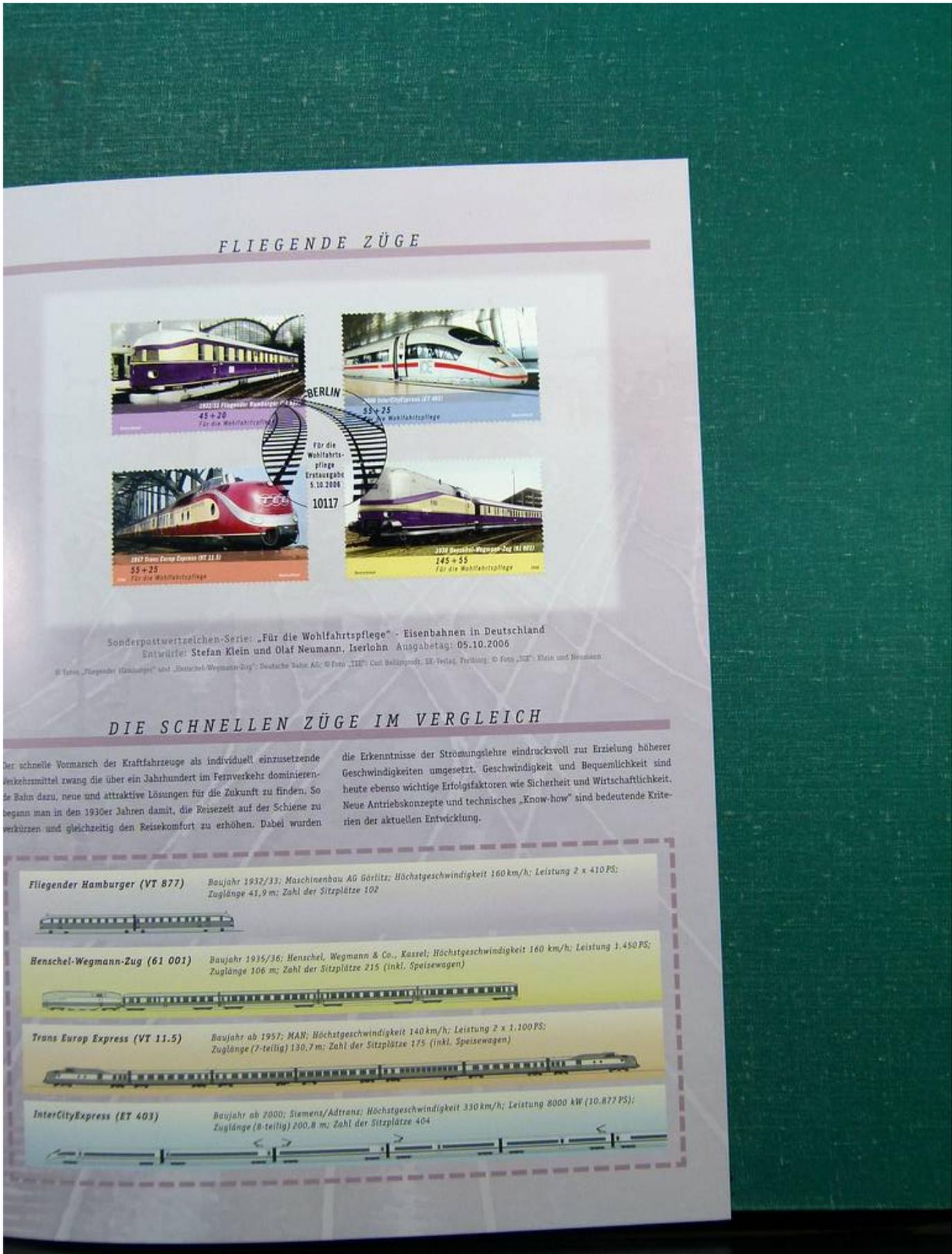
Foto nr.: 38







Foto nr.: 40



### FLIEGENDE ZÜGE



Sonderpostwertzeichen-Serie: „Für die Wohlfahrtspflege“ - Eisenbahnen in Deutschland  
Entwürfe: Stefan Klein und Olaf Neumann, Iserlohn. Ausgabetermin: 05.10.2006

© Foto „Fliegende Hamburger“ und „Henschel-Wegmann-Zug“: Deutsche Bahn AG; © Foto „ET“: Carl Beitz/produkt. SE-Verlag, Freiburg; © Foto „TEE“: Klein und Neumann

### DIE SCHNELLEN ZÜGE IM VERGLEICH

Der schnelle Vormarsch der Kraftfahrzeuge als individuell einzusetzende Verkehrsmittel zwang die über ein Jahrhundert im Festverkehr dominierende Bahn dazu, neue und attraktive Lösungen für die Zukunft zu finden. So begann man in den 1930er Jahren damit, die Reisezeit auf der Schiene zu verkürzen und gleichzeitig den Reisekomfort zu erhöhen. Dabei wurden

die Erkenntnisse der Strömungslehre eindrucksvoll zur Erzielung höherer Geschwindigkeiten umgesetzt. Geschwindigkeit und Bequemlichkeit sind heute ebenso wichtige Erfolgsfaktoren wie Sicherheit und Wirtschaftlichkeit. Neue Antriebskonzepte und technisches „Know-how“ sind bedeutende Kriterien der aktuellen Entwicklung.

**Fliegender Hamburger (VT 877)** Baujahr 1932/33; Maschinenbau AG Görlitz; Höchstgeschwindigkeit 160 km/h; Leistung 2 x 410 PS; Zuglänge 41,9 m; Zahl der Sitzplätze 102



**Henschel-Wegmann-Zug (61 001)** Baujahr 1935/36; Henschel, Wegmann & Co., Kassel; Höchstgeschwindigkeit 160 km/h; Leistung 1.450 PS; Zuglänge 106 m; Zahl der Sitzplätze 215 (inkl. Speisewagen)



**Trans Europ Express (VT 11.5)** Baujahr ab 1957; MAN; Höchstgeschwindigkeit 140 km/h; Leistung 2 x 1.100 PS; Zuglänge (7-teilig) 130,7 m; Zahl der Sitzplätze 175 (inkl. Speisewagen)



**InterCityExpress (ET 403)** Baujahr ab 2000; Siemens/Adtranz; Höchstgeschwindigkeit 330 km/h; Leistung 8000 kW (10.877 PS); Zuglänge (8-teilig) 200,8 m; Zahl der Sitzplätze 404





Foto nr.: 41



## Mit der Eisenbahn über die Ostsee

Der Bau der Anlagen für die Eisenbahn-fährverbindung von Saßnitz-Mukran auf Rügen nach Klaipeda in der damaligen Litauischen Sozialistischen Sowjetrepublik begann 1982 und dauerte vier Jahre. Er stellte die letzte große Baumaßnahme der DDR im Verkehrsbereich vor der Wiedervereinigung dar. Da die Spurweite der mitteleuropäischen Eisenbahnen 1435 mm, die der Sowjetischen Staatsbahn jedoch 1524 mm betrug, wurde im Fährhafen eine Umspuranlage errichtet, mit der geeignete Waggons neue Drehgestelle erhalten konnten, um im jeweils anderen Schienennetz einsatzbereit zu sein.

Die Einrichtung der Fährverbindung hatte vor allem wirtschaftliche Gründe. Die Wirtschaftsbeziehungen zwischen der DDR und der UdSSR hatten sich in den Jahren zuvor intensiviert. Die Sowjetunion war für alle Mitgliedsstaaten des Rates für Gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW) der wichtigste Handelspartner als Lieferant von Energie und Rohstoffen. Der RGW, auch COMECON genannt, dem die DDR 1950 beigetreten war, wurde 1949 als Reaktion auf den Integrationsprozess in Westeuropa gegründet und diente als sozialistisches Gegenstück zur Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, der späteren EU. In den 80er-Jahren forderte Polen für den bilateralen Handel zwischen der DDR und der UdSSR immer höhere Transitgebühren. Um diese zu umgehen, entstand die Idee einer direkten Fährverbindung über die Ostsee.

Von Anfang an spielten bei dem Projekt aber auch militärische Überlegungen eine Rolle. Truppen der DDR und aus der Sowjetunion führten zu Testzwecken Militärtransporte auf der Strecke durch. Richtig genutzt wurde die Fährverbindung dann auch zu militärischen Zwecken – allerdings erst nach dem Ende der DDR: Die Rote Armee zog auf diesem Weg die Westgruppe ihrer Streitkräfte in der DDR ab.

■ Eröffnung der Eisenbahnfährverbindung zwischen Mukran, DDR und Klaipeda (Memel, Litauen (UDSSR)), 23.09.1986



Foto nr.: 42



Mit Luftpost Air Mail Par Avion



Erster Luftpostdienst  
Leipzig - Frankfurt  
LH 8421  
Airbus A 300-600



Interflug  
Flughafen postlagernd  
D 6000 Frankfurt-Main

## Erster Luftpostdienst Leipzig - Frankfurt

Der Flugbeleg Leipzig-Frankfurt vom 10. März 1990 markiert eine Wende in den postalischen Beziehungen der beiden deutschen Staaten. Zur Leipziger Frühjahrsmesse 1990 wurde erstmalig mit einem Flug zwischen der Bundesrepublik und der DDR Luftpost befördert.

Zur Frühjahrsmesse 1973 gab es auf der gleichen Strecke den ersten Lufthansa-Charterflug in die DDR.

Ein regulärer Messeflugverkehr zwischen der Bundesrepublik und der DDR wurde ab der Herbstmesse 1984 eingerichtet. Eine Boeing 737 der Lufthansa hatte bei ihrem Eröffnungsflug am 30.08.1984 in Frankfurt gestempelte Erstflugbelege nach Leipzig an Bord. Die



Flugpostmarken der DDR  
Erstausgabebetrag: 6. Oktober 1987  
Entwurf: D. Glinski

Deutsche Post der DDR verweigerte deren Annahme, weil das Abkommen zwischen den beiden deutschen Staaten auf dem Gebiet des Postwesens vom 30.03.1976 „eine Beförderung von Postsendungen auf dem Luftwege“ nicht vorsehe. Die Sendungen wurden mit einem Zusatzstempel „Wegen fehlender Genehmigung keine Postbeförderung auf dem Luftwege möglich, Lufthansa“ an die Einsender zurückgegeben.

Erst nach dem belegten Messesonderflug am 10. März begann ab 25.03.1990 die Lufthansa Linienflüge auf den Strecken Frankfurt-Dresden, München-Dresden, Stuttgart-Leipzig, München-Leipzig und Stuttgart-Dresden.



Foto nr.: 43

1951 auf der Warnowwerft in Warnemünde  
 namen des damaligen DDR-Präsidenten „Wil-  
 liente das Schulschiff bis 1989 der Ausbil-  
 eine Fahrten bis ins Schwarze Meer. Nach  
 g übergab die Treuhandanstalt 1991 das  
 wald für gemeinnützige Zwecke. Das Segel-  
 nach einem Umbau unter dem neuen  
 Jugend erhalten bleiben. Nach dem Motto  
 ick“ segelt die „Greif“ seither als Botschaf-  
 reifswald und nimmt erfolgreich an Sail-  
 Ostsee teil.



von Kapitän Janssen an Deck der Rickmers im Jahr 1908

“ Die Viermastbark „Passat“ wurde 1911 von  
 Voss in Hamburg für den Getreide- und Sal-  
 aut. Da alle Schiffsnamen der Reederei F. Laeisz  
 in „P“ begannen und die Segler für ihre zuver-  
 llen Reisen bekannt waren, erhielten sie die  
 g-P-Liner“. 1957 wurde die „Passat“ nach  
 urch einen schweren Sturm außer Dienst  
 tadt Lübeck rettete das Schiff 1959 vor dem  
 n einen Liegeplatz an der Travemündung und  
 kmal-  
 es schwim-  
 nd Wahr-  
 stunde.

an  
 den  
 deckte  
 riadne“  
 it  
 e die  
 bevoll  
 im

„Lily“



Entwürfe:  
 Stefan Klein und Olaf Neumann,  
 Iserlohn

Ausgabetag: 2. Juni 2005

Sonderpostwertzeichen-Serie: „Für die Jugend“ - Großsegler

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

## „SCHULSCHIFF DEUTSCHLAND“

Die erstmalig auf einer Briefmarke abgebildete „Schul-  
 schiff Deutschland“ wurde von der Werft Joh. C. Teck-  
 lenborg 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 Kultur-  
 denkmal und stationäres Schulschiff fest vertäut  
 in der Lesumündung in Bremen-Vegesack.



„Schulschiff Deutschland“ in stürmischer See



Foto nr.: 44

er Warnowwerft in Warnemünde  
damaligen DDR-Präsidenten „Wil-  
Schulschiff bis 1989 der Ausbil-  
en bis ins Schwarze Meer. Nach  
die Treuhandanstalt 1991 das  
gemeinnützige Zwecke. Das Segel-  
n Umbau unter dem neuen  
halten bleiben. Nach dem Motto  
It die „Greif“ seither als Botschaf-  
und nimmt erfolgreich an Sail-  
il.



Van Janssen an Deck der  
" im Jahr 1908

Ziermastbark „Passat“ wurde 1911 von  
Hamburg für den Getreide- und Sal-  
ille Schiffsnamen der Reederei F. Laeisz  
egannen und die Segler für ihre zuver-  
en bekannt waren, erhielten sie die  
er“. 1957 wurde die „Passat“ nach  
en schweren Sturm außer Dienst  
beck rettete das Schiff 1959 vor dem  
Liegeplatz an der Travemündung und



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“

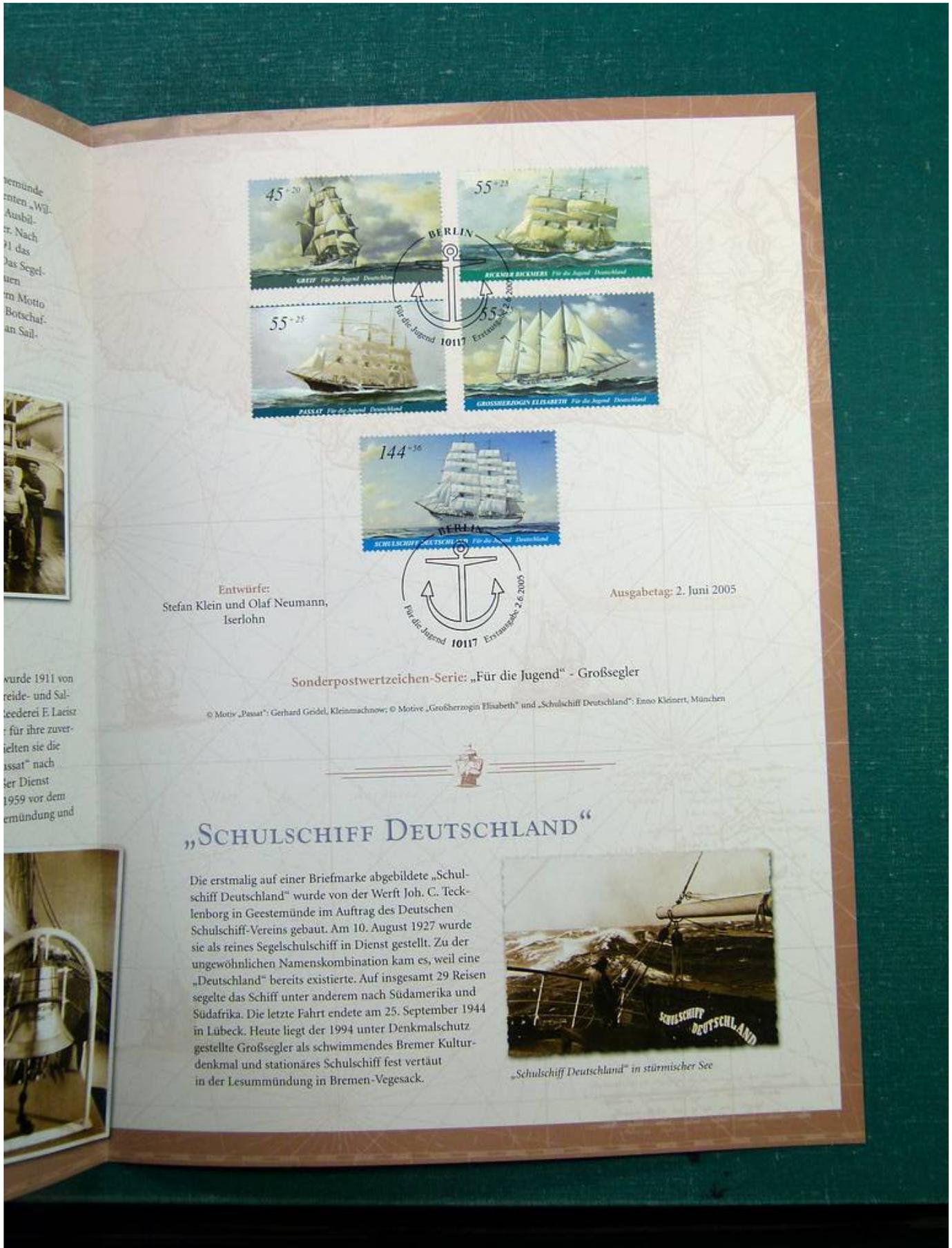
Die erstmalig auf einer Briefmarke abgebildete „Schulschiff Deutschland“ wurde von der Werft Joh. C. Tecklenborg in Geestemünde im Auftrag des Deutschen Schulschiff-Vereins gebaut. Am 10. August 1927 wurde sie als reines Segelschulschiff in Dienst gestellt. Zu der ungewöhnlichen Namenskombination kam 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 Lesumündung in Bremen-Vegesack.



„Schulschiff Deutschland“ in stürmischer See



Foto nr.: 45



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.: 46

Warnowwerft in Warnemünde  
maligen DDR-Präsidenten Wil-  
bis ins Schwarze Meer. Nach  
Treibbandanstalt 1991 das  
einmützige Zwecke. Das Segel-  
mbau unter dem neuen  
iten bleiben. Nach dem Motto  
die „Greif“ seither als Botschaf-  
d nimmt erfolgreich an Sall-



Janssen an Deck der  
Passat im Jahr 1908

ermastbark „Passat“ wurde 1911 von  
amburg für den Getreide- und Salz-  
Schiffnamen der Reederei F. Lae-  
innen und die Segler für ihre raver-  
bekannt waren, erhielten sie die  
. 1957 wurde die „Passat“ nach  
schweren Sturm außer Dienst  
k rettete das Schiff 1959 vor dem  
egeplatz an der Travemünde und



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.: 47



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.: 52

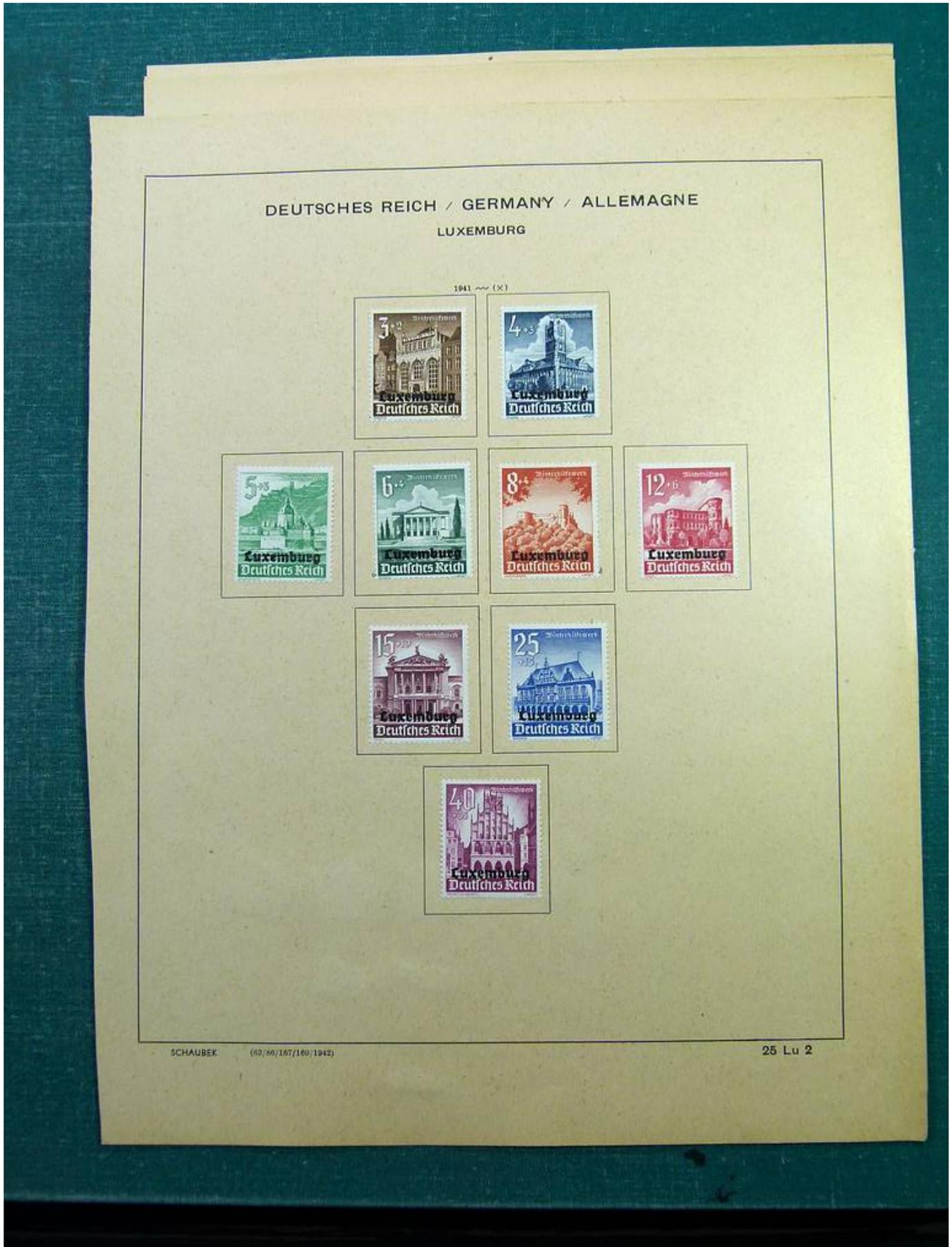






Foto nr.: 54





Foto nr.: 55

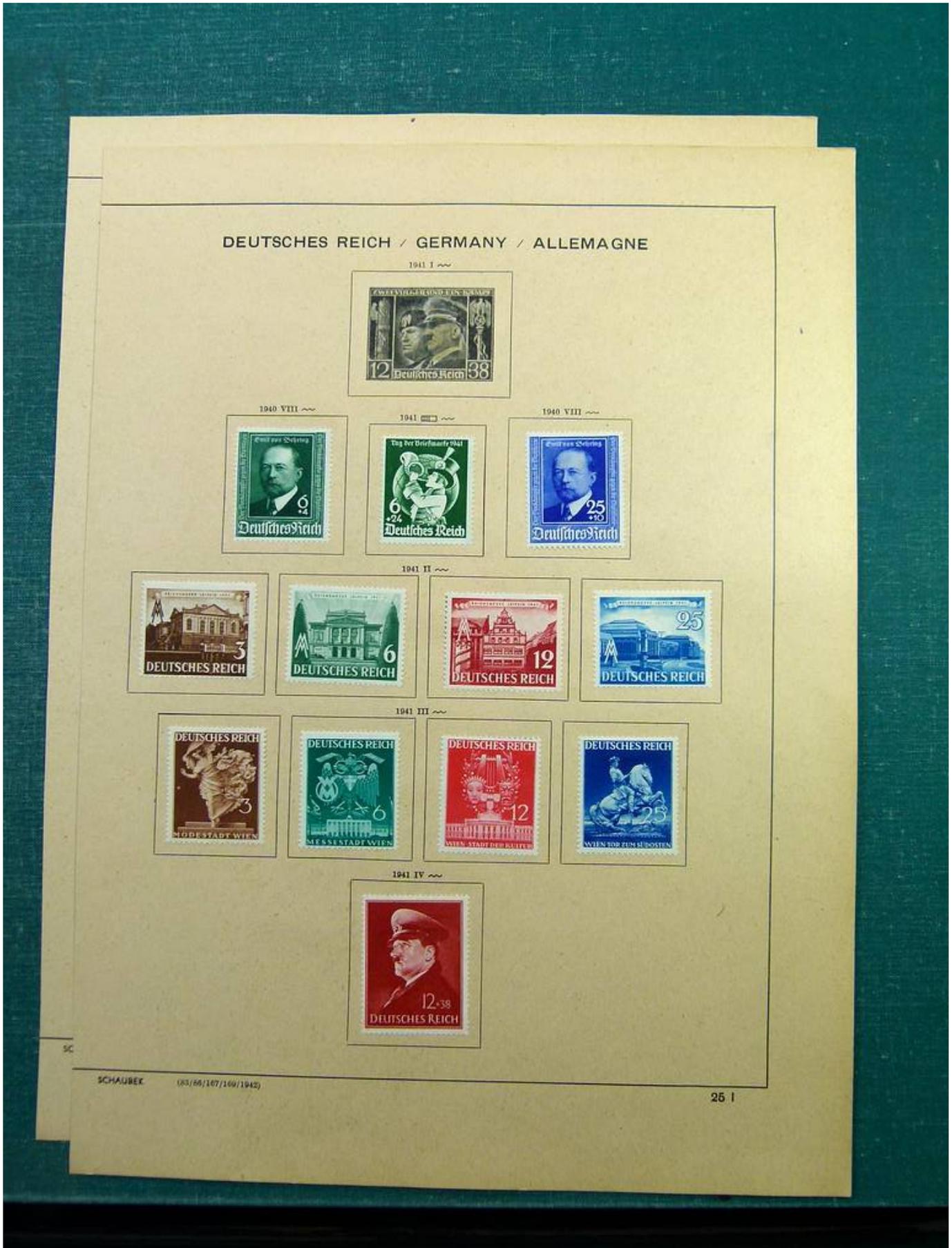




Foto nr.: 56

