

Lot nr.: L254356

Land/Typ: Nachlässe

Sammlung verschiedener Materialien. Siehe Fotos.

Preis: 30 eur

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





Foto nr.: 2





Foto nr.: 3





Foto nr.: 4





Foto nr.: 5





Foto nr.: 6





Foto nr.: 7



Foto nr.: 8





Foto nr.: 9





Foto nr.: 10





Foto nr.: 11





Foto nr.: 12



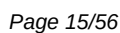
Foto nr.: 13





Foto nr.: 14





[illegible]



Foto nr.: 17



Foto nr.: 18





Foto nr.: 19





Foto nr.: 20







Foto nr.: 22





Foto nr.: 23





Foto nr.: 24



Foto nr.: 25





Foto nr.: 26





Foto nr.: 27





Foto nr.: 28

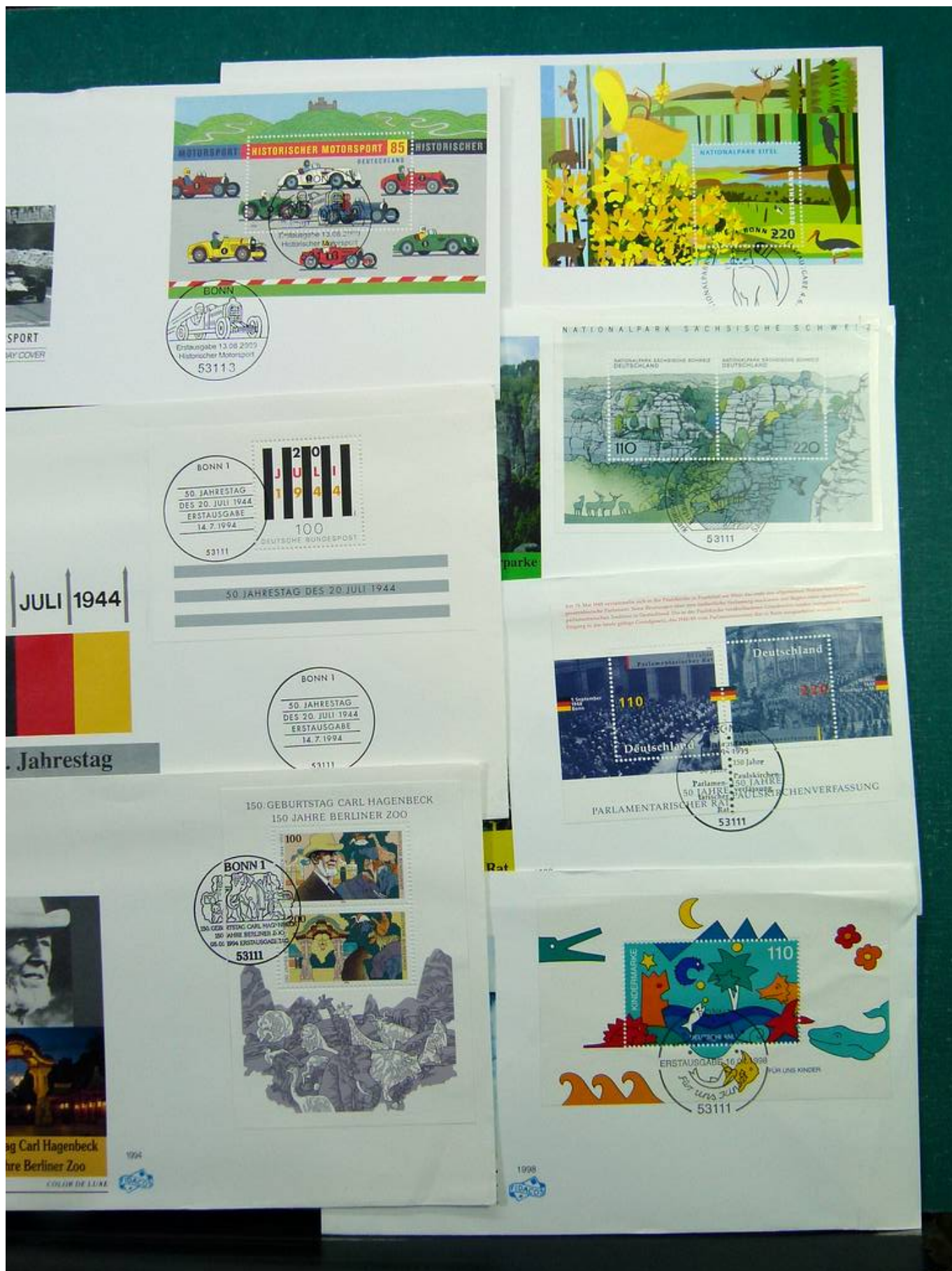






Foto nr.: 30



Foto nr.: 31





Foto nr.: 32





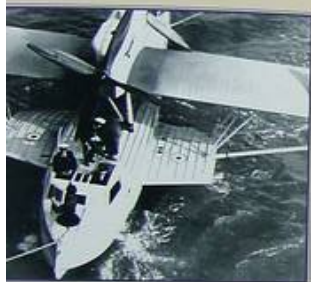
Foto nr.: 33



Foto nr.: 34

ZEUGE AUF WASSER

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



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

LEISTERLEISTUNG



Briefmarke Monaco von 1964
mit dem Motiv der Do X



Sonderpostwertzeichen: „Tag der Briefmarke“ - Flugboot Do X



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



Auf ihrem Übersee- und Luftverkehr 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 Mitfinanzierung 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 Flugstappe 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 Übersee- und Luftverkehr. 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 umjubil 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



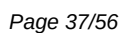




Foto nr.: 38





Foto nr.: 39





Foto nr.: 40

FLIEGENDE ZÜGE



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

© Foto „Fliegender Hamburger“ und „Henschel-Wegmann-Zug“: Deutsche Bahn AG; © Foto „TEE“: Carl Beitzprod. SE-Verlag, Treibburg; © Foto „ICE“: Klein und Neumann

DIE SCHNELLEN ZÜGE IM VERGLEICH

Der schnelle Vormarsch der Kraftfahrzeuge als individuell einzusetzende Verkehrsmittel zwang die über ein Jahrhundert im Festverkehrs 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

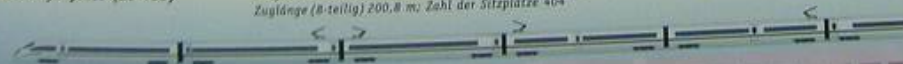




Foto nr.: 41



Mit der Eisenbahn über die Ostsee

Der Bau der Anlagen für die Eisenbahnfahrverbindung 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 Fahrverbindung 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 Fahrverbindung 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 Fahrverbindung 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 Eisenbahnfahrverbindung 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 6421
Airbus A 300-600



LEIPZIG
ERSTE LUFTPOSTBEFÖRDERUNG
LEIPZIG - FRANKFURT
LH 6421 10.03.1990
Lufthansa



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
Erstausgabetermin: 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
nahmen des damaligen DDR-Präsidenten „Wil-
helme 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
icke“ 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-
ellen Reisen bekannt waren, erhielten sie die
g-P-Liner“. 1957 wurde die „Passat“ nach
urch einen schweren Sturm außer Dienst
stadt Lübeck rettete das Schiff 1959 vor dem
n einen Liegeplatz an der Travemündung und
kmal-
es schwim-
nd Wahr-
ünde.

an
den
deckte
riadrne“
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
lt die „Greif“ seither als Botschaf-
und nimmt erfolgreich an Sail-
il.



Van Janssen an Deck der
" im Jahr 1908

iermastbark „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

im-

r-



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 „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 Lesummündung 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“: Enzo 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



Narnewerft in Warnemünde
maligen DDR-Präsidenten Wil-
bis ins Schwarze Meer. Nach
Treubhandanstalt 1991 das
einnützige Zwecke. Das Segel-
mbau unter dem neuen
itten bleiben. Nach dem Motto
ie „Greif“ seither als Botschaf-
d nimmt erfolgreich an Seil-



Janssen an Deck der
Passat im Jahr 1908

rmastbark „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 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 „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 Lesummündung in Bremen-Vegesack.



„Schulschiff Deutschland“ in stürmischer See



Foto nr.: 47

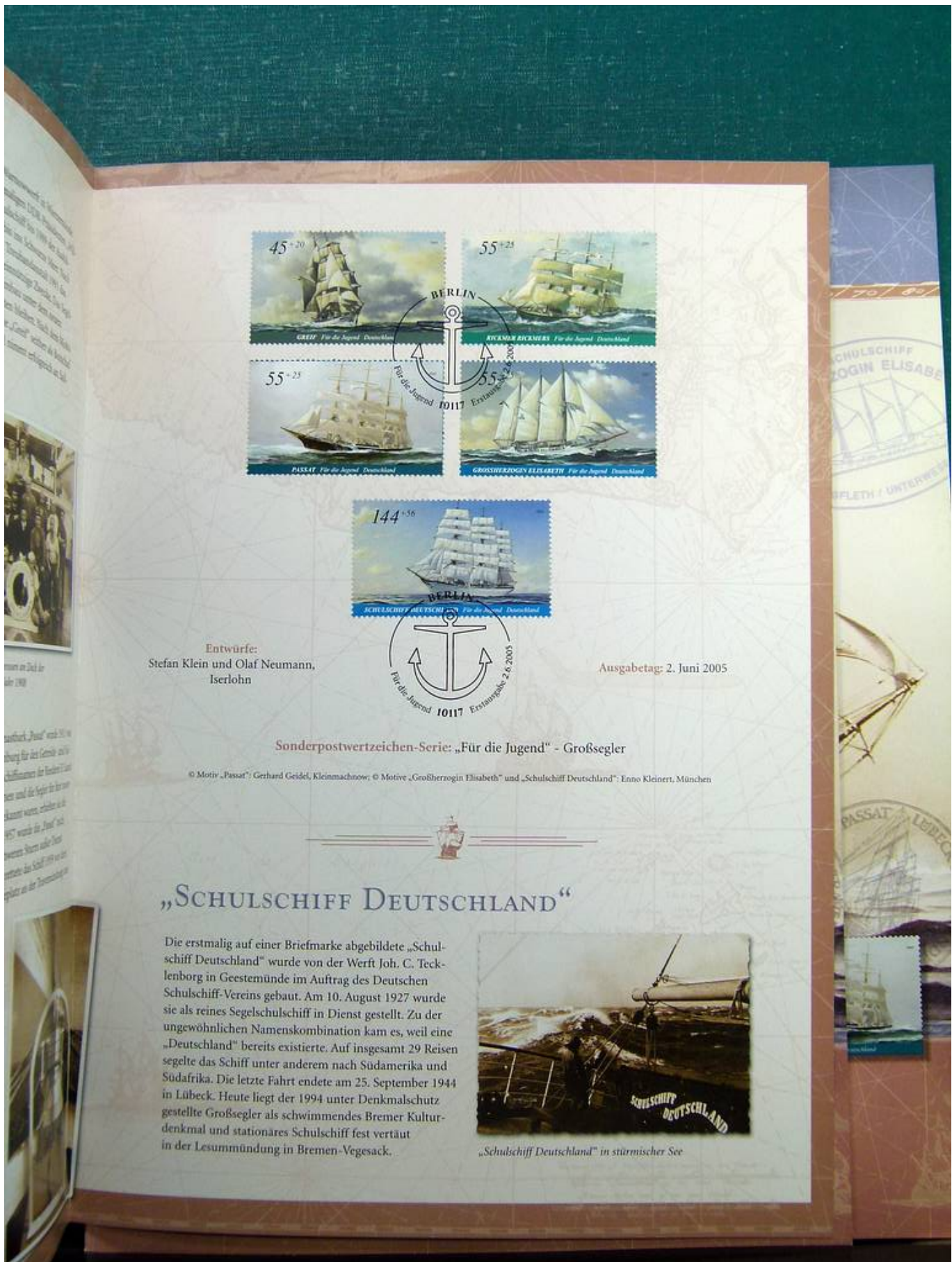




Foto nr.: 48



Foto nr.: 49

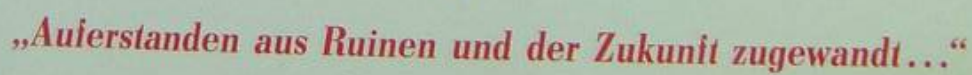




Foto nr.: 50

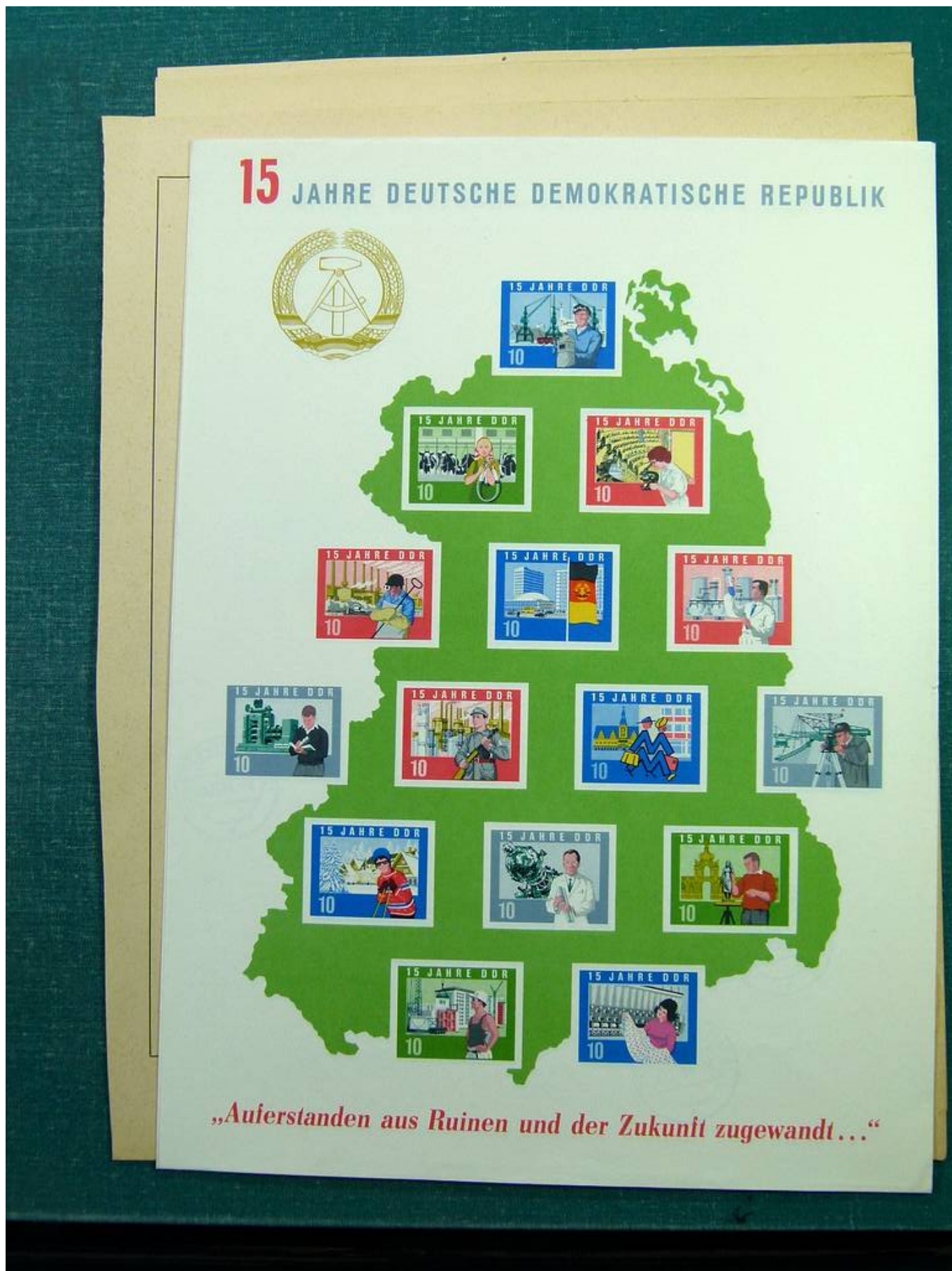




Foto nr.: 51

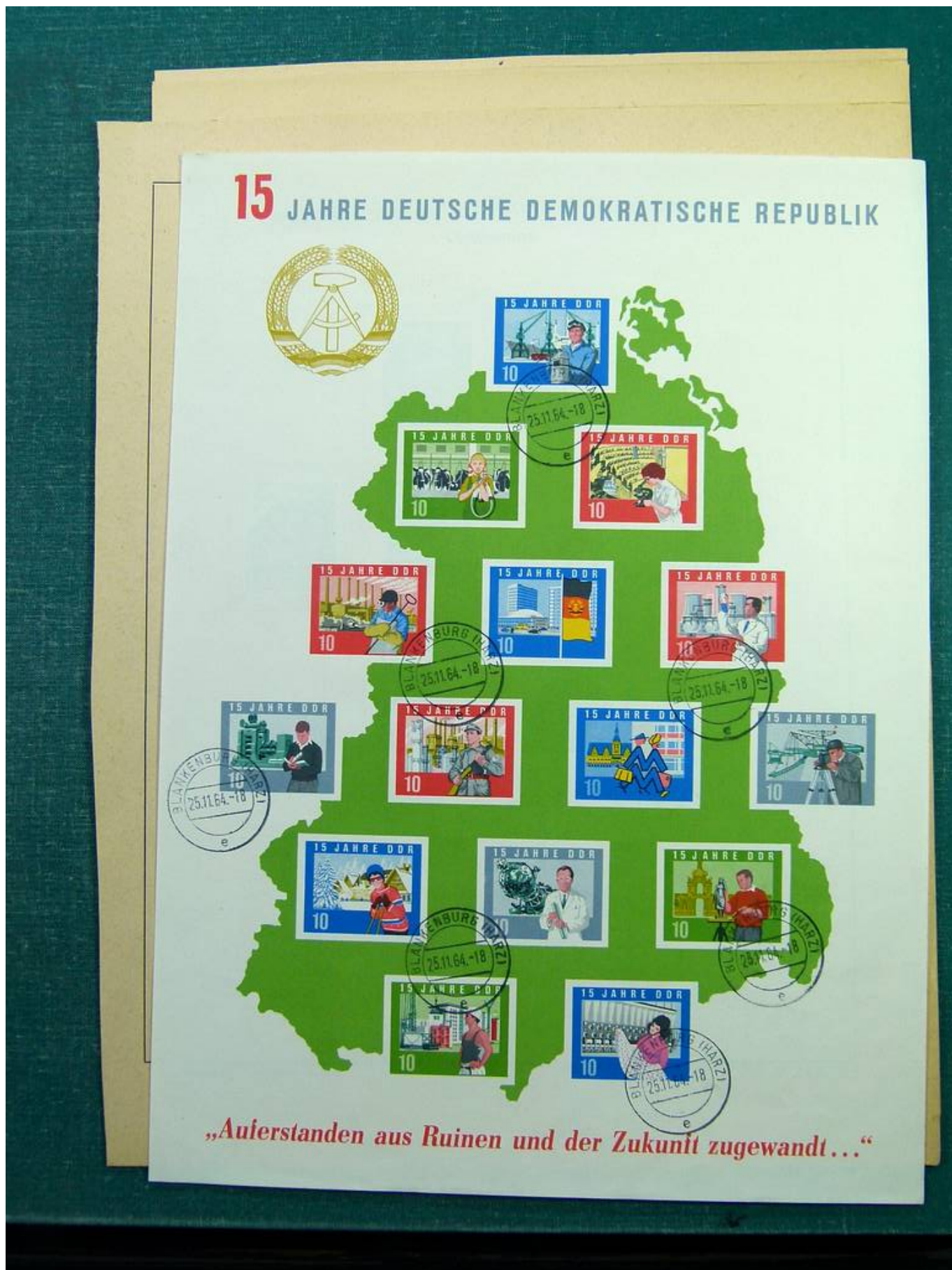




Foto nr.: 52



Foto nr.: 53





Foto nr.: 54





Foto nr.: 55

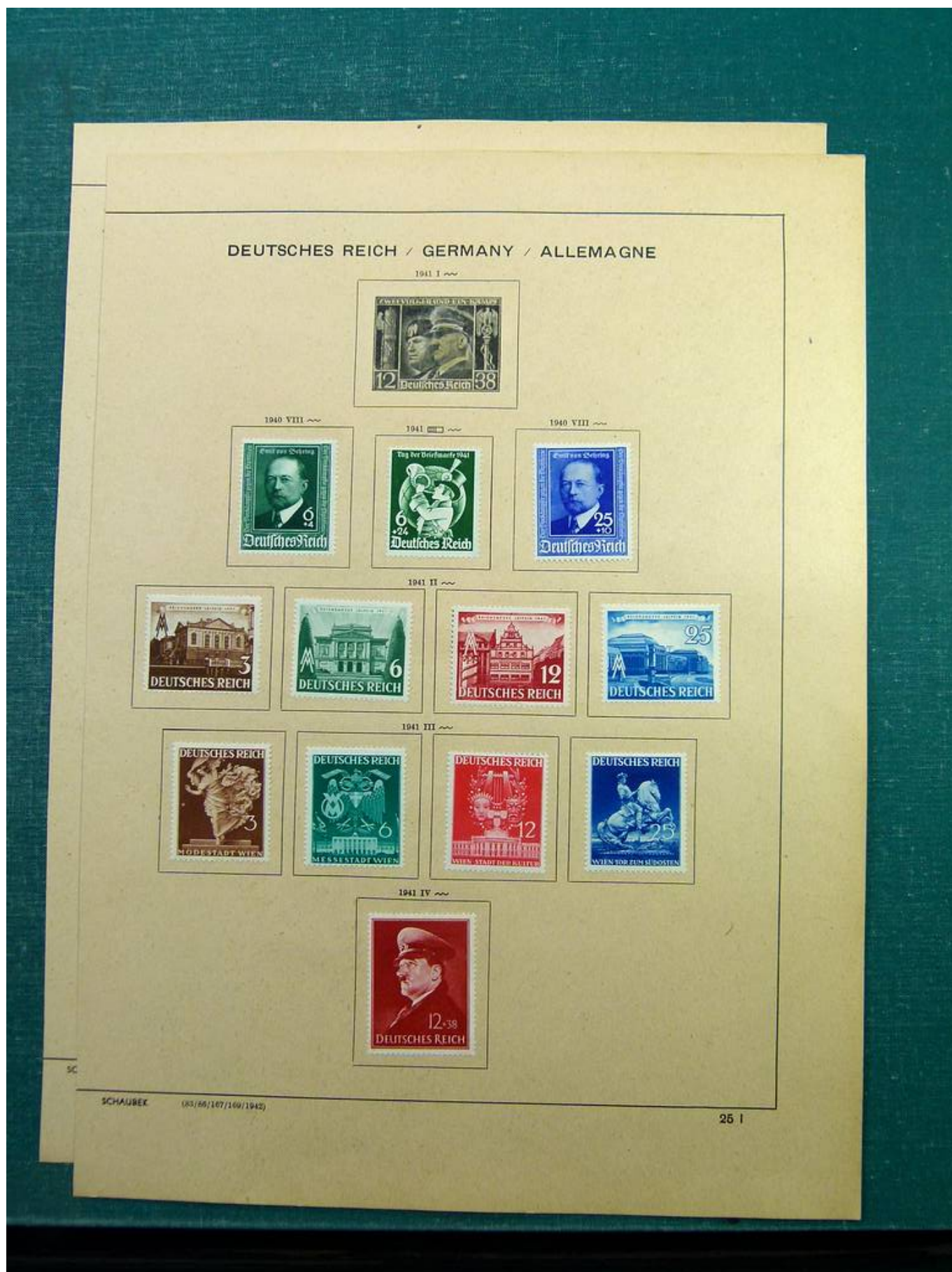




Foto nr.: 56

