Briefmarkensammler - Club „Hallensia“ 1899 e.V.

Briefmarkenfreunde Halle - Süd e.V.

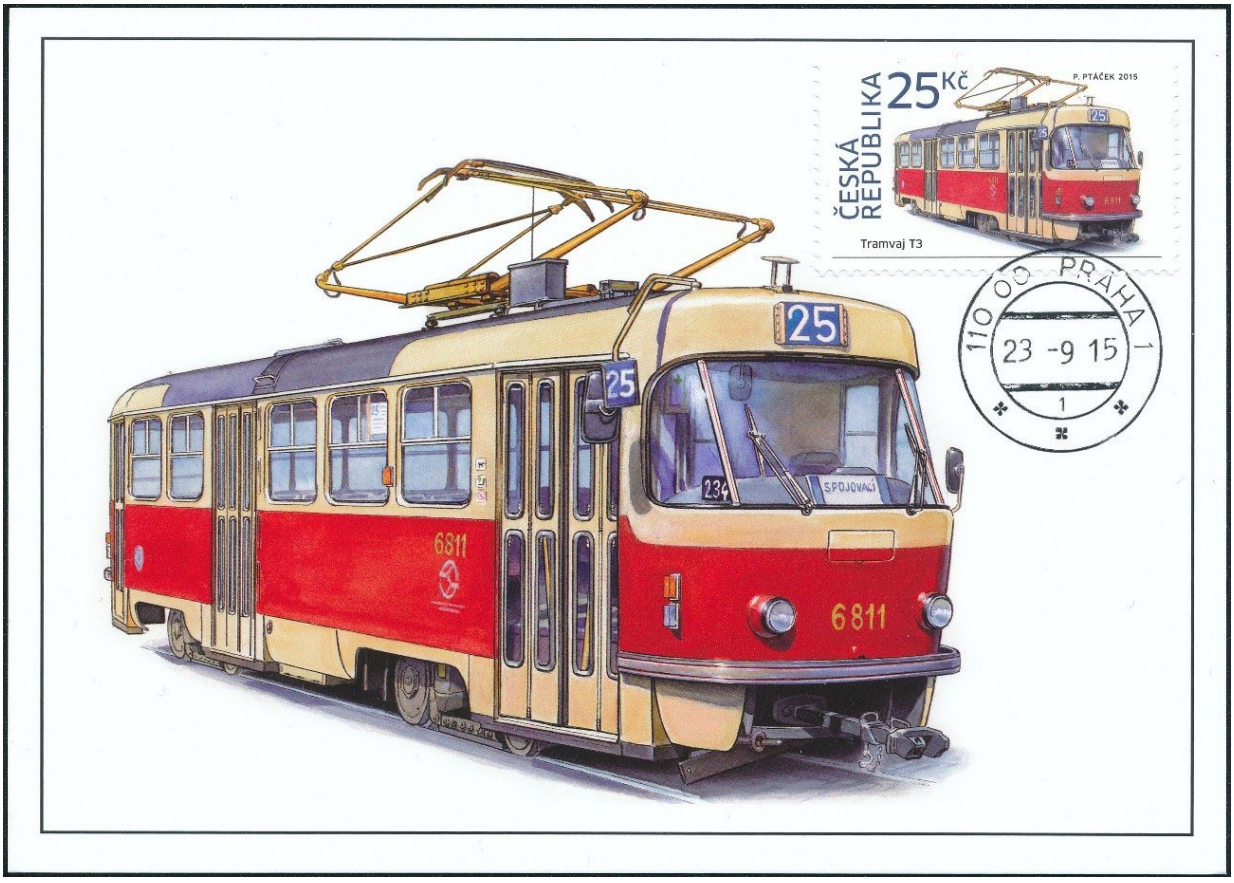
Mitglied im Landesverband Thüringer Philatelisten e.V.
im Bund Deutscher Philatelisten e. V.

Mitteilungen

Heft 32 / 2019 16. Jahrgang

Tschechen - Tram aus Amerika

Vor 50 Jahren verkehrten in Halle die ersten Tatra-Straßenbahnen aus der damaligen CSSR, die auf eine Lizenz aus den USA zurückgehen.



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis, Impressum	Seite 2
Leitartikel	Seite 3
Bericht zum Festtag 120 Jahre des BSC „Hallensia“ 1899 e. V. und 30. Landesverbandstag Thüringer Philatelisten e.V.	Seite 5
Ein Abend unter neuen Freunden – die ArGe Dürer- & Lutherphilatelisten e.V. zu Gast in Halle	Seite 8
50 Jahre Tschechen-Tram aus Amerika in Halle	Seite 9
50 Jahre Tatra-Straßenbahn	Seite 18
Die Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg	Seite 19
Des Kaisers neue Währung - aus Pfennige wird Pfennig, Teil 2	Seite 30
120 Jahre Gründung des BSC „Hallensia“ 1899 e.V. am 12. Februar 1899, Teil 2	Seite 34
100 Jahre Sparkasse in Halle	Seite 38
Briefmarkenfreunde Halle-Süd e.V. Veranstaltungen, Geburtstage und Auszeichnungen	Seite 39
BSC „Hallensia“ 1899 e.V. Veranstaltungen, Geburtstage und Auszeichnungen	Seite 40

Titelthema

Mitteilungsheft 32-2019 (02)
Gemeinschaftsausgabe und Redaktion

Impressum

Herausgeber:

Briefmarkensammler-Club „Hallensia“ 1899 e.V. Vereinsnummer: 14049 / VR 20592
1. Vorsitzender: Rainer Trebst, Wickenweg 11, 06118 Halle (Saale)

Bankverbindung: Volksbank Halle: IBAN: DE46 8009 3784 0001 0339 80
BIC: GENODEF1HAL

Briefmarkenfreunde Halle-Süd e.V. Vereinsnummer: 14046 / VR 20544
1. Vorsitzender: Ralph Placke, Emil-Abderhalden-Str. 32, 06108 Halle (Saale)
Webseite: http://www.briefmarkenfreunde-halle.de

Bankverbindung: Volksbank Halle: IBAN: DE03 8009 3784 0001 1564 89
BIC: GENODEF1HAL

Gestaltung und Redaktion:
Alfred Seiler Briefmarkenfreunde Halle-Süd e. V.
Hannelore Voigt Briefmarkenfreunde Halle-Süd e. V.
Jürgen Schmidt Briefmarkensammler-Club „Hallensia“ 1899 e.V.

Redaktionsschluss
Frühjahrsheft (01): 31. März Herbstheft (02): 30. September

Für die inhaltlichen Aussagen der abgedruckten Beiträge sind die Autoren verantwortlich.
Sie müssen nicht immer mit der Meinung der Redaktion übereinstimmen.

Hinweis:
Wir bitten alle Vereinsmitglieder bei Umzug ihre neue Anschrift und andere Veränderungen mitzuteilen.

Leitartikel

Ralph Placke
1. Vorsitzender der Briefmarkenfreunde Halle-Süd e.V.

Liebe Sammlerinnen und Sammler unserer beiden Vereine!

Schon ist es wieder Herbst - nach einem wieder mal zu trockenem, aber nicht ganz so rekordhaften Sommer wie im vergangenen Jahr...Die Gärten sind sicherlich schon winterfest gemacht bzw. stehen kurz davor und auch um die Balkonpflanzen muss man sich nicht mehr so mühen. Also bleibt wieder mehr Zeit für unser allerliebstes Hobby - der Philatelie. So geht es mit der letzten Jahresbörse wieder im Kulturtreff am 09.11.2019, zu der ich alle Sammler und Interessierte herzlich einlade, in den Endspurt der auch nach außen hin mit Tauschtagen und Börsen sichtbaren (philatelistischen) Herbstzeit.
Seit Erscheinen des letzten Mitteilungsheftes minutengenau zur Eröffnung des Landesverbandstages der Thüringer Philatelisten im April im hiesigen Stadtmuseum gab es aber auch so manche Aktivitäten. Natürlich vor allem der eben erwähnte Landesverbandstag hier in Halle, der aus meiner Sicht ein erfolgreicher war und die beiden Hallenser Philatelie-Vereine als würdige (Neu-) Mitglieder des Thüringer Landesverbandes darstellte. Mit dem Beigeordneten für Finanzen und Bürgermeister der Stadt Halle (Saale), Herrn Egbert Geyer, konnten wir einen Grußredner gewinnen, der selbst einmal Briefmarken gesammelt hat und sich auskennt in der Materie. Auch die musikalischen bzw. historischen Gastbeiträge des Ersten Halleschen Bandonionorchesters sowie der Salzwirkerbrüderschaft im Thale zu Halle bildeten einen würdigen kultur-historischen Rahmen des 30. Landesverbandstages. Besonders hervorheben möchte ich aber die Auszeichnung des Vereinsmitgliedes der Briefmarkenfreunde Halle-Süd e.V., Herrn Klaus-Dieter Berghahn, mit der Verdienstnadel des Bundes Deutscher Philatelisten in Bronze - herzlichen Glückwunsch! Ich danke auch allen Vereinsmitgliedern beider Vereine, die sich aktiv an der Vorbereitung und Durchführung des Landesverbandstages beteiligt haben, stellvertretend hier insbesondere den Vorstandsfrauen bzw. Ehefrauen beteiligter Vereinsmitglieder.
Auf diesem Landesverbandstag konnten insbesondere zahlreiche Sonderganzsachen der Briefmarkenfreunde Halle-Süd an Mann und Frau gebracht werden - über unsere Webseite können noch Exemplare bestellt werden. Auch die Freunde vom BSC „Hallensia“ 1899 e.V. haben eine Sonderganzsache aufgelegt, welche über Herrn Förster bestellt werden kann.
Natürlich haben wir diese Ganzsachen auch wieder auf unseren Börsen angeboten, von denen es bisher vier gab. Davon mussten wir wahlbedingt zweimal auf ein neues Domizil ausweichen - der Begegnungsstätte der Volkssolidarität in Halle-Neustadt. Davon war z.B. die ursprüngliche Juni-Börse betroffen, kurzfristig konnte uns die Volkssolidarität nur einen Freitagnachmittag Ende Mai anbieten. Dieser Termin war leider doch ein Reinfall, außer ein paar wenigen Händlern + Sammler scheint ein Freitagnachmittag für alles Mögliche wichtig zu sein, nur nicht für dem Nachgehen seines Hobbys... . Aber im nächsten Jahr stehen erst mal keine Wahlen an, sodass wir frohen Mutes sind, dass die dann weiterhin im Kulturtreff stattfindenden Börsen wieder regen Zuspruch finden.
Am 05.10.2019 waren Vorstandsmitglieder beider Vereine zum Landestreffen anlässlich des "Tages der Briefmarke" in Greiz, wo ja auch die Rang II - Wettbewerbs- Ausstellung lief, an der sich Herr Berghahn gleich mit 3 Exponaten erfolgreich beteiligte. Ich möchte an dieser Stelle Herrn Berghahn für sein unermüdliches Ausstellungsschaffen danken, er vertritt damit würdig die organisierten Philatelisten aus Halle.

Als vereinsinterner Höhepunkt der Briefmarkenfreunde Halle- Süd steht in diesem Jahr noch die Weihnachtsfeier an, die wie in den vergangenen Jahren auch am Samstag den 14.12.2019 von 14:30 - 17:30 Uhr im Landhaus Wörmlitz stattfinden wird.

Die Jahresversammlung der Briefmarkenfreunde Halle-Süd findet ebenso im Landhaus Wörmlitz statt, und zwar am 25.01.2020 um 10:00 Uhr. Die Jahresversammlung der Mitglieder vom BSC Hallensia 1899 e.V. findet wie gewohnt in den Berliner Bierstuben am 22.02.2020 um 10:00 Uhr statt. Zu beiden Jahresversammlungen sind hiermit schon mal alle betreffenden Vereinsmitglieder herzlich eingeladen.

Bis dahin wünsche ich uns Allen eine gute (philatelistische) Herbst- und Winterzeit und weiterhin viel Freude an unserem gemeinsamen Hobby sowie vor allem auch Gesundheit und Wohlergehen!

Bild 1, © Alfred Seiler

Bild 2, © Alfred Seiler

Begrüßung der Gäste zum 30. Landesverbandtag in Halle (Saale) durch die Gastgeber den 1. Vorsitzenden Halle-Süd e.V. Ralph Placke (Bild 1) und den 1. Vorsitzenden des BSC „Hallensia“ 1889 e.V. Rainer Trebst (Bild 2)

Ihr Ralph Placke

1. Vorsitzender
Briefmarkenfreunde Halle-Süd e.V.

Bericht zum Festtag 120 Jahre des BSC „Hallensia“ 1899 e. V. und 30. Landesverbandstag Thüringer Philatelisten e. V. am 13.04.2019 im Stadtmuseum in Halle (Saale)

Anlässlich des 120jährigen Jubiläums unseres BSC „Hallensia“ 1899 e. V., waren wir Gastgeber des 30. Landesverbandstag in Halle.
Diese gemeinsame Festveranstaltung fand im würdigen Rahmen, im Stadtmuseum „Christian-Wolff-Haus in Halle (Saale) statt. Neben dem anspruchsvollen Programm wurde durch die Mitglieder der „Hallensia“ eine als gut zu bewertende Briefmarken-Werbeausstellung aufgebaut, die auch von den Gästen gut besucht wurde.
Die Teilnehmer der Festveranstaltung und deren Gäste wurden durch das „Erste Hallesche Bandonion-Orchester“ musikalisch begrüßt. An dieser Stelle möchte ich auf die gute Zusammenarbeit bei der Vorbereitung und Durchführung der Veranstaltung mit unseren Sammlerfreunden „Halle-Süd“ hinweisen. Ihnen war es gelungen, das Orchester für unsere Festtag zu gewinnen. Das Orchester wurde ebenfalls 1899 gegründet und ist das älteste Orchester dieser Art in Deutschland. Auch dazu unsere herzlichen Glückwunsche an den Verein.
Zum 120. Jubiläum hat unser Club 3 Sonderbelege und eine kleine Festschrift zur Geschichte unseres Clubs aufgelegt. Beides wurde unseren Mitgliedern 1 x komplett übergeben.
Die Briefmarkenfreunde Halle-Süd e.V. haben anlässlich des 30. Verbandstages mehrere Karten „Gruß aus Halle“ aufgelegt. Alle Karten sind noch erhältlich.
Der BSC „Hallensia“ sorgte mit einer eingerichteten Kantine ausreichend für das Wohl aller Anwesen, den Vereinsmitglieder und den Gästen.
Die Begrüßungen und Führung durch die Tagesordnung der Veranstaltungen wurde durch die Vorsitzenden Rainer Trebst („Hallensia“) und Ralph Placke (Halle-Süd) vorgenommen.

Tagesordnung

1. Musikalische Einleitung
2. Begrüßung der Gäste
3. Grußworte durch den Bürgermeister und Beigeordneten für Finanzen und Personal der Stadt Halle (Saale). Egbert Geier, in Vertretung des Oberbürgermeisters der Stadt Halle (Saale). und Schirmherr der Veranstaltung und durch den Präsidenten des BDPh, Alfred Schmidt
4. Festvortrag „Halle und die Halloren“ durch Rüdiger Just, „Salzwirker – Brüderschaft im Thale zu Halle“
5. Kurzvortrag zur Geschichte des BSC „Hallensia“ 1899 e. V. durch Rainer Trebst
6. Ehrungen
7. Organisatorisches: - Bestimmung des Protokollführers,
   - Bestimmung des Versammlungsleiters,
   - Genehmigung der Tagesordnung
8. Bericht des Vorstandes
9. Bericht der LV-Stellen
10. Mittagspause
11. Bericht des Schatzmeisters zum Rechnungsjahr 2018 und zur Vorstellung des Etats 2019
12. Bericht der Kassenprüfer
13. Diskussionen zu den Berichten, den Anträgen und den Beschlussvorlagen
14. Bestätigung des Jahresabschlusses und Entlastung des Vorstandes
15. Beschlussfassung zum Etat und zu den weiteren vorliegenden Anträgen und Beschlussvorlagen
16. Schlusswort durch den Landesverbandsvorsitzenden

Liebe Sammlerfreundinnen und Sammlerfreunde, Ihr seht, dass es eine sehr umfangreiche Tagesordnung war. Es wurde auch rege die Diskussion genutzt. Ich möchte nur auf einige Schwerpunkte eingehen:

- Der Finanzhaushalt des Landesverbandes war 2018 ausgeglichen. Das Jahr 2019 läuft auch gut, so dass hier ebenfalls ein ausgeglichener Abschluss zu erwarten ist. Somit wird eine Änderung in den Beitragszahlung der Vereine und Clubs absehbar nicht erforderlich sein.
- Unter den ausgezeichneten Sammlerfreunden wurde Klaus-Dieter Berghahn von den Briefmarkenfreunden Halle-Süd mit Bronze ausgezeichnet. Hierzu gratulieren die Mitglieder beider Vereine ganz herzlich.
- Der diesjährige Tag der Briefmarke wird zeitgleich mit der Bewertungsausstellung „THÜBRIA 2019“ in Greiz (Vogtlandhalle) vom 03. bis 06.10.2019 durchgeführt.
- Der Tag der Briefmarke 2020 findet in Zeitz statt.
- Der 31. Verbandstag 2020, mit Neuwahl, findet am 18.04.2020 in Erfurt statt.
- Als Mitglied in den Landesverbandes Thüringer Philatelisten e. V. wurde mit sofortiger Wirkung unser Sammlerfreund Alfred Seiler berufen. Er wird hier im Bereich Öffentlichkeit/Redaktion mitwirken. Auch hier unsere Erfolgs- und Glückwünsche.

Musikalische Einleitung des 30. Landesverbandstages durch das „Erste Hallesche Bandonionorchester“, gegründet 1899.

Überreichung der Urkunde zum 120jährigen Bestehen des BSC „Hallensia“ 1899 e. V. durch den 1. Vorsitzenden des LV Thüringer Philatelisten e.V. Melchior Lemke an den 1. Vorsitzenden des BSC „Hallensia“ 1899 e. V. Rainer Trebst im Beisein des Präsidenten des Bundes Deutscher Philatelisten e. V. Alfred Schmidt.

Bund Deutscher Philatelisten e.V.

URKUNDE

Der

Bund Deutscher Philatelisten e.V.

gratuliert dem

Briefmarkensammlerclub
"Hallensia" 1899 e.V.

zu seinem

120-jährigen Bestehen

1899 2019

und verleiht ihm diese Urkunde.

Bonn, 13. April 2019

A. Schmidt

Präsident
Alfred Schmidt

Jan Billion

Vizepräsident
Jan Billion

Urkunde des Bundes Deutscher Philatelisten zum 120-jährigen Gründungsjubiläum der „Hallensia", Verleihung am Tag des 30.Landesverbandstag Thüringer Philatelisten, zu denen der Verein seit 2018 gehört (nach Auflösung des Landesverbandes Sachsen-Anhalt)

Mit herzlichen Grüßen

Rainer Trebst

1. Vorsitzender BSC „Hallensia" 1899 e.V.

Ein Abend unter neuen Freunden – die ArGe Dürer- & Lutherphilatelisten e.V. zu Gast in Halle

Martin Luther war nachweislich hier in unserem Halle an der Saale, ob das auch Albrecht Dürer war, ist nicht belegt. Aber bald zwei Dutzend philatelistische Anhänger beider waren hier in Halle - das ist verbürgt. Vom 31.05. - 02.06.2019 fand das erste Jahrestreffen unter der neuen Namensgebung Dürer- & Lutherphilatelisten e.V. hier in unserem schönen Halle an der Saale statt. Die Organisation hatte unser Vereinsmitglied Alfred Seiler übernommen, der selbstredend auch ein philatelistischer Anhänger von Dürer und Luther ist. Herr Seiler kümmerte sich vorbildlich um Unterkunft und ein interessantes Mehrtagesprogramm für die aus ganz Deutschland angereisten ArGe- Mitglieder in Halle und Umgebung. Und so stand am 01.06. abends dann ein gemütlicher Abend bei Speis und Trank im ehrwürdigen Halleschen Brauhaus an, zu dem seitens der ArGe auch die beiden Vorsitzenden der Briefmarkenfreunde Halle- Süd e.V., Herr Ralph Placke und Herr Ralf Rodewald, eingeladen waren. Im alterwürdigen historischen Saal am Kühlen Brunnen ging es dann auch hoch her, neben Speis und Trank gab es viele interessante Gespräche und Meinungsaustausch quer über die Tische. Höhepunkt des gemeinsamen Beisammenseins bildete eine amerikanische Versteigerung - natürlich hauptsächlich von Dingen vor allem mit Dürer-Bezug, darunter zahlreiche teils exklusiven Bildbände über Selbigen. Herr Placke konnte einen solchen ersteigern, indem er als Letzter die jeweils entscheidenden 50 Cent in den Versteigerungstopf warf....Bei einer Versteigerung der amerikanischen Art kommt es nicht unbedingt darauf an, dass man das Meiste bietet (es geht jeweils immer in z.B. 50 Cent- Schritten vorwärts), sondern das entscheidende letzte 50 Cent-Stück gibt...Mit glücklicher Taktik reichen dann sogar genau diese 50 Cent aus für die Ersteigerung des Begehrten...Es war jedenfalls ein schöner Abend im Halleschen Brauhaus, der Allen sicherlich noch lange in Erinnerung geblieben ist. Mein Dank gilt hier unserem Vereinsmitglied Alfred Seiler für die gute Rundumorganisation des Treffens.

© Karl-Heinz Reiter

© Karl-Heinz Reiter

Ralph Placke

1. Vorsitzender
Briefmarkenfreunde Halle-Süd e.V.

50 Jahre Tschechen-Tram aus Amerika in Halle

Titelthema

Alfred Seiler
Öffentlichkeitsarbeit Briefmarkenfreunde Halle-Süd e.V.

In diesem Jahr 2019 feiert die Halleschen Verkehrs AG (HAVAG) (Abb.1) 50 Jahre Tatra-Straßenbahn in Halle. Am 27. August 1969 verließen die beiden T4D-Triebwagen erstmals den Betriebshof in der Freiimfelder Straße, die erste Fahrt verlief über den damaligen Thälmannplatz (heute Riebeckplatz) und Ammendorf nach Schkopau. Die Fahrzeuge aus der damaligen Tschechoslowakei gehen auf eine Lizenz aus Amerika zurück. Die Tatrawagen prägten das Bild in der ehemaligen DDR auch in Dresden, Leipzig, Magdeburg, Schwerin und im damaligen Karl-Marx-Stadt (heute Chemnitz).
Nicht nur in Halle wird im Jahr 2019 "50 Jahre Tatrawagen" gefeiert. In Leipzig fuhr am 14.02.1969 der erste Tatrazug der Typen T4D/B4D auf der Linie 27 und dies war zugleich der erste Linieneinsatztag in der ehemaligen DDR. Noch vor Dresden, auch wenn sie zuerst die Tatrawagen erhielten. Dresden hatte sein 50jähriges Tatra-Jubiläum schon am 14. September 2017 gefeiert, wo erstmals der "T4D Prototyp TW 2000" über Dresdner Gleise fuhr. In Chemnitz (damaligen Karl-Marx-Stadt) wurden am 25. Februar 1969 die ersten T3D-Triebwagen auf den Regelspurstrecken eingesetzt. In Magdeburg begann am 20. April 1969 mit den T4D-Triebwagen der fahrplanmäßige Linieneinsatz auf der Linie 3. Zum Einsatz kamen die Wagentypen: T4D/B4D (Halle, Leipzig, Magdeburg), T3D/B3D (Chemnitz), T6A2/B6A2 (Leipzig, Magdeburg) und KT4D (Leipzig).

Abb. 1, Absenderfreistempel der Hallesche Verkehrs-AG mit Werbeklischee HAVAG DIE STADTLINIE
mit Orts-/Tagesstempel: HALLE SAALE 1, 06112, -5.6.96 und Gebührenstempel

Abb. 2, Triebwagen 1198 im Einsatz zwischen Trotha und Beesen

Am 27. August 1969 begann bei der Halleschen Straßenbahn eine neue Ära. An diesem Tag gingen die ersten aus der damaligen Tschechoslowakei gelieferten Tatra-Bahnen in den Liniendienst. Es begann ein Kapitel Verkehrsgeschichte, das nun schon 50 Jahre andauert und noch nicht abgeschlossen ist, aber im halleschen Liniendienst wortwörtlich in den „letzten Zügen“ liegt. Nicht so in Städten, wie z. B. Cottbus, Görlitz und Zwickau, da geht der Weiterbetrieb der Tatra-Bahnen bis weit in die 2020er-Jahre hinein! Aktuell hat die HAVG noch zwei betriebsfähige modernisierte Tatra-Großzüge im Einsatz, die auf der Linie 3 (Abb. 2) immer noch zwischen Trotha und Beesen unterwegs sind. Eigentlich sollten nun endlich nach Beendigung der Bauarbeiten in der Großen Steinstraße die Tatra-Fahrzeuge überflüssig werden. Es gelingt der HAVAG weiterhin nicht, komplett auf die Tram-Oldtimer zu verzichten. Bereits mehrfach wurde die Ausmusterung angekündigt und vor sechs Jahren fand sogar eine Abschiedsfahrt statt. Das hängt auch mit dem Fahrgast-Zuwachs zusammen. Ein Tatra-Zug aus drei Waggons bietet 80 Sitz- und 224 Stehplätze, die Niederflurzüge bestehend aus zwei Waggons (MGTK, MGTK2) haben 100 Sitz- und 138 Stehplätze. Die MGT6D-Niederflurbahnen, die seit den 90ern in Halle fahren, haben dagegen nur 72 Sitz- und 100 Stehplätze.

Im Stadtbild sieht man noch regelmäßig einen Fahrschulwagen (Abb. 3), Arbeitswagen Abb. 4), einen historischen Tatra-Großzug sowie einen von der HAVAG entwickelten Zweirichtungs-Tatra fahren.

Abb. 3, Postkarte, T4D- Fahrschulwagen VF2, ehemals Triebwagen 985, Baujahr 1974, noch im alten Anstrich

Abb. 4, Tatra- Schienenschleifwagen Atw 035 im Betriebshof Freiimfelder

Diese gelieferten Tatra-Bahnen hatten ihren Ursprung in Amerika, was weitgehend unbekannt sein dürfte. Man nutzte in Prag eine bereits vor dem Zweiten Weltkrieg erworbene Lizenz auf den Nachbau des sogenannten PCC-Wagens (Abb. 5).
Dieser PCC-Wagen ist ein in den 1930er Jahren in den Vereinigten Staaten entwickelter Großraumstraßenbahnwagen. Das Akronym PCC steht für „President Conference Committee“, es handelt sich um ein Fahrzeug, dessen Baumerkmale in der Präsidentenkonferenz der US-Verkehrsbetriebe festgelegt wurden. Am Ende des ersten Drittels des 20. Jahrhunderts hatten sich nordamerikanische Straßenbahnverwaltungen zusammengetan, um einen Einheitswagen zu entwickeln. Der hierbei entstandene PCC-Wagen sollte die Qualität und Effektivität des Verkehrsmittels Straßenbahn deutlich verbessern, da die Konkurrenz durch Omnibusse, Oberleitungsbusse und den Individualverkehr immer größer geworden war. Die Wagenenden des PCC-Wagen waren abgerundet und die zweiteilige Frontscheibe war schräggestellt, damit sie innen blendfrei war. Nicht nur das Aussehen, auch die gute Beschleunigung machten die Fahrzeuge beliebt. Insgesamt wurde dieser Wagentyp bis in die 1950er Jahre hinein beschafft. Für Amerika kam die Entwicklung aber zu spät. Der Siegeszug von Omnibussen und Privatautos war nicht aufzuhalten. Bis 1952 wurden nur 5000 Einheiten nach dem PCC-Prinzip gebaut. Anders in Europa.

Abb. 5, Postkarte von JBC Visuals (Kanada)
PCC-Wagen Nr. 4575 für die CSR von St. Louis gebaut im Jahr 1939

Nach dem Zweiten Weltkrieg bestand überall ein Bedarf an modernen Straßenbahnen. Belgien importierte 1948 zunächst einen Wagen aus den USA. 1950 entstand bei La Brugeoise et Nivelles in Belgien die erste Lizenzbahn, auch Fiat in Italien baute nach diesem Vorbild und die schwedische Asea ohne Lizenz. Auch der polnische Hersteller Konstal besaß keine Lizenz für die PCC-Technik. Konstal-Fahrzeuge sind noch bei polnischen Betrieben anzutreffen.

In Deutschland wurden zahlreiche Varianten der Duewag-Gelenkwagen sowie einzelne Duewag-Großraumwagen im Formenbau (Vorderfront) vom amerikanischen PCC-Typ inspiriert, ohne aber dessen Technik zu übernehmen. Sie kamen in vielen deutschen und österreichischen Städten sowie der Schweiz und den Niederlanden zum Einsatz. Der erfolgreichste PCC-Lizenznehmer kam aber aus der Tschechoslowakei. Bereits in den 1920er-Jahren ging der Vorgänger des späteren Prager Straßenbahnproduzenten CKD Tatra, die Firma Ringhoffer, eine Kooperation mit dem amerikanischen Elektrotechnik-Hersteller Westinghouse ein, um elektrische Komponenten nutzen zu können. Eine 1938/39 abgeschickte Dokumentation zur Fahr- und Bremssteuerung nach dem PCC-Prinzip erreichte Prag allerdings erst nach dem Zweiten Weltkrieg.

Im Jahr 1947/48 erwarb CKD Tatra von TRC in New York eine weiterreichende Lizenz, die nun auch Drehgestelle und das Lüftungssystem betraf. Durch die Belieferung fast des ganzen Ostblocks entwickelte man sich in Prag daraufhin zum größten Straßenbahnhersteller der Welt. Ein Vierteljahrhundert lang entstanden die Fahrzeugmodelle auf PCC-Basis. Im Jahre 1951 wurde der erste neu entworfene Wagen, der Tatra T1, vorgestellt und später mit den Serienfahrzeugen zahlreiche Betriebe in der Tschechoslowakei beliefert. Einige Wagen gingen aber auch nach Polen und in die Sowjetunion. Der T2, ab 1958 produziert, wurde je zur Hälfte in die CSSR und UdSSR geliefert. Die Typen T1 und T2 konnten dabei ihren Ursprung aus dem US-Fahrzeug nicht verleugnen.

Eine noch nie dagewesene Erfolgsgeschichte begann 1960 mit der Auslieferung des T3 (Abb. 6), eine Weiterentwicklung des T2, und wurde in fast alle Ostblockstaaten geliefert. Tatra-Fahrzeuge fahren noch heute in zahlreichen Betrieben in Mittel- und Osteuropa. Ab den 1990er Jahren wurden zahlreiche Wagen aus ostdeutschen Betrieben aus Halle nach Kaliningrad (Russland), aus Leipzig nach Pjöngjang (Nordkorea) und aus Magdeburg nach Oradea (Rumänien), sowie Polen und weitere osteuropäische Staaten abgegeben. Mit der etwas schmaleren Variante T4 zusammen ist dieser Typ bis heute weltweit die meistgebaute Straßenbahn. Von Dezember 1964 bis Sommer 1965 wurden in Dresden drei originale Prager T3-Triebwagen erfolgreich getestet. Die

Abb. 6, Prager T3-Triebwagen

Entscheidung zur Bestellung der Tatra-Wagen aus Prag war damit gefallen. Dies führte zur Vereinbarung innerhalb des Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe (RGW), Straßenbahnen für die DDR ab 1967 nur noch aus der CSSR zu beziehen. Die Verkehrsbetriebe der größeren Städte der DDR erhielten eine neue Fahrzeuggeneration aus den Tatra-Werken in Prag. Mit dem Triebwagen T4D und dem Beiwagen B4D wurde auf ein bewährte Entwicklung aufgebaut und ein speziell für die Bedingungen in der DDR (Wagenbreite 2200 mm, Schaffnerloser Verkehr) geschaffene Typenreihe vorgestellt. Die „4“ steht für vierachsig und das „D“ für DDR. Leipzig und Dresden gehörten zu den Städten, für die die etwas schmalere Version T4D entwickelt wurde. Der erste Triebwagen traf am 14. September 1967 in Dresden zum Test ein. Nach Auswertung aller Versuchsergebnisse begann 1968 die Serienfertigung der Triebwagen T4D und Beiwagen B4D. Eingesetzt werden die T4D und B4D in folgenden Kombinationen: Triebwagen + Triebwagen (Doppeltraktion), Triebwagen + Beiwagen (Minizug) oder Triebwagen + Triebwagen + Beiwagen (Großzug) (Abb. 7).

Abb. 7, Tatra-T4D-Großzug 1123 (Triebwagen + Triebwagen + Beiwagen) mit Einholmstromabnehmer auf der Einfahrt in den Betriebsbahnhof Freiimfelder Straße, Baujahr 1981

Mit der Lieferung der ersten beiden Tatra-Triebwagen 901 und 902 begann im Juli 1969 das Tatra-Zeitalter der vierachsigen Fahrzeuge in Halle. Bis dahin waren nur wenige „Vierachser“ beschafft wurden. Bis 1986 wurden insgesamt 323 T4D und 124 B4D geliefert. Die Triebwagen trugen die Wagennummern 901-1223, die Beiwagen die Nummern 101-224. Einer Tradition des Herstellerwerkes folgend, waren die neuen Fahrzeuge unterhalb der Fenster in einem dunkelroten Farbton gehalten. Im Gegensatz zu einigen anderen Verkehrsbetrieben behielt Halle diese Farbgebung bei und knüpfte an die 1934 verlassene eigene Tradition an. Am 27.08. 1969 verlassen erstmalig die beiden ersten Tatra-Triebwagen T4D 901 und 902 den Betriebshof. Durch seine moderne Steuerung war es möglich mit zwei Triebwagen und einem Beiwagen einen so genannten Tatra-Großzug zu bilden, welcher von einem Führerstand aus gefahren werden konnte. Damit avancierte die Straßenbahn zum Massentransportmittel. Mit dem Ende August 1969 eingetroffenen Beiwagen B4D 101 konnten Mitte September die ersten Erprobungen mit dem Tatra-Großzug durchgeführt werden. Der Beiwagen

Abb. 8, Tatra-T4D-Großzug mit Einheitsscherenstromabnehmer einfahrend auf dem Thälmannplatz (heutigen Riebeckplatz)

B4D 101 hatte vor seinem Einsatz in Halle bereits seit 1967 in der ehemaligen jugoslawischen Hauptstadt Belgrad Versuchsfahrten absolviert. Er ist damit der älteste Tatra-Wagen in Deutschland. Schon ab 1.10. 1969 verkehrten die T4D 901 und 902 sowie B4D 101 regelmäßig als Einsatzwagen zwischen Riebeckplatz (damaligen Thälmannplatz) (Abb. 8) Ammendorf bzw. Schkopau. Diese Zugbildung aus zwei Triebwagen T4D und einem Beiwagen B4D hatte allein die Stadt Halle von vornherein für einen umfassenden Einsatz vorgesehen. Am 4.5.1971 erfolgte dann auch die erste Großzugerprobung zwischen Riebeckplatz (damaligen Thälmannplatz) und Bad Dürrenberg. Doch bald folgten auch Leipzig und Magdeburg sowie später Dresden, Chemnitz (damaligen Karl-Marx-Stadt) und Schwerin dieser Konzeption. Der Tatra-Großzug wurde bald zur „normalen“ Zugbildungsvariante, weil in den Großstädten und Ballungsgebieten ein hoher Personennahverkehr vorlag.

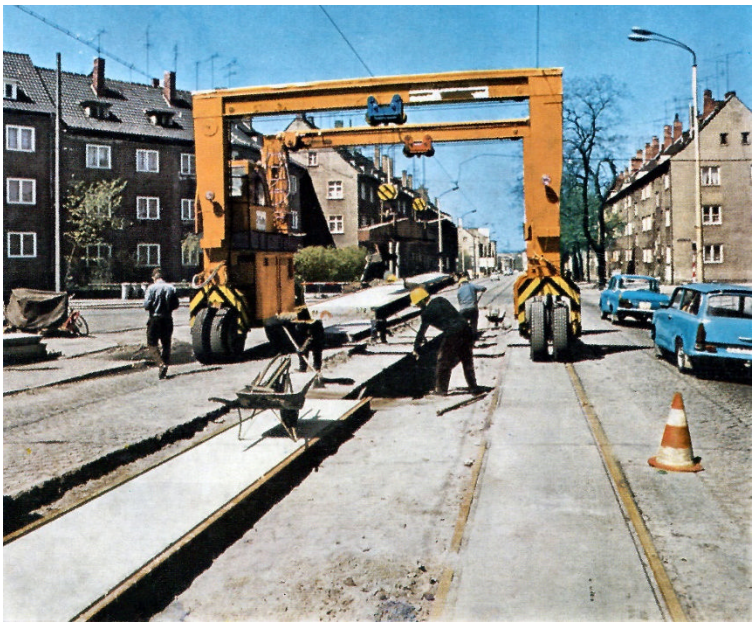


Abb. 9, Einbau von Großverbundplatten in der Trothaer Straße, 1980

Diese höheren Aufgaben im Personennahverkehr stellten auch an den Gleisbau große Anforderungen. Im Bereich der Fahrbahnen hatte sich die Großverbundplatten-Bauweise als effektive Instandsetzungstechnologie durchgesetzt. Aus der damaligen Tschechoslowakei wurde ein Portalkran gekauft und mit Unterstützung hallescher Betriebe so umgebaut, dass er auch unter spannungsführender Fahrleitung eingesetzt werden konnte. Anfang Januar 1974 stand dieser selbstfahrende Portalkran „Portos PD 110“ (Abb. 9) der Abteilung Gleisbau zur Verfügung und wurde in der Reil- und Trothaer Straße erstmals eingesetzt. Dieser Portalkran wurde nicht nur zum Verlegen der GVP, sondern auch zum Einbau komplett vormontierter Weichen sowie für zahlreiche Be- und Entladearbeiten eingesetzt.

Bei den nach Halle gelieferten Tatra-Triebwagen kam für die Stromversorgung der Fahrmotoren der sogenannte Einheitsscherenstromabnehmer (ESS) (Abb. 10, T4D links) zum Einsatz. Die Scheren-Stromabnehmer wurden bereits bei der Merseburger Überlandbahn seit 1912 und im Stadtgebiet von Halle seit 1927 verwendet. Mit der ersten Lieferung der Lowa-Triebwagen hielt der ESS serienmäßig 1951 in Halle Einzug. Ihr planmäßiger Einsatz endete im Jahr 2003. Eine Weiterentwicklung des Einheitsscherenstromabnehmers ist der Einholmstromabnehmer (Abb. 10, T4D rechts). Halle

Abb. 10, Postkarte, Tw 1044 (links) mit Einheitsscherenstromabnehmer und Erprobung des ersten Einholmstromabnehmers auf dem Tw 946

spielte im Jahr 1978 bei der Entwicklung der neuen Stromabnehmerbauform in der ehemaligen DDR eine wichtige Rolle. Hier kam erstmalig der Prototyp des Einholmstromabnehmers bei einem Tatra-Triebwagen zur Anwendung und verdrängte zunehmend die Scherenstromabnehmer auf den T4D. Besonders die Tatrawagen verkehrten mit recht vielen Stromabnehmer-Varianten. Seit Mitte der 1980er Jahre prägte der Einholm-Stromabnehmer aber das typische Bild der T4D in Halle. Diese Bauart gab es später auch in anderen Verkehrsbetrieben, wie z.B. in Berlin, Magdeburg, Potsdam und Zwickau. Im Gegensatz zu anderen Betrieben kamen die Einholmstromabnehmer in Halle ausschließlich auf den T4D zum Einsatz.

Die ersten Tatra-Fahrzeuge wurden noch mit sogenannten „Zahlboxen“ (Abb. 11, links), die zuerst 1961 in Leipzig und später 1963 in Halle zum Einsatz kamen, ausgestattet. Dieser Nachfolger der Schaffnerlosen Fahrgeldentrichtung hieß in der damaligen DDR „OS-System”, „OS” steht für „ohne Schaffner”. Der ehrliche Fahrgast warf in die Zahlboxen Bargeld oder Sammelkartenabschnitte ein und erhielt dafür den Fahrausweis (Kontrollabschnitt). Das eingeworfene Geld bzw. der Sammelkartenabschnitt blieb für die nächsten zahlenden Fahrgäste sichtbar - die Fahrgäste kontrollierten so gegenseitig ihre Ehrlichkeit. Die Weiterentwicklung war der Fahrscheinentwerter (Abb. 11, mitte). Der Fahrgast beschaffte sich vor der Fahrt einen passenden Fahrschein. Bei Fahrantritt schob er diesen in den Fahrkartenentwerter. Der Entwerter stempelte den Fahrschein. Nicht anders erfolgt heutzutage die Entwertung, nur eben an moderneren Entwertern (Abb. 11, rechts). Diese Verfahrensweise wurde zuerst 1973 in Dresden eingeführt.

Abb. 11, von links, Zahlbox, Fahrscheinentwerter aus DDR-Zeit und aktueller Fahrscheinentwerter der Hallesche Verkehrs-AG (HAVAG)

Oben auf dem Fahrscheinentwerter (Abb. 11 , mitte) befand sich ein Metallschild für die Bedienungsanleitung mit drei Schritten:

- Abschnitt einstecken (Abb. 12)
- Entwertung abwarten
- Abschnitt wieder entnehmen

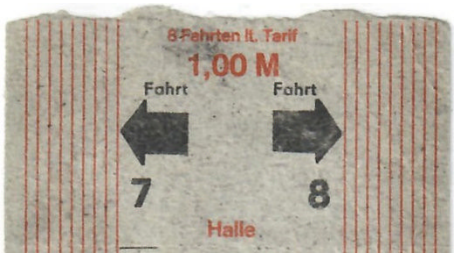


Abb. 12, Fahrschein für die Entwertung am Fahrscheinentwerter aus DDR-Zeit

Kurz nach der politischen Wende entschied sich die Hallesche Verkehrs-AG (HAVAG), einen Teil der Fahrzeuge vom Typ T4D bzw. B4D modernisieren zu lassen. In Mittenwalde bei Berlin wurde die Firma Mittenwalder Gerätebau (MGB) gefunden, die die Modernisierung durchführen konnte. Hauptaugenmerk bei der Modernisierung lag auf der Erneuerung der alten PCC-Steuerung, welche durch eine neue AEG-Antriebsausrüstung in Choppertechnik ersetzt wurde. Dadurch erhielten die Fahrzeuge in Halle die Typenbezeichnung T4D-C bzw. B4D-C. Umgangssprachlich werden sie auch als "Chopper" bezeichnet. Zwischen 1991-1994 wurden beim Mittenwalder Gerätebau insgesamt 82 Trieb- und 41 Beiwagen vom Typ T4D/B4D zu T4D-C/B4D-C umgebaut. Sechs Großzüge erhielten wegen Materialmangels nur eine Grundinstandsetzung ohne größere Modernisierung.
Im Frühjahr 1990 wurde der erste Großzug 1150-1151-200 (Abb. 12 mit Tw 1151) nach Mittenwalde gebracht. Dieser Zug diente als Prototyp der Modernisierung. Der Musterzug wies im Zustand bis 1993 noch einige abweichende Besonderheiten gegenüber den Serienfahrzeugen auf.

Zu den auffälligsten Unterschieden zählten unter anderem:

- AEG-Sonderlackierung in Weiß, mit einem roten Streifen
- Tatra-Schiebefenster anstatt der später verwendeten Klappfenster
- Falttüren statt der späteren Außenschwenktüren
- anderer Aufbau der Linien- und Fahrzielanzeiger
- zusätzliches Bremskabel zwischen den Fahrzeugen
- klassische Tatra-Drehgestelle
- Tatra-Glühlampen anstatt Leuchtstoffröhren
- Beibehaltung der Tatra-Sitzuntergestelle
- Tatra-Scheinwerfer

Dieser Musterzug gelangte 1993 noch ein zweites Mal zum Mittenwalder Gerätebau, wo er dann den Serienfahrzeugen (zweite Modernisierungsvariante) angepasst wurde. Die weiße AEG-Sonderlackierung blieb aber erhalten. Die Serienfahrzeuge wurden alle in dem damals aktuellen Farbschema silbergrau/rot ausgeliefert.
In der ersten Modernisierungsvariante (Oktober 1991-Februar 1992) (Abb. 13) gab es insgesamt zehn Großzüge, also 20 Trieb- und zehn Beiwagen. Die auffälligsten Merkmale waren die Rücklichter vom Wartburg sowie die eckigen Begrenzungs- und Blinklichter, wie bei der letzten Tatraserie von 1986. Ausgeliefert wurden alle Triebwagen auch mit den herkömmlichen Einholmstromabnehmern mit Seilabzug. In den Seitenzielfilmkästen war separat ein kleines Fenster eingebaut, dort sollten ursprünglich Infrarotsender für die RBL-Ausrüstung (u.a. für Ampelansteuerung) eingebaut werden. Man entschied sich später jedoch für ein anderes System.

Abb. 13, Präsentation des ersten umgerüsteten T4D-C 1151 im Betriebsbahnhof Freiimfelder Straße im März 1991

Ab 1998 wurden einige Fahrzeuge im Rahmen der Hauptuntersuchungen einem zweiten Modernisierungsprogramm unterzogen. Dabei wurden einige Details an den Fahrzeugen verändert und erhielten eine Neulackierung in den Hausfarben rot/lichtgrau. Anhand der unterschiedlichen Lackierung lassen sich beide Varianten unterscheiden.

Noch 1992 gehörten die Tatra-Straßenbahnen unzweifelhaft zum Straßenbild in Halle dazu. Größtenteils noch im Original-Zustand, oft verrostet und gelegentlich doch schon modernisiert. Ein paar Straßenbahnwagen aus Stuttgart mischten sich dazwischen. Zwischen 1992 und 1994 wurden zwei Niederflurwagen Tw 500 und Tw 501 vom Typ MGT6D, die eigentlich für Bochum bestimmt waren, als Testfahrzeug nach Halle geliefert. Damit war Halle die erste Stadt in den neuen Bundesländern, die Niederflurwagen beschaffte. Erst vier Jahre nachdem das erste Fahrzeug nach Halle geliefert wurde, begann die Serienproduktion. Bis 2001 folgten 60 weitere MGT6D. Sie tragen die Nummern 601-660. Einige der Wagen sind auf einer Seite mit elektrischen Kupplungen ausgerüstet, sodass ein Betrieb in Doppeltraktion möglich wäre.
Die beiden Prototypen (500, 501) unterschieden sich technisch und auch äußerlich in etlichen Punkten von den Serienfahrzeugen, sodass beide Versionen nie kompatibel waren. Inzwischen

haben alle MGT6D ihren bisherigen Zielfilm gegen orangefarbene LED Anzeigen getauscht. Auch die beiden Prototypen wurden mindestens äußerlich den Serienfahrzeugen angeglichen. Im Jahr 2014 wurden diese beiden Wagen nach Brandenburg abgegeben.
Der MGT-K (Abb. 14) ist derzeit der jüngste Fahrzeugtyp bei der HAVAG. In den Jahren 2004 und 2005 sowie 2013 lieferte Bombardier Transportation 42 Fahrzeuge in die Saalestadt. Die Triebwagen sind mit den Nummern 661 bis 702 in den Wagenpark eingereiht. Sie gehören zur Bombardier FLEXITY Classic Fahrzeugfamilie. Ähnliche Fahrzeuge sind z.B. auch in Dessau, Leipzig, Dresden, Essen, Frankfurt/Main, Kassel und Krakau im Einsatz. Die halleschen Wagen weisen als einzige Vertreter ihrer Fahrzeugfamilie eine große Besonderheit auf. Sie haben auf beiden Seiten Türen, aber nur einen Führerstand. Damit ist ein Einsatz als reiner Einrichtungszug möglich oder Heck- an Heck gekuppelt als Zweirichtungszug.

Abb. 14, Postkarte, MGTK-Traktion 673 und 674 auf der Linie 2 in Richtung Beesen, 2005 ; Hersteller BOMBARDIER

Bestellt und ausgeliefert wurden die erste Generation MGT-K noch mit Zielfilmen, die allerdings Anfang 2008 alle gegen Matrixanzeigen ausgetauscht wurden. Die im Jahr 2013 ausgelieferten Wagen 691-702 unterscheiden sich in einigen Details von der ersten Lieferung. Beide Varianten sind jedoch kompatibel einsetzbar.

Eine Besonderheit stellte die Linie 15 von Merseburg/Zentrum nach Merseburg Süd dar. An der Endstelle Merseburg/Zentrum konnte aus Platzgründen keine Wendeschleife gebaut werden. Aus diesem Grund konnten auf dieser Linie nur Zweirichtungszüge zum Einsatz kommen. Um dieses Wendeproblem zu lösen, erhielt die Tw 901 einen vollständigen zweiten Führerstand und auf der linken Wagenseite Türen. Es entstand ein echtes Zweirichtungsfahrzeug, welches mit dem baugleich umgebauten Triebwagen Tw 902 als Traktion eingesetzt werden konnte. Da das Unternehmen CKD in Prag nicht in der Lage war solche Fahrzeuge zu bauen und zu liefern, machten sich die Mitarbeiter 1983 in der Hauptwerkstatt ohne fremde Experten an die Arbeit. Am Heck bauten die Monteure ein Kopfteil an, das die Verkehrsbetriebe aus der Sowjetunion besorgt hatten. Teile zu bekommen, war schwierig. Mehrere Monate dauerte die Umrüstung. Die Bahn bekam eine modifizierte Fahr- und Bremstechnik, zusätzliche Türen zum Ein- und Ausstieg sowie letztlich die Zulassung der Bahnaufsicht. Beide Tatra-Bahnen sind Unikate geblieben. Bis 2000 wurden sie regelmäßig auf der Merseburger Linie 15 eingesetzt. Durch die neue Niederflurtechnik wurden beide ZT4D im Jahre 2003 abgestellt. Der Triebwagen 901, nunmehr unter der Nummer 900, in den Bestand der historischen Fahrzeuge im Straßenbahnmuseum überführt, er steht für Sonderfahrten zur Verfügung. Das Schwestermodell ZT4D 902 steht in der 143.000 Einwohner großen britischen Küstenstadt Blackpool an der Irischen See und schreibt ein Stück hallesche Stadtgeschichte und ist wie Georg Friedrich Händel zu einem Botschafter für unsere Stadt geworden. Dort ist die Tatra-Bahn quasi nur zwischengeparkt, weil bis 2020 das Museum in Crich umgebaut wird. Im Jahr 2005 war sie an das älteste europäische Straßenbahnmuseum in Crich verkauft worden. Nach dem Umbau kehrt die Tatra-Bahn als Ausstellungsstück zurück ins Tram-Museum in Crich. Bevor die Tatra-Bahn aus Halle in Rente geschickt wurde, fuhr der Wagen nach dem Transport auf der Insel noch mehrere Jahre für Sonderfahrten durch das englische Crich. Übrigens, die Engländer sind verrückt nach der Tatra-Bahn, und das hat einen besonderen Grund, der Tatra ist ein Zweirichtungswagen, er hat Führerstände auf beiden Seiten. Weltweit gibt es nur

zwei Stück dieses Typs. Die Tatra-Bahnen der T3-Reihe und T4-Reihe sind in Prag nur für den Einrichtungsverkehr gebaut worden.

Im Historische Straßenbahnmuseum Halle erlebt man die geschichtliche Entwicklung des Nahverkehrs in Halle (Saale) und dem Umland im Zeitraum von 1882 bis heute zum Anfassen! Das Straßenbahnmuseum befindet sich in dem ehemaligen Depot der heutigen Halleschen Verkehrs-AG in der Seebener Straße 191 in Halle. Im Museumsbestand befinden sich 19 Triebwagen sowie zahlreiche Beiwagen, vom ältesten historischen Triebwagen Nr. 4 aus dem Jahre 1894 bis zum jüngsten Tatrawagen, der

- Triebwagen ZT4D 900 (ehemalige Nummer 901), Baujahr 1969;
  umgebaut 1983 zum Zweirichtungstriebwagen ZT4D 901
- Triebwagen T4D 901 (ehemalige Nummer 924), Baujahr 1971 (Abb. 15)
- Triebwagen T4D 931 (ehemalige Nummer 1067), Baujahr 1978
- Beiwagen B4D 101, Baujahr 1967.

Abb. 15, Triebwagen T4D 901 (ehemalige Nummer 924) auf einer Stadtrundfahrt durch Halle

Zu bestaunen sind die historischen Fahrzeuge in einer neungleisigen Wagenhalle, die 1898 zunächst mit sechs Gleisen als Bestandteil eines Straßenbahndepots errichtet wurde. Durch einen späteren Anbau wurden drei Gleise hinzugefügt. Zu dem Depot gehörte ein schlichter zweieinhalbgeschossiger Verwaltungsbau, der heute Wohnzwecken dient, sowie ein inzwischen abgebrochenes Kohlekraftwerk und ein Werkstattbereich. Wagenhalle und Verwaltungsbau wurden mit einer Fassade aus gelben und roten Ziegeln im Stil gründerzeitlicher Zweckbauten ausgestattet.

Bildnachweis-Vorlage/Foto:
Seite 09: Archiv Alfred Seiler
Seite 10: Archiv Alfred Seiler
Seite 11: Archiv Alfred Seiler
Seite 12: Archiv Alfred Seiler
Seite 13: Archiv Alfred Seiler
Seite 14: Archiv Alfred Seiler
Seite 15: Archiv Alfred Seiler
Seite 16: Archiv Alfred Seiler
Seite 17: Archiv Alfred Seiler

Quellenverzeichnis / Alfred Seiler-Archiv:
Chronik der Straßenbahn Halle (Saale)
100 Jahre elektrisch durch Halle
Tatrabahnen in Halle/Saale 1969-1994
Straßenbahnarchiv 1
Straßenbahnarchiv 4
Fahrplan Halle 1982

50 Jahre Tatra-Straßenbahn in Halle

Titelthema

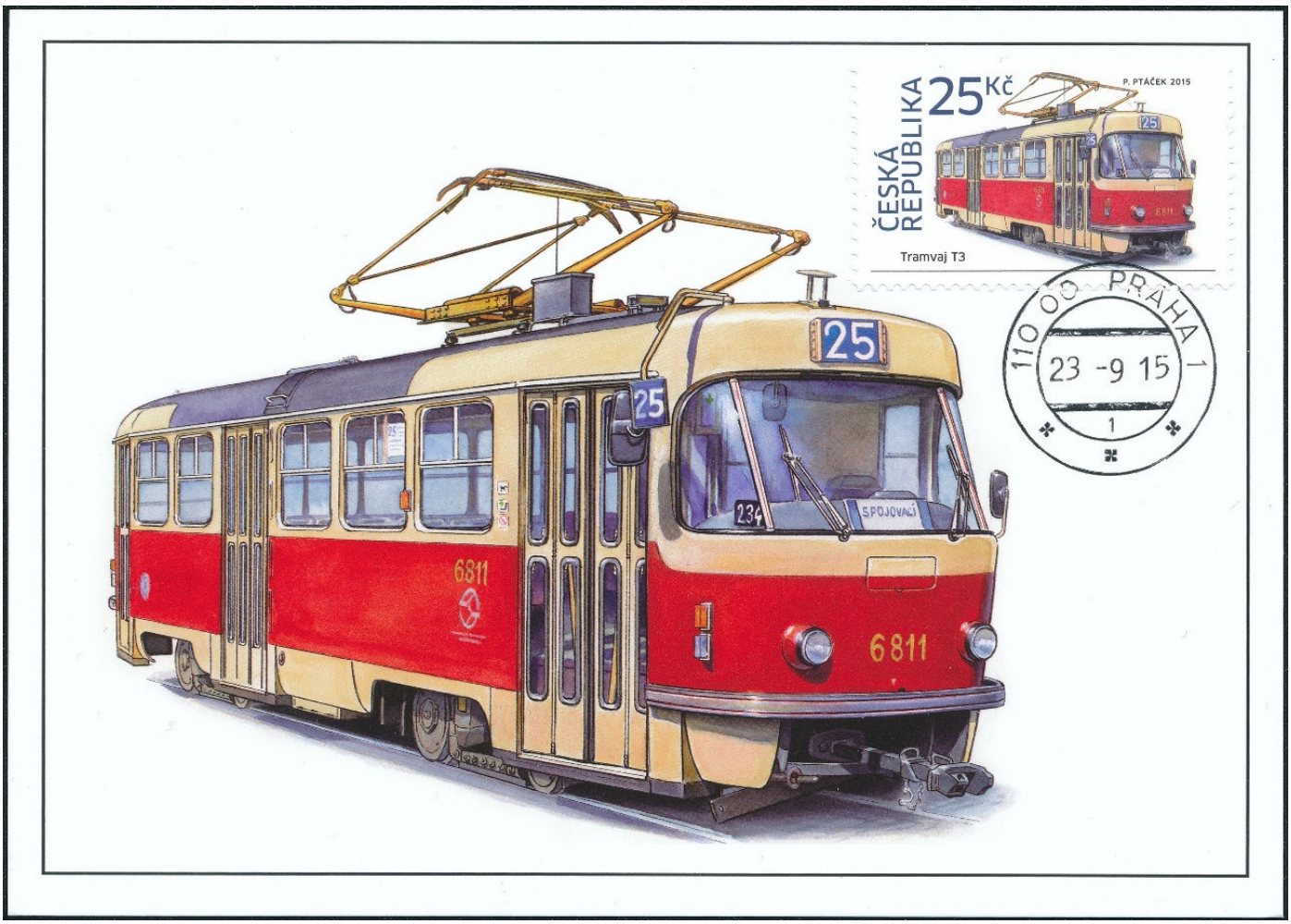
Jürgen Förster
Schatzmeister BSC „Hallensia“ 1899 e.V.

Im August 1969 trafen die ersten drei Tatra-Straßenbahnen (Typ T4D und B4D) aus der damaligen Tschechoslowakei in Halle ein.

Über viele Jahre sollten die Tatra-Bahnen das Straßenbild Halles mit prägen. Nach 1989 wurde sich, im Zuge der deutschen Einheit, im Fahrzeugpark der Halleschen Straßenbahn neu ausgerichtet. Ab 1991 wurden die Tatra-Züge in Mittenwalde noch einmal aufgearbeitet und modernisiert. Aber mehr und mehr verschwanden die Tatra-Bahnen aus dem Liniendienst. Eigentlich sollten sie schon verabschiedet werden, aber sie werden noch gebraucht. Heute sind noch 5 Bahnen betriebsfähig im Einsatz, 2 für den Liniendienst bei Engpässen (Linie 3 Montag-Freitag), ein Fahrschulwagen und zwei technisches Hilfsfahrzeuge (Schienenschleifwagen, Schienenschmierwagen)

Am 7. September fuhren die Tatra-Bahnen zur 50-jährigen Betriebszugehörigkeit noch einmal durch die Straßen von Halle Korso.

Bei den über mehrere Jahre erscheinenden Briefmarken Tschechiens mit Fahrzeugmotiven gab es auch eine Tatra-Straßenbahn, leider nicht ganz der Typ, der in Halle fuhr bzw. noch fährt.



Bildgleiche Sonderganzsache zur Tschechien-Markenausgabe, Michel-Nr. 859 von 2015 - Tramvaj T3 (1963)

Die Pluskarten individuell der Briefmarkenfreunde Halle-Süd e. V. zum 30. Landesverbandstag der Thüringer Philatelisten e. V. Teil 2

Ralf Rodewald
2. Vorsitzender & Schatzmeister Briefmarkenfreunde Halle-Süd e.V.

Im Frieden von Münster und Osnabrück, der den Dreißigjährigen Krieg im Jahre 1648 beendete (Abb. 1), wurde dem Kurfürstentum Brandenburg die Anwartschaft auf das Erzstift Magdeburg und damit auch auf die Stadt Halle zugestanden. Dieser Fall trat mit dem Tod des letzten Administrators August von Sachsen-Weißenfels (1640-1680) (Abb. 2) ein. Unter den ersten Hallensern, die dem Großen Kurfürsten Friedrich Wilhelm von Brandenburg (1620-1688) (Abb. 3) die Nachricht vom erfolgten Landesanfall überbrachten, befand sich Jean Michael Millié la Fleur, der ehemalige Kammerdiener des Administrators. Dieser erhielt die Erlaubnis, eine Sprach- und Exercitienschule zur Ausbildung der Söhne der gehobenen Beamtenschaft und sonstiger vermögender Personen im Fechten, Tanzen und in der französischen Sprache einzurichten. Die in der Großen Märkerstraße befindliche Institution erfreute sich recht guten Zuspruchs, nach fünf Jahren zählte sie bereits 700 Zöglinge. Mit dem Amtsantritt von Kurfürst Friedrich III. (1657-1713) änderte sich die Situation jedoch, da er dem Stallmeister Anton Günther von Berghorn in Halle an der sogenannten „Alten Reitbahn“ gegenüber der Moritzburg die Gründung einer Ritterschule genehmigte, an der vor allem adlige Jugendliche im Reiten, Tanzen und Fechten, in der Mathematik, den Künsten und in Fremdsprachen, vor allem Französisch, unterrichtet werden sollten. Naturgemäß traten die beiden Einrichtungen in Konkurrenz zueinander, weshalb sie schließlich miteinander verschmolzen wurden. 1690 begann Christian Thomasius (1655-1728), der sich seiner Verhaftung in Leipzig wegen des Vorwurfs, Atheist zu sein, durch die Flucht nach Kurbrandenburg entzog, mit philosophischen Vorlesungen. In ihnen bezog er Stellung gegen Aberglauben, Intoleranz und lebensfremde Gelehrsamkeit im Elfenbeinturm. Aufsehen erregte er aber vor allem durch sein modisches Auftreten inklusive eines großen Galanteriedegens an goldenem Gehänge und die Tatsache, dass er sich in seinen Vorlesungen der deutschen Sprache bediente. All diese

Abb. 1, 350 Jahre Westfälischer Friede, Gesandte der am Friedensschluss beteiligten Mächte und Reichsstände

Abb. 2, am 15. Juli 1667 übernahm Herzog August von Sachsen-Weißenfels die Präsidentschaft der Fruchtbringende Gesellschaft

Abb. 3, Friedrich Wilhelm (1620-1688), Kurfürst von Brandenburg

Abb. 4, in Gold und Silber geprägte Medaille zur Einweihungsfeier der Friedrichs-Universität in Halle 1694; Avers: Brustbild des Kurfürsten von Brandenburg, Revers: Mars und Minerva reichen sich über der lodernden Opferflamme eines Altars die Hände, Umschrift: FELICITATI TEMPORUM (Der Glückseligkeit der Zeiten)

Voraussetzungen ließen die alte Saalestadt als geeigneten Standort für eine neue Universität erscheinen, die dem brandenburgischen Staat zur Ausbildung der notwendigen Beamten, Pfarrer und Ärzte dienen sollte. Am

Abb. 5, Endlosstempel (HALLE SAALE 30.6.1944) mit Werbeeinsatz zum Einzugs des Kurfürsten von Brandenburg in Halle am 30. Juni 1694 zur Einweihungsfeier der neugegründeten Universität am Folgetag, Werbeeinsatz: Mars und Minerva reichen sich über der lodernden Opferflamme eines Altars die Hände, Academia Hallensis Medio bello fundata (Die hohe Schule zu Halle ist mitten im Kriege gestiftet worden) 1694-1944

Abb. 6, SSt HALLE (SAALE) 1.7.1944 aus Anlass der Einweihung der Universität in Halle am 1. Juli 1694

1. Juli (11.) 1694 wurde die neue Friedrichs-Universität (Abb. 4, 5 und 6) schließlich im Waagegebäude (Abb. 7) auf dem Marktplatz feierlich begründet. Um Thomasius sammelte sich eine Reihe von Professoren, die zu den führenden Köpfen ihrer Fachrichtungen in Deutschland zählten. Darunter befanden sich die Juristen Johann Samuel Stryk (1688-1715), der als exzellenter Kenner des Römischen Rechts galt, und Nicolaus Hieronymus Gundling (1671-1729), die Theologen Joachim Justus Breithaupt (1658-1732) und August Hermann Francke (1663-1727) (Abb. 8), die Mediziner Friedrich Hoffmann (1660-1742), der Erfinder der heute noch gebräuchlichen „Hoffmannstropfen“ und Entdecker der Heilkraft des Lauchstädter Wassers, und Georg Ernst Stahl (1660-1734) sowie die Philosophen Johann Franz Buddeus (1667-1729) und Johann Peter von Ludewig (1668-1743), der wegen seiner vielen Titel von den Zeitgenossen „Ludewig etcetera“ genannt wurde und an dessen Haus mit großem Garten heute noch das Ludwigsfeld in Halle erinnert. 1706 begann auch der Mathematiker und Philosoph Christian Wolff (1679-1754) seine Lehrtätigkeit an der halleschen Alma Mater. Das Wirken dieser Gelehrten sorgte innerhalb kürzester Zeit dafür, das Halle an der Saale im gebildeten Europa als „Wiege der deutschen Frühaufklärung“ und zugleich als eines der Zentren des deutschen Pietismus (Abb. 10), einer der wichtigsten Erneuerungsbewegungen unter den dem evangelischen Glaubensbekenntnis anhängenden Christen, wahrgenommen wurde. Die hallesche Universität (Abb. 9 a und b) avancierte zu einem der modernsten und meistbesuchten Studienorte in Deutschland. Unter den Studenten befanden sich viele junge Männer, die sich später große

Abb. 7, das Auditorium im Waagegebäude, war bis 1834 das Hauptgebäude der Universität

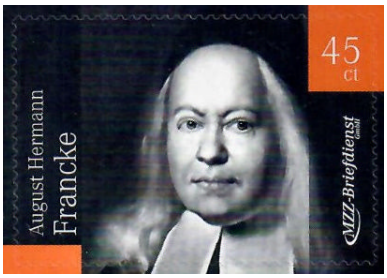


Abb. 8, August Hermann Francke (1663-1727)

Verdienste in ihren Fachgebieten erwarben. Siegmund Jacob Baumgarten (1706-1757) vereinte als protestantischer Theologe die unterschiedlichen und zum Teil einander widersprechenden Züge in der Theologie des 18. Jahrhunderts zu einem einheitlichen System. Als Übersetzer und Herausgeber der in England erschienenen „Allgemeinen Weltgeschichte“ erwarb er sich auch auf historischem Gebiet große Verdienste. Sein Bruder Alexander Gottlieb Baumgarten (1714-1762) begründete die Ästhetik als eigenständige philosophische Disziplin in Deutschland parallel zur Logik

Abb. 9 a, Ersttagsbrief 450 Jahre Universität Halle-Wittenberg, die heutige Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg (MLU) ist 1817 aus zwei Universitäten entstanden, die ältere wurde 1502 unter dem Namen Leucorea in Wittenberg gegründet, die jüngere als "Friedrichs-Universität" (benannt nach dem Landesherrn) 1694 in Halle

und folgte 1740 einem Ruf an die Universität in Frankfurt/Oder. Ihr Schüler Georg Friedrich Meier eignete sich die Werke Christian Wolffs autodidaktisch an und begann ab 1740 mit philosophischen Vorlesungen. Sein Zulauf war enorm, bis zu 300 Studenten folgten seinen Vorlesungen, übrigens sehr zum Verdruss des in diesem Jahr zurückgekehrten Wolff, dessen Hörerschaft diese Dimensionen bei weitem nicht erreichte. Der Antiquar, Archäologe, Bibliothekar und Kunstwissenschaftler Johann Joachim Winckelmann (1717-1768) (Abb. 11) studierte von 1738 bis 1740 in Halle und arbeitete dabei eine Zeitlang auch als Bibliothekar in Diensten Johann Peter von Ludewigs. Er gilt als Begründer der wissenschaftlichen Archäologie und Kunstgeschichte sowie des Klassizismus in Deutschland. Der Dichter, Literaturmäzen und Sammler Wilhelm Johann Ludwig Gleim (1719-1803) gilt als bedeutender Vertreter der Freundschaftskultur der Aufklärung. Als deutscher „Anakreon“ setzte er es sich zum Ziel, einen leichten und heiteren Ton in die deutsche Lyrik einzuführen. Während des Siebenjährigen Krieges (1756-1763) veröffentlichte der seit 1747 als Sekretär des Domstifts in Halberstadt tätige Gleim jedoch auch die patriotischen „Preußischen Kriegslieder“ aus der Perspektive eines Grenadiers. Karl Wilhelm Ramler (1725-1798), der Dichter und Philosoph des Zeitalters der Aufklärung und der Empfindsamkeit wurde der deutsche „Horaz“ genannt. 1759 promovierte Caspar Friedrich Wolff (1734-1797) an der medizinischen Fakultät mit der Arbeit „Theoria generationis“, in der er sich gegen die Theorie der Präformation (Vorbildung) organischen Lebens wandte und dieser die Epigenese (embrionale Entwicklung aus einfachen Geweben) entgegenstellte, die 100 Jahre später in Charles Darwins (1809-1882) (Abb. 12) „Über die Entstehung der Arten“ glänzend bestätigt wurde. Wolff fand dann eine Anstellung an der Kaiserlichen Akademie der Wissenschaften Russlands in St. Petersburg. Der Lyriker und Übersetzer Karl Ludwig von Knebel (1744-1834) wurde in Weimar der „Urfreund“ von

Abb. 10, Philipp Jacob Spener (1635-1705), deutscher lutherischer Theologe und einer der bekanntesten Vertreter des Pietismus

Abb. 11, Johann Joachim Winckelmann (1717-1768)

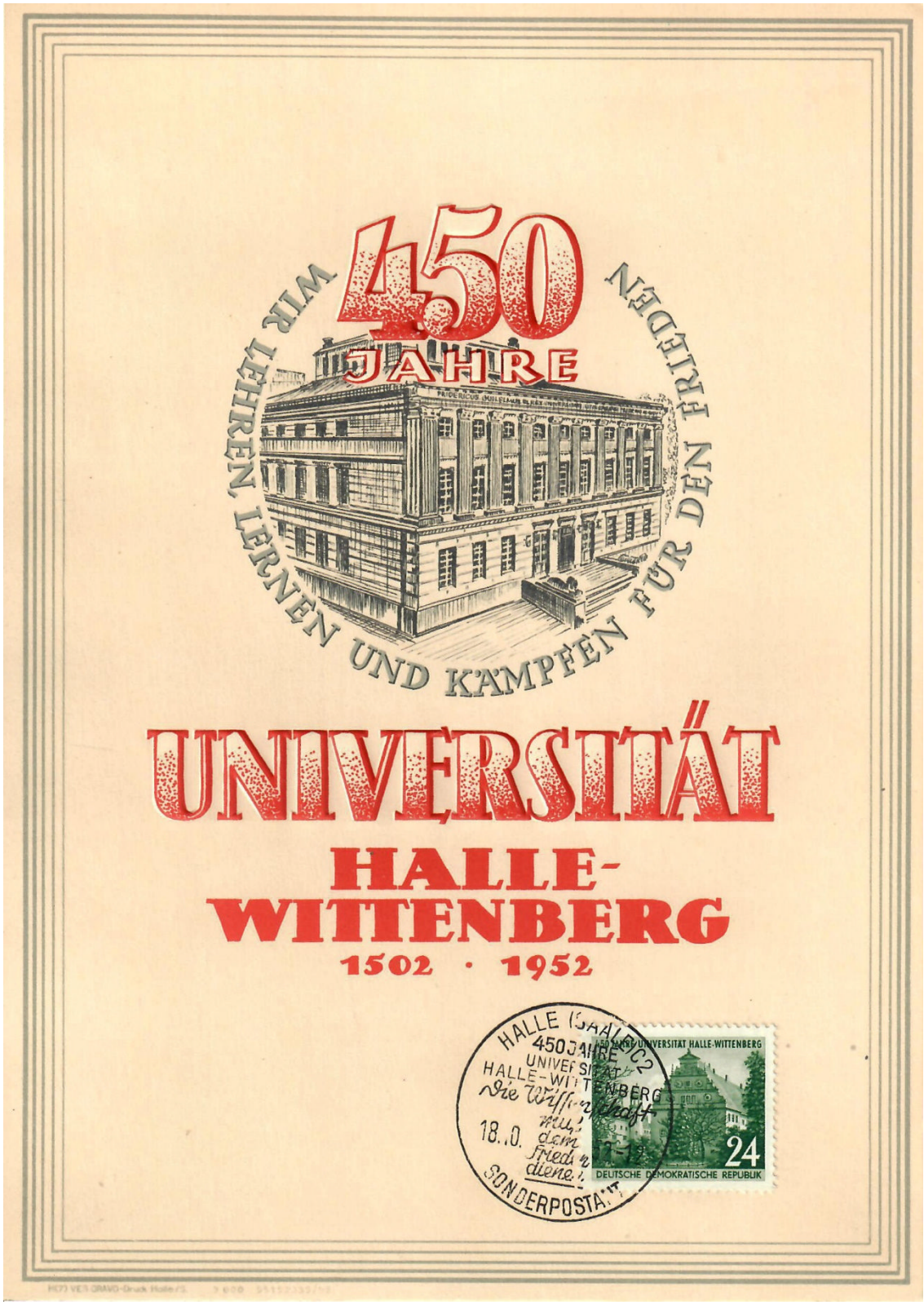


Abb. 9 b, Ersttagsblatt (DIN A 5) anlässlich des 450-jährigen Bestehen der Universität Halle-Wittenberg, in der Ankündigung im Amtsblatt des Ministeriums für Post- und Fernmeldewesen als Gedenkkarte bezeichnet

Druck: VEB GRAVO-Druck Halle/S.

Johann Wolfgang von Goethe (1749-1832) und Gottfried August Bürger (1747-1794) gilt als der deutsche Dichter des Sturm und Drang.

Den Hallensern erschloss die Universität eine Reihe neuer Einnahmequellen, da die vielen Studenten untergebracht, versorgt und unterhalten werden mussten. Zwischen dem halleschen Pietismus und der Aufklärungsphilosophie Christian Wolffs baute sich in der Folgezeit allerdings ein erhebliches Konfliktpotential auf, das 1723 dazu führte, dass der „Soldatenkönig“ Friedrich Wilhelm I. (1688-1740) Wolff seiner Ämter enthob und ihn „bei Strafe des Stranges“ anwies, die inzwischen preußischen Staaten binnen 48 Stunden zu verlassen. Der Verbannte langte schon 12 Stunden nach Erhalt des Befehls im sächsischen Passendorf an und folgte später einem Ruf nach Marburg. Er kam erst wieder nach Halle, als Friedrich der Große ihn nach seiner Thronbesteigung 1740 zurückberief. Weitere bedeutende Gelehrte, die an der halleschen Alma Mater wirkten, waren u. a. der Mediziner Johann Juncker (1679-1759), der seinen Studenten eine klinische Ausbildung direkt am Krankenbett ermöglichte, und der Naturwissenschaftler, Altertumsforscher und Orientalist Johann Heinrich Schulze (1687-1744), der mit seiner Entdeckung der Lichtempfindlichkeit der Silbersalze zu den Bahnbrechern der Fotografie zählt. Auch hinsichtlich ihrer Studenten betrat die hallesche Universität Neuland. 1727 trug sich der aus dem heutigen Ghana stammende Anton Wilhelm Amo (um 1703-nach 1753) in ihre Matrikel ein und wurde so zum ersten an einer europäischen Universität gebildeten Afrikaner. 1754 promovierte mit Dorothea Christiane Erxleben (1715-1762) (Abb. 13) erstmals eine Frau an einer deutschen Universität. Leider gelang es nicht, das hohe Ausbildungsniveau nach dem Ausscheiden der ersten Professorengeneration durchgehend zu erhalten, so dass die 1737 eröffnete Universität in Göttingen Halle an Strahlkraft schließlich übertraf. Dennoch konnte auch die hallesche Universität in der zweiten Hälfte des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts auf eine Anzahl namhafter Lehrer verweisen, deren Ruf zahlreiche Studenten nach Halle zog. Dies traf besonders auf die theologische Fakultät zu, an deren Spitze Johann Salomo Semler (1725-1791), August Hermann Niemeyer (1754-1828) und Johann August Nösselt (1734-1807) standen und Halle zum Hauptort der rationalistischen Schule in der evangelischen Kirche machten. Dadurch gerieten sie allerdings in Konflikt mit dem preußischen Staats- und Justizminister und Chef des geistlichen Departements Johann Christoph von Woellner (1732-1800), der in ihrer Lehre eine Gefahr für Sitte und Moral erblickte, weil sie deren Fundament, die Bibel als Wort Gottes, in Frage stellten. Standhaft verteidigten die halleschen Professoren jedoch die akademische Lehrfreiheit und wurden schließlich auf ihren Posten belassen. Ab 1804 wirkte auch der Theologe Friedrich Daniel Ernst Schleiermacher 1768-1834) (Abb. 14) für

Abb. 13, Dorothea Christiane Erxleben (1715-1762), Ärztin

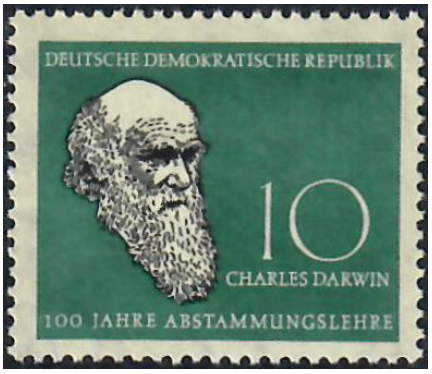


Abb. 12, Charles Robert Darwin (1809-1882), brit. Biologe, Begründer der Selektionstheorie

Abb. 14, Theologe Friedrich Daniel Ernst Schleiermacher 1768-1834), Begründer der modernen Hermeneutik

Abb. 15, Johann Andreas Segner (1704-1777), Begründer der modernen Hydraulik

einige Jahre an der halleschen Universität. Der zudem als Altphilologe, Philosoph, Staatstheoretiker, Kirchenpolitiker und Pädagoge tätige Schleiermacher gehörte dann zu den Gründungsvätern der Berliner Humboldt-Universität. Im November 1779 wurde Johann Reinhold Forster (1729-1798) zum Professor für Naturkunde und Mineralienforschung an die hallesche Universität berufen. Seinen Ruhm verdankte er vor allem der Teilnahme an der zweiten Südseereise von James Cook (1728-1779). Die Forster-Passage im Archipel der Südlichen Sandwichinseln trägt seinen Namen. Der Mediziner und Botaniker Kurt Sprengel (1766-1833) entwickelte den Botanischen Garten der Universität, dessen Direktor er seit 1795 war, zu einer Institution von wissenschaftlicher Bedeutung. Der Mineraloge Heinrich Steffens (1773-1845) gab in Halle die „Grundzüge der philosophischen Naturwissenschaft“ heraus. Die philosophische Fakultät stand unter Leitung des Altphilologen und Altertumswissenschaftlers Friedrich August Wolf (1759-1824), der als Begründer der klassischen Archäologie gilt und 1787 die Gründung des philologischen Seminars an der Universität anregte. Auch die Reorganisation der Universitätsbibliothek war sein Verdienst. An der medizinischen Fakultät wirkte von 1755 – 1777 der Arzt, Mathematiker und Naturwissenschaftler Johann Andreas Segner (1704-1777) (Abb. 15), der als einer Begründer der modernen Hydraulik gilt. Das „Segnersche Wasserrad“ steht am Anfang der Entwicklung moderner Turbinen und Düsenantriebe. Auch der Ruf des Anatomen Philipp Theodor Friedrich Meckel (1755-1803) und des Mediziners Johann Christian Reil (1759-1813) (Abb. 16) drangen weit über die Grenzen Halles hinaus. Unter den Studenten dieser Zeit finden sich so bedeutende Literaten wie Joseph von Eichendorff (1788-1857) (Abb. 17), dem wir die berühmten Zeilen „Da steht eine Burg überm Tale / und schaut in den Strom hinein. / Das ist die fröhliche Saale, / das ist der Giebichenstein.“ verdanken, Ludwig Tieck (1773-1853), Clemens Brentano (1778-1842) und Achim von Arnim (1781-1831), der Volkslieder, darunter eins der Halloren, für „Des Knaben Wunderhorn“ sammelte. Auch Turnvater Friedrich Ludwig Jahn (1778-1852) (Abb. 18) verbrachte einen Teil seiner Studienzeit in Halle, wo er Auseinandersetzungen mit seinen Widersachern in der Studentenschaft häufig entging, indem er sich in einer Felshöhle an der Saale verbarg, die heute seinen Namen trägt. Nach dem Erscheinen seiner ersten Schrift „Über die Förderung des Patriotismus im deutschen Reiche“ musste er Halle jedoch verlassen.

Abb. 16, Johann Christian Reil (1759-1813), Mediziner, 1787 erhielt er eine außerordentliche Professur der Medizin an der Universität Halle

Abb. 17, Joseph Karl Benedikt Freiherr von Eichendorff (1788-1857), Lyriker und Schriftsteller der deutschen Romantik

Nach der Niederlage Preußens in der Schlacht von Jena und Auerstedt 1806 schien das Ende der halleschen Universität gekommen, da der Kaiser der Franzosen, Napoleon Bonaparte (1769-1821), am 20. Oktober 1806 ihre Schließung verfügte. Angeblich hatten sich die Studenten sich am Kampf gegen die französischen Truppen beteiligt. August Hermann Niemeyer nutzte seine Geiselhaft in Frankreich jedoch dazu aus, Kontakte zu den Spitzenbeamten des künftigen Königreichs Westphalen zu knüpfen. Seinem unermüdlichen Einsatz war es zu verdanken, dass die Universität ihre Pforten am 2. Mai 1808 wieder öffnen konnte. Allerdings reichte das Niveau von Forschung und Lehre nicht mehr an die vergangenen Zeiten heran, da viele der berühmten Lehrkräfte verstorben oder aus Halle fortgezogen waren. Die von Napoleon am 15. Juli 1813 erneut verfügte Schließung der Universität blieb dann aber ohne Auswirkungen, da die Befreiungskriege für Preußen und seine Verbündeten siegreich verliefen. Am 12. April 1817 erfolgte der Zusammenschluss der halleschen Universität mit der 1502 gegründeten Wittenberger Leucorea zur „Vereinigten Friedrichs-Universität Halle-Wittenberg“. Damit stand die Einrichtung jetzt auch in der Tradition so bedeutender Gelehrter wie Martin Luther (1483-1556) (Abb. 19), Philipp Melanchthon (1497-1560) (Abb. 20), Johannes Bugenhagen (1485-1558) (Abb. 21), Justus Jonas (1493-1555) (Abb. 22), Nicolaus von Amsdorf (1483-1565) oder Giordano Bruno (1548-1600). Ein weiteres Verdienst für die Universität erwarb sich August Hermann Niemeyer, indem er den Anstoß zur Errichtung eines Universitätsgebäudes gab. Bisher fanden die Lehrveranstaltungen in den Häusern der Professoren oder in Räumlichkeiten im städtischen Waagegebäude am Marktplatz statt. Niemeyers goldenes Doktorjubiläum am 18. April 1827 veranlasste den preußischen König Friedrich Wilhelm III. (1770-1840) zur Spende von 40 000 Talern zur Erbauung eines Universitätsgebäudes. Die Summe reichte jedoch nicht zur Errichtung des gesamten von Ernst Friedrich Zwirner (1802-1861) geplanten Gebäudes aus, so dass man zunächst nur den Mittelbau fertigstellte. Die fehlenden und auch später nicht errichteten Seitenflügel führten dazu, dass der Volksmund dem Gebäude den Namen „Kaffeemühle“ verlieh. Dies änderte sich 1868, als nach dem Abriss des Marktbrunnens zwei dort befindliche Löwenplastiken auf die Freitreppe vor dem Gebäude aufgestellt wurden. Diese hatten Heinrich Heine (1797-1856) zu den Zeilen „Zu Halle auf dem Markte / da stehn zwei große Löwen“ inspiriert. Seither spricht man vom „Löwengebäude“ (Abb. 23). Weitere Universitätsgebäude wie das Robertinum (1889), das Melanchthonianum (1902) und das Thomasianum (1910) entstanden auf dem nun Universitätsplatz (Abb. 24) genannten Gelände.

Abb. 18, Turnvater Friedrich Ludwig Jahn (1778-1852), Pädagoge, nationalpatriotischer Publizist und Politiker

Abb. 19, Martin Luther (1483-1556)

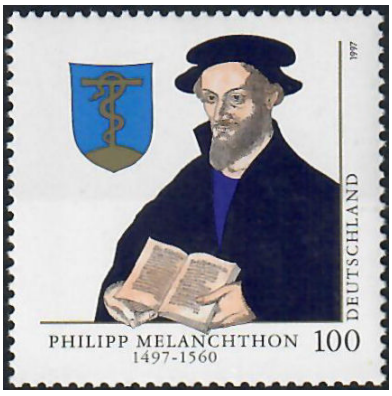


Abb. 20, Philipp Melanchthon (1497-1560)

Abb. 21, Johannes Bugenhagen (1485-1558)

Abb. 22, Justus Jonas (1493-1555)

Auch im weiteren Verlauf des 19. Jahrhunderts gelang es, bedeutende Universitätslehrer nach Halle zu rufen. Unter den Theologen ragte Friedrich August Tholuck (1799-1877) hervor, aus dessen Schule viele hervorragende Seelsorger und Prediger hervorgingen. Ein Zeichen seiner fürsorglichen Haltung war die Stiftung des Tholuck-Konvikts, das 12 mittellosen Thelogiestudenten Unterkunft und Verpflegung gewährte. An seiner Seite wirkte u. a. Julius Müller (1801-1878), dessen Hauptwerk über die theologische Lehre von der Sünde ihm den Beinamen „Sündenmüller“ einbrachte. 1828 folgte der Historiker Heinrich Leo (1799-1878) einem Ruf nach Halle, wo er 1830 zum ordentlichen Professor für Geschichte ernannt wurde. An der medizinischen Fakultät habilitierte sich 1829 Ernst Blasius (1802-1875), dem man wegen seiner überragenden operativen Begabung das Einschlagen einer akademischen Laufbahn nahegelegt hatte. 1830 zum außerordentlichen Professor für Chirurgie und im folgenden Jahr zum Direktor der Universitätsklinik ernannt, verantwortete er deren Neubau am Domplatz 1839/40. Zu seinen bedeutenden Kollegen zählten der Augenheilkundler Alfred Graefe (1830-1899) und der Begründer der Ohrenheilkunde Hermann Schwartze (1837-1910). 1867 übernahm der Chirurg Richard von Volkmann die Ämter seines Lehrers Ernst Blasius. Während des Deutsch-Französischen Krieges 1870/71 wirkte er als Generalarzt des preußischen IV. Armeekorps, später der Südarmee. Er führte als erster deutscher Arzt die antiseptische Wundbehandlung mit Karbol nach dem Briten Joseph Lister (1827-1912) ein, wodurch die Überlebenschancen der Operierten deutlich anstiegen. Unter seiner Leitung entstand nach 1875 in 10jähriger Bauzeit der große medizinische Komplex an der Magdeburger Straße, wo 1894 anlässlich der Zweihundertjahrfeier der Universität sein Denkmal vor der chirurgischen Klinik enthüllt wurde. Das benachbarte Anatomische Institut stand seit 1895 unter Leitung von Wilhelm Roux (1850-1924). Überragende Verdienste um die Entwicklung der Landwirtschaft erwarb sich der 1862 zum Ordinarius für dieses Fach berufene Julius Kühn (1825-1910), der die Agrarwissenschaft zu einer eigenständigen Disziplin gegenüber den Naturwissenschaften entwickelte. Er begründete 1863 das erste landwirtschaftliche Institut in Preußen, in dem er die theoretische mit der praktischen Ausbildung

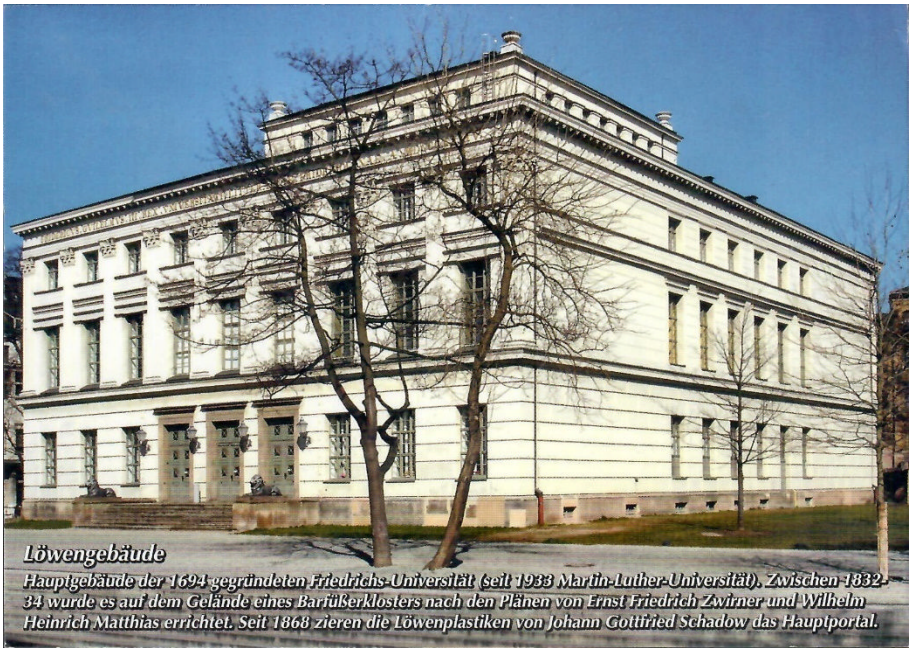


Abb. 23, Löwengebäude, Hauptgebäude der 1964 gegründeten Friedrichs- Universität (seit 1933 Martin Luther-Universität)

Abb. 24, Universitätsplat mit Löwengebäude und Melanchthonianum

vereinte. Auf einem Gelände an der Ludwig-Wucherer-Straße entstanden unter seiner Leitung schließlich die Institute für Pflanzenbau und Pflanzenzüchtung, Tierzucht und Molkereiwesen, Betriebslehre, vergleichende Anatomie und Physiologie der Haussäugetiere sowie für landwirtschaftliche Maschinen und Gerätekunde. Der von Julius Kühn 1878 begonnene „Ewiger Roggenanbau“ avancierte inzwischen zum längsten Dauerfeldversuch in Deutschland und genießt mittlerweile den behördlichen Schutz als Kulturdenkmal. Überragende Verdienste auf dem Gebiet der Naturwissenschaften erwarben sich vor allem der Physiker Hermann Knoblauch (1820-1895), der 1878 zum XV. Präsidenten der Kaiserlichen Akademie der Naturforscher Leopoldina (Abb. 25) gewählt wurde und dafür sorgte, dass diese Institution seither in der Saalestadt beheimatet ist, der Geograph Alfred Kirchhoff (1838-1907) und der Chemiker Jacob Volhard (1834-1910). Auf dem Gebiet der Mathematik ragte der Begründer der Mengenlehre (Abb. 26) Georg Cantor (1845-1918) hervor und als bedeutender Altertumswissenschaftler wirkte Carl Robert an der halleschen Alma Mater. Im 20. Jahrhundert wurden die Geschicke der Universität vor allem durch die politischen Rahmenbedingungen geprägt. An der Niederschlagung des Generalstreiks der halleschen Arbeiterschaft im Jahre 1919 nahmen viele ihrer Studenten als Zeitfreiwillige teil. 1930/31 erregte der sogenannte „Fall Dehn“ deutschlandweite Aufmerksamkeit. Der Nationalsozialistische Deutsche Studentenbund Halle verhinderte unter Führung von Joachim Mrugowski (1905-1948) die Umsetzung der Berufung des Theologen Günther Dehn (1882-1970) auf den Lehrstuhl für praktische Theologie. Dieser wurde damit eines der ersten Opfer von nationalistischen und nationalsozialistischen Hetzkampagnen gegen kritische Intellektuelle in der Weimarer Republik.

Abb. 25, Leopoldina, 1652 in Schweinfurt gegründet und seit 1878 in Halle ansässig, ist seit 2008 Deutschlands Nationale Akademie der Wissenschaften und die älteste ununterbrochen existierende naturwissenschaftlich-medizinische Akademie der Welt

Abb. 26, Richard Dedekind (1831-1916), einer der ersten Mitstreiter für Georg Cantors Mengenlehre

Abb. 27, Absenderfreistempel Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg mit Nebenstempel

Mrugowski wurde 1948 wegen der Durchführung verbrecherischer Menschenversuche im

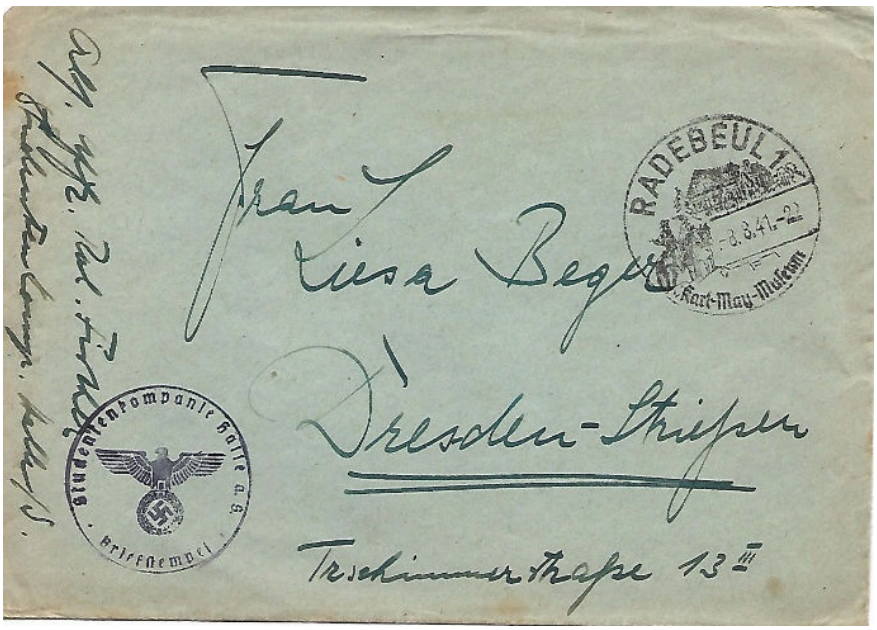


Abb. 28, Brief von Radebeul mit Sonder-/Werbestempel (RADEBEUL 8.8.1941 Karl-May-Museum) nach Dresden mit Briefstempel „Studentenkompanie Halle a. S.“

Nürnberger Ärzteprozess zum Tode verurteilt und in Landsberg am Lech hingerichtet. Anlässlich des 450. Geburtstages von Martin Luther wurde der Universität am 10. November 1933 dessen Name (Abb. 27) verliehen. In der Zeit des Nationalsozialismus wurden über ein Dutzend Lehrkräfte wegen ihrer Abstammung, ihres politischen Engagements oder ihrer sexuellen Ausrichtung ihres Amtes enthoben. Unter den Vertriebenen finden sich der Mathematiker Reinhold Baer (1902-1977), die Indologin Betty Heimann (1888-1961) und der Rechtswissenschaftler Guido Kisch (1889-1985). Unter den Studenten fanden sich ab 1939 eine Reihe von zum Studium delegierten Wehrmachtsangehörigen (Abb. 28). Nach 1945 wurde die Wiedereröffnung der Universität mit großem propagandistischen Aufwand als „demokratischer Neubeginn“ (Abb. 29) deklariert. Mit der Festigung der stalinistischen Machtstrukturen in der jungen DDR entfaltete sich jedoch auch an der halleschen Universität ein rigider Kontrollapparat, dem weit über 150 Universitätsangehörige durch Verhaftung zum Opfer fielen. Der Brechung des überkommenen Bildungsprivilegs des finanziell besser gestellten Bürgertums diente die Einrichtung von Arbeiter- und Bauernfakultäten an den Universitäten und Hochschulen der DDR (Abb. 30). Diese Einrichtung bestand in Halle auch nach deren allgemeiner Auflösung im Jahre 1963 weiter. Sie diente nun der Vorbereitung von Studenten auf ein Auslandsstudium. Nach der III. Hochschulreform in der DDR wurden seit 1968 die überkommenen Fakultäten aufgelöst und durch Sektionen (Abb. 31 und 32) ersetzt. Die Effektivität von Forschung und Lehre sollte dadurch erhöht, die Verbindung zur Praxis in der Wirtschaft verstärkt werden. Umfangreiche Investitionen vor allem in naturwissenschaftliche und medizinische Einrichtungen sowie in eine studentennahe Infrastruktur sorgten dafür, dass die Martin-Luther-Universität Halle-Wittenberg ihren Rang als bedeutende Einrichtung für Lehre und Forschung in der DDR behaupten konnte. Mit der Wende entstanden auch an der halleschen Universität demokratische Strukturen, die ihr den Weg in die Zukunft ebneten. Heute werden an ihr von etwa 340 Professoren und weiteren Lehrkräften ca. 20000 Studenten vor allem auf

Abb. 29, Sonder-/Werbestempel (HALLE SAALE 22.6.1947), 1. Studenten-Kongress der Sowjet. Bes. Zone 19.-22. Juni 47

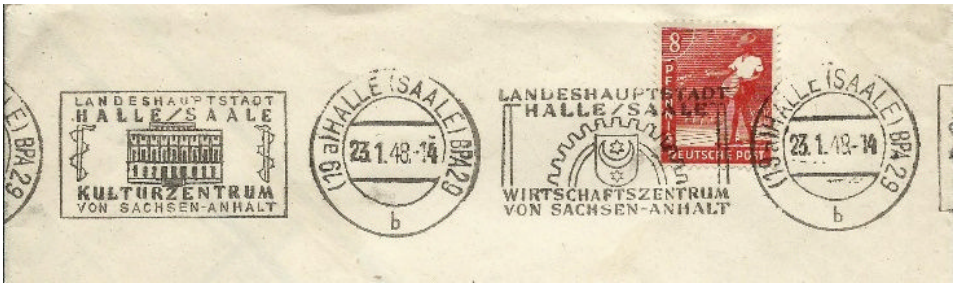


Abb. 30, Endlosstempel (HALLE SAALE 23.1.1948) mit Werbeeinsatz links: Löwengebäude der Martin Luther-Universität

Abb. 31, ZKD-Briefe der Martin Luther-Universität (HALLE 10.12.1969), Physiologisch-chemisches Institut

Abb. 32, ZKD-Briefe der Martin Luther-Universität (HALLE 23.101970), I. Medizinische Universitätsklinik

geisteswissenschaftlichem, naturwissenschaftlichen und medizinischem Gebiet ausgebildet. Dafür entstanden in den letzten Jahren mit dem Weinberg- und dem Steintor-Campus neue stadtbildprägende Orte, während Erziehungswissenschaftler und Theologen weiter in den altehrwürdigen Franckeschen Stiftungen sowie Rechtswissenschaftler im neuen Juridicum am Universitätsplatz ihren Studien nachgehen.

Bildnachweis-Vorlage/Foto:
Seite 19: Archiv Alfred Seiler Bild 1, 2 u. 3
Stadtarchiv Halle Bild 4
Seite 20: Archiv Ralf Rodewald Bild 5 u. 6
Archiv Alfred Seiler Bild 7 u. 8
Seite 21: Archiv Alfred Seiler
Seite 22: Archiv Alfred Seiler
Seite 23: Archiv Alfred Seiler
Seite 24: Archiv Alfred Seiler
Seite 25: Archiv Alfred Seiler
Seite 26: Archiv Alfred Seiler
Seite 27: Archiv Alfred Seiler Bild 25 u. 26
Archiv Ralf Rodewald Bild 27
Seite 28: Archiv Ralf Rodewald
Seite 29: Archiv Ralf Rodewald

Des Kaisers neue Währung – aus Pfennige wird Pfennig, Teil 2

Ralph Placke
1. Vorsitzender Briefmarkenfreunde Halle-Süd e.V.

Wie schon im Teil 1 im Heft 30/ 2018 berichtet, gab es mit den neuen Briefmarken Mi. Nr. 31 – 38 ab Januar 1875 auch ein sichtbares Zeichen für „des Kaisers neue Währung“ – der einheitlichen Reichsmark in Mark und Pfennige. Die 8 zwischen 1875 und 1880 ausgegebenen neuen Marken erhielten damit die Währungsbezeichnung Pfennige (Mi. Nr. 31 – 36 und 38) bzw. Mark (Mi. Nr. 37). 1880 schließlich erfuhren die Marken mit der Wertbezeichnung Pfennige eine kleine, insbesondere bei kräftig oder mehrfach gestempelten Stücken nicht gleich zu erkennende Überarbeitung: aus „Pfennige“ wurde „Pfennig“. Damit waren die Mi. Nr. 39 bis 44 geboren. Während die Ausgabe in Pfennige- Wertbezeichnung es auf insgesamt 15 Farben/ Unterfarben gebracht hat, sind es bei Mi. Nr. 39 – 44 wesentlich mehr – ganze 27 an der Zahl!. Dies liegt nicht unbedingt nur an der recht langen Laufzeit bzw. Gültigkeitsdauer der Marken von etwas über 11 Jahren, sondern auch an der fortschreitenden Industrialisierung im Deutschen Kaiserreich ab den 1870er Jahren. Es wurden auch immer bessere Möglichkeiten der technisch- chemischen Farbherstellung entwickelt und damit auch ein langsames Abrücken von reiner Farbherstellung auf Naturstoffen vollzogen (Abb. 1), Mi. Nr. 39 – 44 in einigen wesentlichen Farben). Bei gebrauchten Stücken helfen mitunter nachvollziehbare Stempeldaten, um zumindest nach dem Ausschlusskriterium eine mögliche Farbvariante auszuschließen oder zulassen zu können. Bei ungebrauchten Marken kann der Gummi auf der Rückseite ein hilfreicher Hinweis sein, es gibt aber Übergangsstücke, da hat wohl auch ein Prüfer es nicht immer leicht mit einer eindeutigen Zuordnung (siehe Michel Deutschland Spezial 2018, Seite 329).

Abb. 1, DR Mi-Nr. 39-44, Wertangabe „Pfennig“, Wegen Kritik, dass die Wertangabe „Pfennige“ sprachlich nicht korrekt sei, entschloss sich die Reichspost zur einer korrigierten Ausgabe mit der Angabe „Pfennig“.

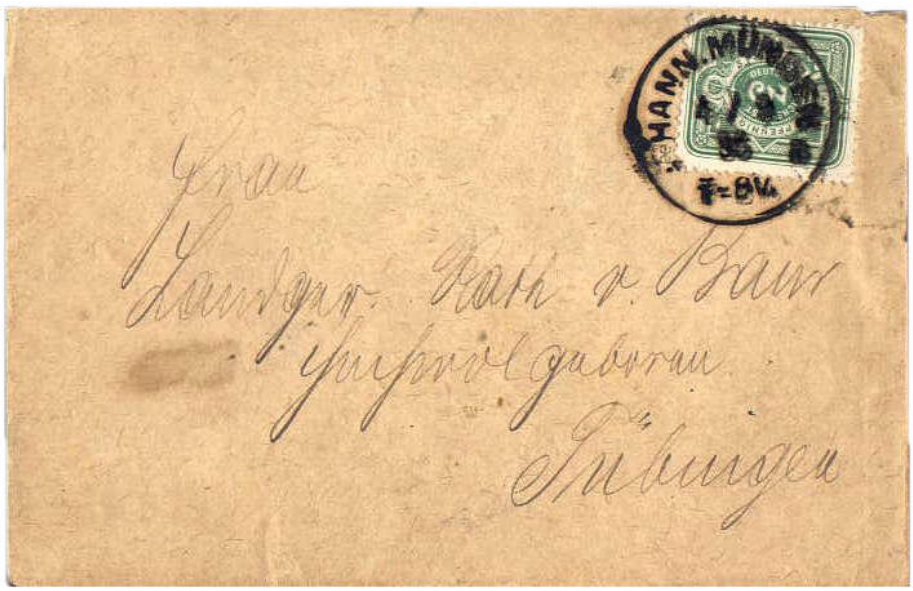


Abb. 2, Drucksachenumschlag mit DR Mi-Nr. 39 nach Tübingen

Die Wertstufen sind bei Mi. Nr. 39 – 44 die gleichen geblieben wie bei den Vorgängerausgaben in Pfennige Mi. Nr. 31 – 36 bzw. 38, auch die Farbgebung ist dieselbe. Die Marken waren daher auch weiterhin für Portostufen und Versendungsarten gültig wie die Ausgabe von 1875. So die Mi. Nr. 39 für Drucksachen (Abb. 2), Mi. Nr. 39 auf Drucksachenumschlag

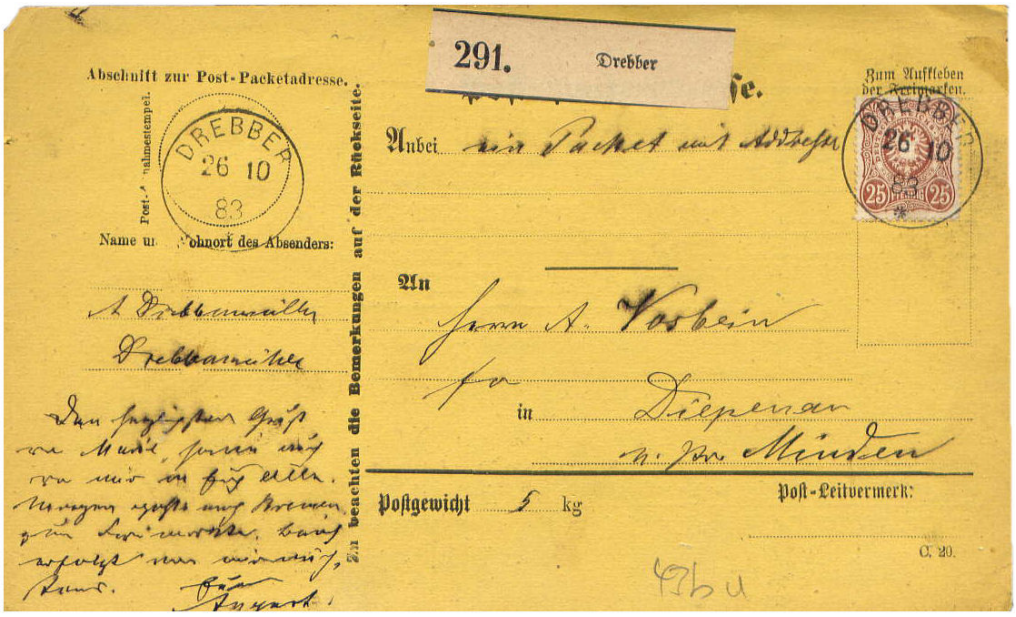


Abb. 3, Inlandspaketkarte für ein Paket 5 kg mit DR Mi-Nr. 43 nach „Drebber – Diepenau“

Abb. 4, Drucksachen- Postkarte im deutsch- Österreichischen Postverkehr mit DR Mi-Nr. 40 und handschriftlicher Entwertung nach Hrabacow

Abb. 5, Auslandspostkarte mit DR Mi-Nr. 41 nach Batavia (Niederländisch- Indien, heute Indonesien) mit seltenem Holster- Maschinen-Stempel „Hamburg“

Abb. 6, Inlandsbrief mit DR Mi-Nr. 41 und 42 nach Großröhrsdorf

„Hannover Münden“ – „Tübingen“) oder die Mi.- Nr. 43 für Paketkarten bis 5 kg innerhalb Deutschlands bzw. des Deutsch- Österreichischen Postverkehrs, Mi. Nr. 43 auf Inlandspaketkarte für ein Paket 5 kg „Drebber – Diepenau“) (Abb. 3). Die Mi. Nr. 40 und 41 waren für Postkarten bzw. einfache Briefe im Inland Standardporto, herausgesucht habe ich aber mal zwei weniger häufige Verwendungen bzw. auch Abstempelungen (Abb. 4), Mi Nr. 40 auf Drucksachen- Postkarte im deutsch- Österreichischen Postverkehr mit handschriftlicher Entwertung „Zittau“ – „Hrabacow“; Abb. 5), Mi Nr. 41 auf Auslandspostkarte nach Niederländisch-Indien, heute Indonesien, mit seltenem Holster- Maschinen-Stempel „Hamburg“ – „Batavia“). Klassisch kam die Mi. Nr. 41 bei einfachen Inlandsbriefen zum Einsatz, wurde daraus ein Einschreiben, so waren noch 20 Pfennig hinzu zu frankieren und es kam oft die Mi. Nr. 42 zum Einsatz (Abb. 6), Mi. Nr. 41, Eckrandstück oben rechts, und 42 auf einfachem Inlandseinschreiben, „Plauen“ – „Großröhrsdorf“). Die Mi. Nr. 44 sieht man öfter als Einzelfrankatur auf Wertbriefen oder häufiger auf meist Auslandspaketkarten, wobei eine reine Mehrfachfrankatur wie in der Abbildung gezeigt schon weniger häufig ist (Abb. 7), 3 x Mi. Nr. 44 im Deutsch-Österreichischen Postverkehr nach Ungarn, „Berlin“ – „Temesvar“).

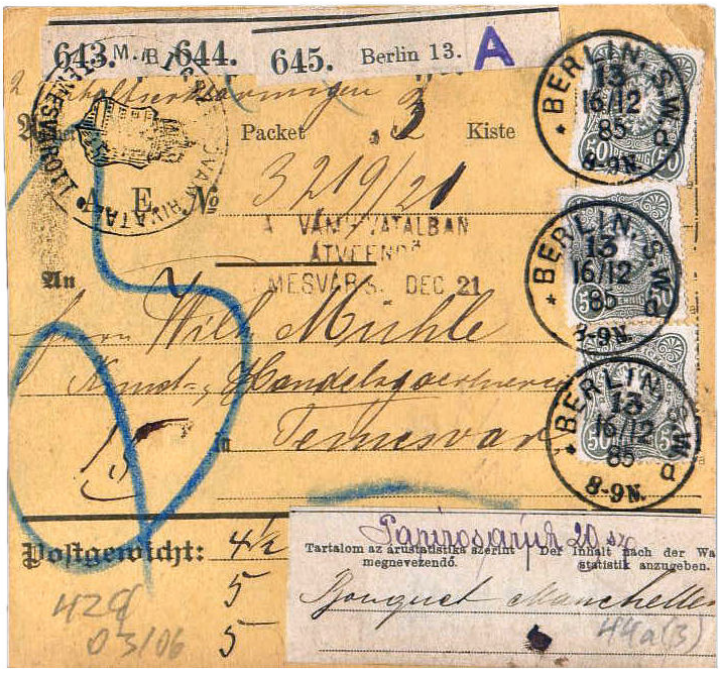


Abb. 7, Auslandspaketkarten mit 3 x DR Mi-Nr. 44 nach Temesvar (Ungarn)

Die Marken mit der Wertbezeichnung „Pfennig“ kamen 1880 heraus, da waren auch noch die Marken in Wertbezeichnung „Pfennige“ gültig. Beide Ausgaben verloren erst zum 01.02.1891 ihre Gültigkeit, als es schon die auch bildlich ganz anders gestalteten so genannten „Krone & Adler“ Marken gab. Somit gibt es bei den Frankaturen der „Pfennig- Ausgabe“ von 1880 natürlich auch Mischfrankaturen mit den Ausgaben davor und danach. Dabei sind die Mischfrankaturen zwischen Marken in Wertbezeichnung „Pfennige“ mit denen in Wertbezeichnung „Pfennig“ schon seltener, da die „Pfennig“ – Marken eigentlich erst ausgegeben werden sollten, wenn die „Pfennige“ Marken aufgebraucht waren (Abb. 8), Mi. Nr. 35 und 40 auf Postzustellungsurkunde 1880 „Schallstadt“ – „Münzingen“). (Misch-) Frankaturen mit „Pfennige“- Marken aus der 2. Hälfte der 1880er Jahre sind schon recht selten, aus 1890/91 sehr selten, da waren sie tatsächlich…aufgebraucht.

Bei den Mischfrankaturen „Pfennig“-Marken mit denen der „Krone/Adler“ – Ausgabe sieht es schon etwas besser aus, hier gab es wohl eher keine strenge Orientierung, dass die neuen „Krone/Adler“-Werte erst ausgegeben werden sollten, wenn die „Pfennig“- Werte verbraucht sind (Abb. 9), Mi Nr. 41 und 3 x Nr. 50 auf Paketkartenabschnitt „Hamburg“ – „Stockholm ?“). Reizvoll sind da natürlich

Abb. 8, Postzustellungsurkunde mit DR Mischfrankatur Mi-Nr. 35 (Pfennige) und Mi-Nr. 40 (Pfennig) nach Münzingen

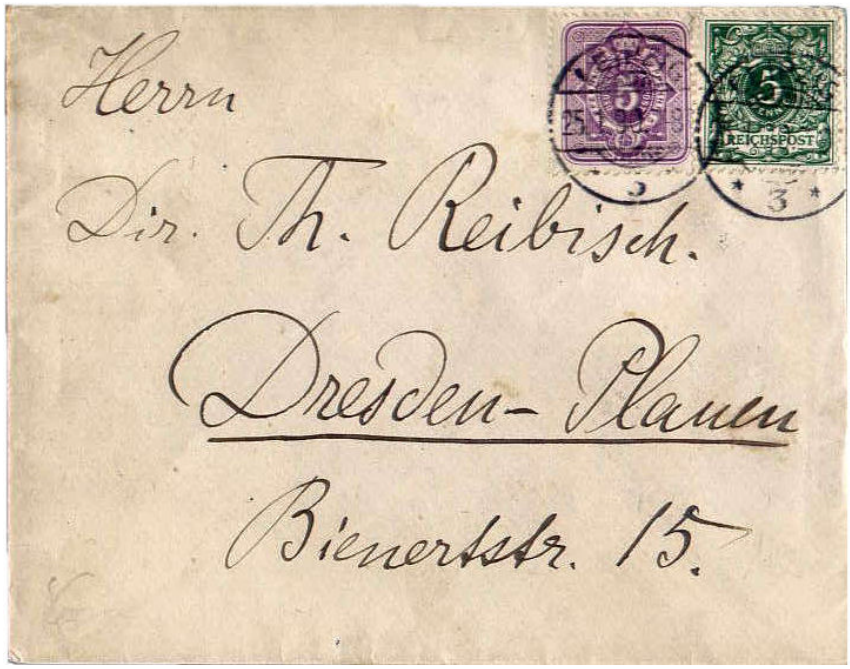


Abb. 10, Inlandsbrief mit DR Mi-Nr. 40 und Mi-Nr. 46 nach Dresden-Plauen

Abb. 9, Paketkartenabschnitt mit DR Mi-Nr. 41 und 3 x Mi-Nr. 50 nach Stockholm

Besonderheiten wie wertstufengleiche Mischfrankaturen, die beim abgebildeten Beispiel schon allein durch die unterschiedliche Farbverwendung ins Auge fallen (Abb. 10), Mi. Nr. 40 und 46 auf Inlandsbrief „Leipzig“ – „Dresden“).
Wie schon bei den ersten Ausgaben des Kaiserreiches, den Brustschilden, gibt es auch bei den „Pfennige“ – und „Pfennig“- Marken diverse Besonderheiten wie Plattenfehler, Formatunterschiede oder neu durch andere Bogenherstellung als bei den Brustschilden – Zwischenstegpaare. Aber dazu dann weiter in einem anderen Kapitel….

Bildnachweis-Vorlage/Foto:
Seite 30: Archiv Ralph Placke
Seite 31: Archiv Ralph Placke
Seite 32: Archiv Ralph Placke
Seite 33: Archiv Ralph Placke

120 Jahre Gründung des Briefmarkensammlerclubs „Hallensia“ am 12. Februar 1899 Teil 2

Jürgen Förster
Schatzmeister BSC „Hallensia“ 1899 e.V.

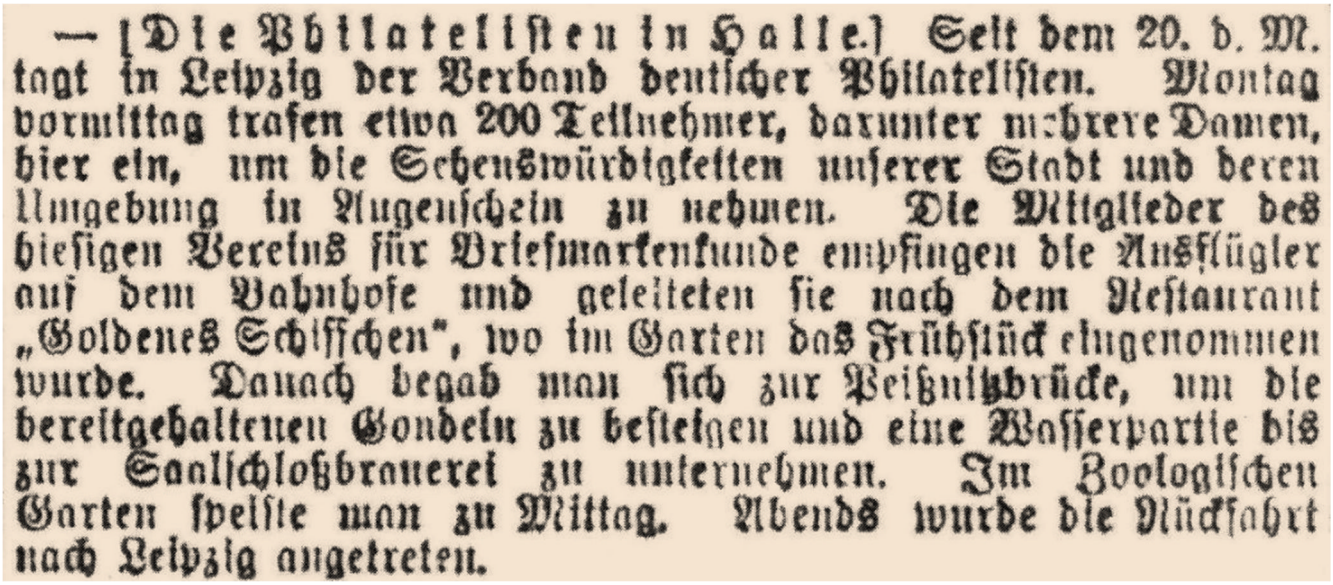
Wir begehen in diesem Jahr das 120-jährige Gründungsjubiläum unseres Vereins. Durchgängig existierte er dabei allerdings nicht. Hier nun der 2. Teil der Kurzfassung.

Zunächst eine Korrektur zum 1.Teil (bzw. neue Erkenntnisse):

20.-23. August 1904	Leipzig	16. Deutsch-Österreich. Philatelistentag	~~Es existiert kein Bericht der „Hallensia“~~

Im Sitzungsprotokoll der „Hallensia“ vom Donnerstag, den 08.September 1904 ist am Ende folgendes vermerkt:„Mit Spannung und Aufregung wird der von Herrn Huth in Aussicht gestellte Vortrag über den Philatelistentag in Leipzig erwartet, uns schildert Herr Huth seine Erlebnisse, den Geschäftsbetrieb an der Börse, die Aufwendungen der Leipziger Vereine, die Bewirtung und die Auslagen der Geschäftsstelle von Gebr. Senf in so ausführlicher und befriedigender Weise, dass H. H. der allgemeine Dank zu Teil wird“

Es existiert auch ein Bericht seitens der „Briefmarkenkundler“. Aus beiden Berichten ist zu vermuten, dass es keine gemeinsame Aktivitäten gab.



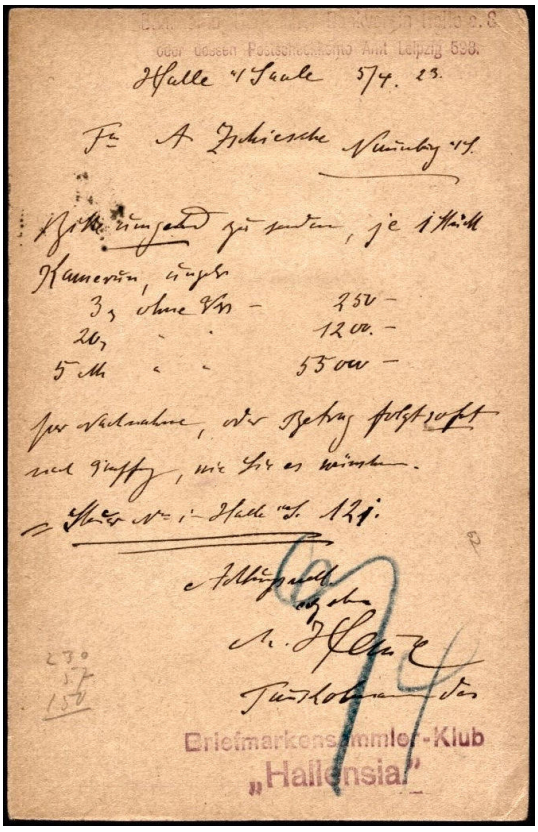
— [Die Philatelisten in Halle.] Seit dem 20. d. M. tagt in Leipzig der Verband deutscher Philatelisten. Montag vormittag trafen etwa 200 Teilnehmer, darunter mehrere Damen, hier ein, um die Sehenswürdigkeiten unserer Stadt und deren Umgebung in Augenschein zu nehmen. Die Mitglieder des hiesigen Vereins für Briefmarkenkunde empfingen die Ausflügler auf dem Bahnhofe und geleiteten sie nach dem Restaurant „Goldenes Schiffchen“, wo im Garten das Frühstück eingenommen wurde. Danach begab man sich zur Peißnitzbrücke, um die bereitgehaltenen Gondeln zu besteigen und eine Wasserpartie bis zur Saalschloßbrauerei zu unternehmen. Im Zoologischen Garten speiste man zu Mittag. Abends wurde die Rückfahrt nach Leipzig angetreten.

Karte Saalezeitung Nr. 394 vom 23.August 1904, Abend-Ausgabe,1.Beiblatt, Halle und Umgebung

Fortsetzung der tabellarischen Auflistung wichtiger Ereignisse:

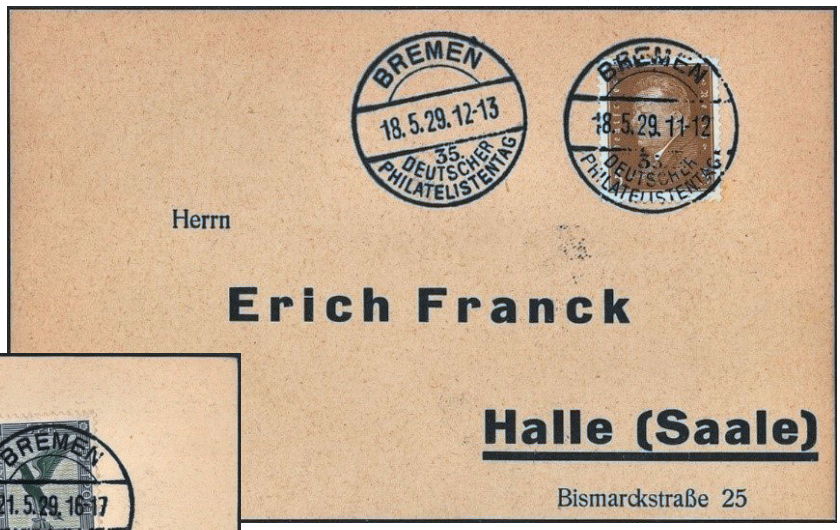
1919	Halle	Kurt Zirkenbach Mitglied im „Germania-Ring“	
1920	Halle	„Hallensia“ – 26 Mitglieder „Briefmarkensammler-Verein Wittekind“ – 83 Mitglieder	

1922	Berlin / Halle	Kurt Zirkenbach wurde Mitglied im „Berliner Ganzsachen-Sammlerverein“	Er leitete die Ortsgruppe Halle Tagungsort „Deutsche Bierstuben“, L.-Wucherer-Str.87
1927	Halle	Kurt Zirkenbach trat zur „Hallensia“ über angeregt durch Herrn Grauenhorst und Hans von Rudolphi (Major a.D.), dies waren oft zusammen Gäste der „Hallensia“	Herr Grauenhorst war Vorsitzender vom „Verein für Briefmarkenkunde“ Hans von Rudolphi war Initiator des „Tag der Briefmarke“
07.März 1929	Halle	Kurt Zirkenbach übernahm den stellvertretenden Vorsitz der „Hallensia“	
04.April 1929	Bremen / Halle	Aussprache über den 35. Deutschen Philatelistentag in Bremen	Im „Würzburger“, anwesend waren 10 Mitglieder, Kurt Zirkenbach fehlt
Um 1930	Halle	Die „Hallensia“ hatte etwa 30 Mitglieder	



Karte von Max Hemme, Vorstandsmitglied der Hallensia, 1923

Post aus Bremen vom 35.Deutschen Philatelistentag nach Halle, zu dem im Vorfeld bei der „Hallensia“ debattiert wurde



In Bremen fanden dazu drei weitere Veranstaltungen statt:
6. Bundestag Deutscher Philatelisten
29. Ringtag des Germania-Rings
1. Kolonial-Briefmarkenausstellung

1930	Berlin	Auf der „IPOSTA“ wurden drei Hallenser Philatelisten ausgezeichnet, u.a. Kurt Zirkenbach	
1932	Halle	Kurt Zirkenbach übernahm den Vorsitz der „Hallensia“	
1933	Wien	Kurt Zirkenbach wurde in den Ehrenausschuss der „Wiener Postwertzeichen-Ausstellung“ berufen	
1937	Halle	„Erste Briefmarkenausstellung mit Kraft durch Freude“ in Halle	Organisiert von der Hallensia, Stempelinschrift von den Sammlergruppen der KdF
1937	Halle	Auf Anregung der „Hallensia“ wurde „WHW“-Sonderstempel mit Bild des „Rolands“ eingesetzt	
1938	Halle	KdF-Ausstellung Briefmarken, Münzen, Notgeld, Plakate u.a. Die „Hallensia“ beantragte Einschreibzettel „Briefmarkenausstellung“	Deutsche Sammlergemeinschaft der Nationalsozialistischen Gemeinschaft „Kraft durch Freude“

Einschreibbrief zum Tag der Briefmarke 1941 mit beiden KdF-Stempeln und dem Einschreib-Zettel gemäß Antrag der „Hallensia“

1938	Prag	Kurt Zirkenbach wurde in den Ehrenausschuss der Postwertzeichenausstellung in Prag berufen	
1940	Halle	Tag der Briefmarke - Veranstaltungen der „KdF-Sammlergruppen“ und der „Hallensia“ fanden statt	Reichsweite Stempel: Reichsbund – signalblasender Postillion KdF – Briefmarke „Danzig kehrt heim“, Stahlhelm, Schwert und „WHW“
1941	Halle	Tag der Briefmarke – Ausstellung nur durch die „Hallensia“	Sonderstempel mit „Vorpostenboot“ und „Panzerkampfwagen“, „Hallensia“ hatte „Halloren“ beantragt
20.April 1941	Halle	KdF-Sammlergruppen veranstalteten Großtauschtag und Werbeschau	Sonderstempel: der Wunsch der KdF-Sammlergruppe, „Burg Giebichenstein“ wurde nicht realisiert
Februar 1942	Deutschland	Vereinigung des „Reichsbundes der Philatelisten“ mit den „KdF-Sammlergruppen“	Gleichschaltung
02.März 1942	Provinz Sachsen	Vereinigung im Gau Halle-Merseburg	
Kriegsende 1945	Halle	„Hallensia“ hatte 356 Mitglieder	

Quellen:
H. Kolpe u. Peter Laub „Geschichte des Briefmarken-Sammler-Clubs „Hallensia“ e.V. 1899 bis 2009 (Eigenverlag)

Fortsetzung folgt

200 Jahre Sparkasse in Halle

Jürgen Förster
Schatzmeister BSC „Hallensia“ 1899 e.V.

Die Saalesparkasse feiert in diesem Jahr ihre 200-jährige Geschichte.

Seit 1819 gibt es die Sparkasse in Halle. Mehrfach wurden Strukturen und Zusammenlegungen mit den Sparkassen der Region um Halle geändert.

- 1819 Hallesche Sparkassen-Gesellschaft (1.Juli Eröffnung der ersten Sparkasse) - privat Stadtsparkasse - kommunal
- 1952 Stadt- und Saalkreissparkasse
- 31.Dezember 2007 Saalesparkasse

Absenderfreistempel, 1940, 3 Pfennige
Ortskarte – Saalesparkasse

Absenderfreistempel, 1949, 16 Pfennige
Ortsbrief - Stadtsparkasse

Die Besonderheit in Halle ist die zunächst private Gründung, bevor die Sparkasse in kommunale Trägerschaft überging.(der genaue Übergang konnte noch nicht recherchiert werden).

Absenderfreistempel, 1968, 70 Pfennige
Einschreiben Fernbrief – Stadt- und Saalkreissparkasse

Börsen und Großtauschveranstaltungen sowie weitere Veranstaltungen der Briefmarkenfreunde Halle - Süd e.V. im Jahr 2020

Veranstaltungsort der Börsen und Großtauschveranstaltungen:
im „Kulturtreff Halle-Neustadt“ “, Am Stadion 6, 06122 Halle (Saale)

Veranstaltungsort der Jahreshauptversammlung und Weihnachtsfeier:
„Landhaus Wörmlitz“, Böllberger Weg 116, 06128 Halle (Saale)

Samstag 25.01.2020	10:00 - 12:00 Uhr	Jahreshauptversammlung
Mittwoch 05.02.2020 Samstag 08.02.2020	17:00 – 20:00 Uhr 09:00 – 13:00 Uhr	Vorstandssitzung Börse mit Großtausch
Mittwoch 15.04.2020 Samstag 18.04.2020	17:00 – 20:00 Uhr 09:00 – 13:00 Uhr	Vorstandssitzung Börse mit Großtausch
Mittwoch 10.06.2020 Samstag 13.06.2020	17:00 – 20:00 Uhr 09:00 – 13:00 Uhr	Vorstandssitzung Börse mit Großtausch
Mittwoch 09.09.2020 Samstag 12.09.2020	17:00 – 20:00 Uhr 09:00 – 13:00 Uhr	Vorstandssitzung Börse mit Großtausch
Mittwoch 04.11.2020 Samstag 07.11.2020	17:00 – 20:00 Uhr 09:00 – 13:00 Uhr	Vorstandssitzung Börse mit Großtausch
Samstag 14.12.2019	14:30 – 17:00 Uhr	Weihnachtsfeier

Geburtstagsgratulation - 2020:

Herr Ralf Rodewald	geb. 08.06.1960	60 -en Geburtstag
Herr Wilfried Schorcht	geb. 30.08.1960	60 -en Geburtstag
Herr Ingomar Janot	geb. 30.10.1950	70 -en Geburtstag
Herr Helmut Ast	geb. 05.12.1950	70 -en Geburtstag

Auszeichnungen - 2020:

Herr Reinhard Kehl	Treuenadel für 25 Jahre
Herr Christian Sporbert	Treuenadel für 40 Jahre

Unser Sammlerfreund, Herr Klaus Dieter Berghahn, hat wieder erfolgreich ausgestellt, für „Brasilien – Zwangszuschläge“ mit 79 Punkten Vermeil und mit „Anopheles – lange unerkannter Überträger“ mit 76 Punkten Vermeil auf der „THÜBRIA 2019“ in Greiz bekommen, wir gratulieren herzlich!

Veranstaltungen des Briefmarkensammlers-Clubs „Hallensia“ 1899 e.V. im Jahr 2020

Veranstaltungsort der Veranstaltungen:
Berliner Bierstuben, Berliner Straße 24, 06112 Halle

Dienstag 18.02.2020	17:00 – 20:00 Uhr	Vorstandssitzung
Samstag 22.02.2020	10:00 - 12:00 Uhr	Jahreshauptversammlung mit Vorstandswahl
Dienstag 17.03.2020	17:00 – 20:00 Uhr	Vorstandssitzung
Dienstag 21.04.2020	17:00 – 20:00 Uhr	Vorstandssitzung
Dienstag 19.05.2020	17:00 – 20:00 Uhr	Vorstandssitzung
Dienstag 15.06.2020	17:00 – 20:00 Uhr	Vorstandssitzung
Dienstag 20.10.2020	17:00 – 20:00 Uhr	Vorstandssitzung
Dienstag 17.11.2020	17:00 – 20:00 Uhr	Vorstandssitzung

Geburtstagsgratulation - 2020:

Herr Sepp Melde	07.01.2020	70 -en Geburtstag
Herr Dieter Vogel	06.04.2020	80 -en Geburtstag
Herr Jürgen Schmidt	22.06.2020	70 -en Geburtstag

Die Vorstandschaft des BSC „Hallensia“ und der Briefmarkenfreunde Halle -Süd wünscht allen Mitgliedern besinnliche Stunden zur Adventszeit, viel Glück Gesundheit und Erfolg im neuen Jahr 2020