

Briefmarkensammler - Club „Hallensia“ 1899 e.V.



Briefmarkenfreunde „Halle - Süd“ e.V.



Mitglieder im Philatelistenverband Sachsen - Anhalt
im Bund Deutscher Philatelisten e. V.



Mitteilungen

Heft 25 / 2016

13. Jahrgang

900 Jahre Stadtsingechor zu Halle an der Saale

1116 – 2016

900 Jahre Jung(s)



1116

900 Jahre Jung(s)
Freundes- und Förderverein des
Stadtsingechores zu Halle
Jubiläum 2016

2016

!!! AKTUELLES !!!

Briefmarkenfreunde „Halle- Süd“ e.V.

8. Mai 2016 Sonderstand der Briefmarkenfreunde „Halle-Süd“
in der Händelhalle von 15:00 – 21:00 Uhr
beim großen Auftritt 900 Jahre Stadtsingechor zu Halle an der Saale

Neuer Veranstaltungsort der Börsen und Großveranstaltungen:
Kulturtreff Halle - Neustadt, Am Stadion 6

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis, Impressum	Seite 2
Leitartikel - Rainer Trebst	Seite 3
Bericht Mitgliederversammlung - 2016 - „Hallensia“ 1899 e.V.	Seite 4
Bericht Mitgliederversammlung - 2016 - „Halle-Süd“ e.V.	Seite 5
Ralf Rodewald - 900 Jahre Stadtsingechor zu Halle an der Saale	Seite 6 - 9
Alfred Seiler - 125 Jahre elektrische Straßenbahn in Halle (Saale)	Seite 10 - 15
Ralph Placke - Brustschilder – des Kaisers „neue Kleider“ Teil 3	Seite 16 - 17
Jürgen Förster – Die Straßenbahn als fahrender Briefkasten	Seite 18 - 19
Nachruf Dieter Fleischmann und Peter Laub	Seite 20

Mitteilungsheft 25-2016 (01)

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)

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

Gestaltung und Redaktion:

Alfred Seiler Briefmarkensammler-Club „Hallensia“ 1899 e.V.
Hannelore Voigt Briefmarkenfreunde „Halle-Süd“

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

Rainer Trebst

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

Liebe Sammlerfreundinnen und Sammlerfreunde,

das Jahr 2015 haben wir mit den bestätigten Berichten der Vorstände „Halle-Süd“ und „Hallensia“ in den Jahreshauptversammlungen abgeschlossen. Das Jahr 2015 war, philatelistisch gesehen, auch für unsere Vereine, ein interessantes Jahr.

Da nicht alle Mitglieder die Jahreshauptversammlung besuchen konnten, hier nur kurz einige Schwerpunkte:

- 3.8. 114. Philatelistentag in Gotha
- 1.10. 500.Geburtstag Lucas Cranach der Jüngere, Gedenkveranstaltung in Wittenberg
- 3.10. Tag der Briefmarke in Bad Dürrenberg
- 10.10. GS-Sammlertreffen in Bad Lauchstädt
- 14./15.11. 2.ABIBRIA im Gut Mößlitz

Die Höhepunkte für unsere Vereine waren jedoch die Jubiläen 125 Jahre Hauptbahnhof Halle und 175 Jahre Eisenbahnlinie Leipzig-Halle. In unseren beiden Mitteilungsheften wurde dazu berichtet. Zu all diesen Höhepunkten wurden Sonderbelege und Sonderstempel aufgelegt. Diese sind auch noch bei Bedarf über die Vorstände lieferbar.

Anlässlich dieser Jubiläen führten wir am 4./5.Juli eine Werbeausstellung im Eisenbahn-Museum (Berliner Straße) durch. Ebenso waren wir vom 25. bis 27.9. im Rahmen des Salzfestes in der Saline mit einer Werbeausstellung und Verkaufsstand für die Sonderbelege vertreten. Hier konnten wir einen guten Besuch festhalten.

Da die Veranstaltungen mit einem hohen Aufwand der Mitglieder verbunden waren, möchten wir uns nochmals bei allen beteiligten bedanken. Da wir auch in diesem Jahr und bei zukünftigen Anlässen/Jubiläen vertreten sein wollen, möchte ich hiermit alle Mitglieder aufrufen, sich aktiv an den Veranstaltungen zu beteiligen. Auch gute Ideen sind gefragt.

So wollen wir uns u.a. als Verein / Club an dem diesjährigen Ausstellung - Wettbewerb beteiligen. Es müssen je 3 Mitglieder 24 Blatt aus seinem Sammelgebiet gestalten. Ich möchte Sie hiermit auffordern, nehmen Sie Kontakt zum Vorstand auf, so dass Sie aktiv in die Vorbereitung mit eingebunden werden können. Unsere Treffpunkte und Tage sind unserem Mitteilungsheft zu entnehmen.

Ich wünsche uns allen ein optimales philatelistisches Jahr 2016.



Bericht zur Jahreshauptversammlung des BSC „Hallensia“ 1899 e.V. am 16.01.2016

Jürgen Schmidt
Schriftführer BSC „Hallensia“ 1899 e.V.

Die Jahreshauptversammlung des BSC „Hallensia“ fand erstmals im neuen Vereinslokal den „Berliner Bierstuben“ statt. Die gute Verkehrslage, d.h. die Erreichbarkeit mit der Straßenbahn oder mit dem PKW und das gute Ambiente des Lokals, führten zu einer hohen Beteiligung der Mitglieder an der Versammlung.

Der 1. Vorsitzende des BSC „Hallensia“ Rainer Trebst eröffnete die diesjährige Hauptversammlung. Als Versammlungsleiter fungierte Jürgen Förster, 2. Vorsitzender des BSC "Hallensia". Er begrüßte alle anwesenden Mitglieder und ebenso die Gäste von „Halle-Süd“.

Anschließend wurde den im vergangenen Jahr verstorbenen Mitgliedern des Vereins (Schorling, Knoth, Erfurt, Laub) und dem ehemaligen Vorstandsmitglied von "Halle-Süd" Fleischmann gedacht.

Im Anschluss fand die Auszeichnung für langjährige Mitgliedschaften statt, Dieter Vogel für 60 Jahre und Jürgen Schmidt für 25 Jahre.

In seiner Eröffnungsrede zog Rainer Trebst Bilanz für das vergangene Jahr 2015. Die Zusammenarbeit mit „Halle-Süd“ gestaltete sich erfolgreich, z.B. genannt werden sollte 125 Jahre Halle-Hauptbahnhof, 175 Jahre Eisenbahnstrecke Halle-Magdeburg, sowie das Salzfest 2015. Zu diesen Höhepunkten und Festen in Halle wurden gemeinsame philatelistische Aktivitäten und Belege erstellt.

Das Mitteilungsheft des BSC „Hallensia“ soll weiterhin in Farbe 2-mal pro Jahr für die Mitglieder erscheinen. Der Rundsendedienst besteht nur noch aus einem Zirkel.

Der Schatzmeister Alfred Seiler gab einen Überblick über die Finanzlage, die Entwicklung der Altersstruktur sowie zur Mitgliederzahl des Vereins. Leider musste festgestellt werden, dass die Altersstruktur steigt. Bisher konnten keine, insbesondere jüngere Mitglieder gewonnen werden.

Die Kassenprüfer stellten die Berichte der Prüfung des Rundsendedienstes, sowie der Vereinskasse dar. Es wurden keine Beanstandungen festgestellt.

Der Vorstand des BSC „Hallensia“ wurde für das Geschäftsjahr 2015 von den anwesenden Mitgliedern einstimmig entlastet.

Am Anfang der Diskussion überbrachte Ralph Placke die Grüße der Briefmarkenfreunde „Halle-Süd“ und sprach die Einladung zur Mitgliederversammlung von "Halle-Süd" aus. Mit 37 Mitgliedern sowie mit einem neuen gewonnenen Mitglied ist der Verein "Halle-Süd" recht gut aufgestellt. Für das Jahr 2016 stellte er einige Höhepunkte und Aktivitäten dar, die aber noch einiger Absprachen bedürfen. Geplant sind z. B. wieder 6 Börsen im Kultur-Treff Halle-Neustadt, Am Stadion 6.

Ralf Rodewald von „Halle-Süd“ zog aus den vergangenen Aktivitäten die Bilanz, dass es wichtig ist, den Jubiläumsgeber mit im Boot zu haben, damit alles gelingen kann und zum Erfolg führt.

Rainer Trebst stellte fest, dass es keinen Grund zur Auflösung des Vereins BSC „Hallensia“ gebe, obwohl die Anzahl der Mitglieder in den letzten Jahren stark zurückging und deren Altersdurchschnitt anstieg. Eine Auflösung bringt viele Probleme mit sich. Es ist ein Beschluss erforderlich, bei dem mindestens drei Viertel der abgegebenen Stimmen für die Auflösung votieren müssen.

Auf der Hauptversammlung des Bundes Deutscher Philatelisten e.V. (BDPh) am 5. September 2015 in Gotha wurde die Erhöhung des Bundesbeitrages für die Geschäftsjahre 2017 und 2018 um 3,00 € ab 2017 beschlossen.

Um die Vereinskasse der „Hallensia“ nicht so stark zu belasten, beschloss die Mitgliederversammlung einstimmig die Erhöhung des Mitgliedsbeitrages ab 2017 von 25.00 € auf 30.00 €.

Am Schluss der Veranstaltung bedankte sich Rainer Trebst, 1.Vorsitzender des BSC „Hallensia“, bei allen Anwesenden und wünschte ihnen viel Gesundheit und ein gutes philatelistisches Jahr 2016.

Jürgen Schmidt, Schriftführer



Bericht zur Jahreshauptversammlung der Briefmarkenfreunde „Halle-Süd“ e.V. am 30.01.2016

Ralph Placke

1. Vorsitzender Briefmarkenfreunde „Halle-Süd“ e.V.

Wie in den vergangenen Jahren auch trafen sich die Sammlerinnen und Sammler der Briefmarkenfreunde Halle- Süd e.V. zu ihrer Jahreshauptversammlung in der Gaststätte „Landhaus Wörlitz“. Es sollte mit über 21/2 Stunden auch eine der längsten Jahresversammlungen der letzten Jahre werden. Von nunmehr 37 Mitgliedern waren 19 anwesend, 15 fehlten entschuldigt, von 3 Mitgliedern gab es keine vorherige Rückmeldung. Eröffnet und geleitet wurde die Versammlung wieder von Herrn Ralph Placke, dem 1. Vorsitzenden des Vereins.

Nach der einstimmigen Bestätigung der Tagesordnung gab es einen Toast auf ein hoffentlich gutes Jahr 2016. Es folgte dann der Bericht des 1. Vorsitzenden zum Jahr 2015.

Er begann mit dem aktuellen Stand der Mitgliederzahlen und musste verbunden werden mit der traurigen Nachricht über das Ableben von Herrn Dieter Fleischmann im Dezember 2015. Herr Fleischmann wäre in diesem Jahr 50 Jahre Mitglied im Verein gewesen, er war als Schatzmeister langjähriges Vorstandsmitglied. Die Anwesenden gedachten des Verstorbenen mit einer Schweigeminute. Derzeit hat der Verein 37 Mitglieder und ein Durchschnittsalter von 65,9 Jahren. Im September 2015 konnte mit Herrn David Horn das jüngste Vereinsmitglied aufgenommen werden (23 Jahre jung).

Im Weiteren gab der Vereinsvorsitzende einen Rückblick auf die Aktivitäten des Vereins bzw. des Vorstandes im Jahr 2015. Dazu gehörten wie immer die Vorstandssitzungen, die gut besuchten Börsen in der MZ und die Weihnachtsfeier. Als besondere Aktivitäten gab es in 2015 gemeinsam mit den Freunden von Hallensia die Würdigung der beiden Bahnjubiläen 175 Jahre Eisenbahn in Halle und 125 Jahre Hauptbahnhof Halle. Zu diesen Höhepunkten wurden unsererseits 2 Sonderganzsachen herausgegeben. Allerdings gestaltete sich das Drum- Herum um diese Ganzsachen und unser Mitwirken zum Bahnjubiläum recht schwierig. So untersagte uns die Bahn die Herausgabe eines Sonderstempels sowie das Präsentieren unserer Ganzsachen während des Sonderpostamtes auf dem Bahnhof. Letztendlich konnten wir aber durch viele Aktionen und Beteiligungen auch an anderen Festen wie dem Saline- Fest im September dennoch die Sonderganzsachen unter das Volk bringen. Herr Placke sprach allen an diesen und weiteren Vereinsaktivitäten Engagierten seinen herzlichen Dank aus. Für 2016 ist u.a. die Herausgabe einer Sonderganzsache zum 900. Geburtstag des Stadtsingechors vorgesehen.

Danach folgten wie immer die Berichte des Kassenwartes – hier amtierend durch Herrn Rodewald, des Kassenprüfers Herrn Hauschild und des Verantwortlichen für den Rundsendedienst Herrn Kurz. Auch das Jahr 2015 konnte mit einem guten finanziellen Plus abgeschlossen werden. Herr Trebst überbrachte die Grüße vom BSC Hallensia.

Die anschließende Diskussion drehte sich vor allem um den Rundsendedienst und Öffentlichkeitsarbeit mittels Internetauftritt. Im Ergebnis der Diskussion wird im Laufe dieses Jahres unser Rundsendezirkel an Hallensia übergehen bzw. von Herrn Trebst weiter betreut. Weiterhin hat die Vollversammlung mehrheitlich beschlossen, dass wir im digitalen Zeitalter künftig auch das Mittel Internet und eigene Web- Seite für unseren Verein nutzen wollen und werden. Der Vorstand wurde zu entsprechendem Handeln beauftragt. Einstimmig beschloss die Versammlung dazu auch noch, dem 2. Stellvertreter, Herrn Rodewald, die Aufgaben des Schatzmeisters zu übertragen. Informiert wurde zudem über den neuen Ort unserer Börsen- und Tauschtage. Diese finden künftig im Kulturtreff in Halle- Neustadt statt, da uns der Saal in der MZ gekündigt wurde.

Letztlich wurde auch mehrheitlich ein Beschluss zur Erhöhung des Mitgliedsbeitrages auf 30,00 € jährlich ab dem Jahr 2017 gefasst. Dies ist notwendig, da schon der Bund der Philatelisten seinen Jahresbeitrag ab 2017 um 3,00 € je Mitglied erhöht hatte, wir also ab 2017 je Mitglied schon diese 3,00 € mehr abführen müssen. Zum Abschluss stand die Auszeichnung von Mitgliedern für langjährige Mitgliedschaft an. Herr Placke bedankte sich zudem bei den „Vereins- Frauen“ für die zuverlässige Unterstützung im vergangenen Jahr, insbesondere bei den vielen Veranstaltungen.

Ralph Placke, 1. Vorsitzender

900 Stadtsingechor zu Halle an der Saale

Ralf Rodewald
Schatzmeister Briefmarkenfreunde „Halle-Süd“ e.V.

In seiner Rede anlässlich der diesjährigen Gedenkstunde am Francke-Denkmal konstatierte Clemens Flämig, Chordirektor des Stadtsingechores zu Halle an der Saale, die unzureichende Kenntnis der langjährigen Geschichte dieser musikalischen Institution unter den Hallensern. Zu einer ähnlichen Einschätzung kam mehr als 100 Jahre zuvor bereits der Kandidat des Höheren Lehramts Dr. Walter Preibisch, als er klagte: „Und doch sind nur wenige mit der Geschichte dieses alten Chores, der Halle zur Zierde gereicht, vertraut.“ (1) Die Briefmarkenfreunde Halle-Süd e. V. nehmen das diesjährige Jubiläum der Einrichtung daher zum Anlass, mit ihren philatelistischen Mitteln zur Steigerung des Bekanntheitsgrads des Chores beizutragen.

Der hallesche Stadtsingechor zählt zu den ältesten Einrichtungen seiner Art in Deutschland. Die



Abb. 1, Notgeld herausgegeben vom Magistrat der Stadt Halle mit Abbild Kardinal Albrecht von Brandenburg Regierte zu Halle von 1513 bis 1541

erste Erwähnung erfolgte 1116 im Zusammenhang mit der Gründung des Klosters Neuwerk vor den Toren der Saalestadt. Dieses besaß das alleinige Schulrecht in Halle und Umgebung und seine Chorschüler gestalteten den musikalischen Teil der Gottesdienste in den halleschen Stadtkirchen. Später entstanden Pfarrschulen in der Stadt, so dass man den Chor 1210 dann an der Kirche Unser Lieben Frauen ansiedelte. Ab 1531 ließ Kardinal Albrecht von Brandenburg (1490-1545) (Abb. 1) das Ensemble in der Kirche seines Neuen

Stifts, heute als Dom (Abb. 2) bekannt, singen. Die Reformation brachte umfangreiche Änderungen für die Sänger mit sich. Sie fanden eine neue Heimstatt im ehemaligen Barfüßerkloster, welches

nun das aus den drei halleschen Pfarrschulen hervorgegangene lutherische Gymnasium beherbergte. In diesem Zusammenhang taucht auch die Bezeichnung „Stadtsingechor“ erstmals auf. Das sonntägliche Singen in St. Marien, St. Ulrich und St. Moritz blieb über die Jahrhunderte dessen Hauptaufgabe. Dazu kamen regelmäßige Gesangsauftritte in den Straßen von Halle (Abb. 3, 5, 6) und den beiden Vorstädten Neumarkt und Glaucha. Diese dienten neben dem Singen vor Trauerhäusern, zu Geburtstagen, anlässlich von



Abb. 2, Postkarte aus Halle (Saale) nach Wien vom 30.01.1910; Abbild: Dom von Halle A. S. vom Domplatz ausgesehen; Herausgegeben von Verlag Zedler & Vogel 1907 in Darmstadt

Hochzeiten oder zu anderen Gelegenheiten vor allem der Finanzierung des Chores. Einige Mitglieder des Stadtsingechores nahmen darüber hinaus an der „Kurrende“ (Abb. 4) des

lutherischen Gymnasiums teil, bei der die Sänger zu Neujahr und Ostern jeweils eine Woche lang

musikalische Umgänge zum Einwerben „milder Geschenke“ durchführten. Finanzielle Mittel flossen dem Chor zudem durch sonabendliche, sonntägliche und auch mittwochs stattfindende Gesangsauftritte vor den „Chorhäusern“ zu. Hier wohnten Bürger, die den Gesang bestellt hatten und den Sängern dafür regelmäßig Spenden zukommen ließen. Die musikalische Ausbildung der Chorsänger oblag in dieser Zeit den Kantoristen der Stadtkirchen. Darunter befanden sich herausragende Musiker wie Samuel Scheidt (1587-1657), Friedrich Wilhelm Zachow (1663-1712), der Lehrer Georg Friedrich



Abb. 3, Foto vom Gesangsauftritt Ecke Rathausstr. / Kleine Steinstr.

Händels (1685-1759), und Friedemann Bach (1710-1784), der Sohn des Leipziger Thomaskantors Johann Sebastian Bach (1685-1750). Zu Beginn des 19. Jahrhunderts litten die finanziellen Verhältnisse des Stadsingechores allerdings schwer unter den Wirren der napoleonischen Kriege. „Die Choristen waren armselige Hungerleider, die ihren Lebensunterhalt nur schwer bestreiten konnten.“ (2)

Das Jahr 1808 bildete eine erneute Zäsur in der Geschichte des Chores. Nach der Vereinigung der städtischen Gymnasien erfolgte seine Umsiedlung in die Franckeschen Stiftungen, wo sich bis heute sein Domizil befindet. Mit Universitätsmusikdirektor Daniel Gottlob Türk (1750-1813) übernahm erneut ein hervorragender Musiker die Leitung des Stadsingechores. Danach bestimmten Johann Friedrich Naue (1787-1858) und Carl Adolf Haßler (1825-1896) die Geschicke der musikalischen Institution.

Aus deren Reihen gingen einige Mitglieder hervor, die auch später der Musik treu blieben, so der Balladenkomponist Carl Loewe (1796-1869), der Herzoglich-Anhaltische Kammersänger und geachtete Musiklehrer Dr. Hanns Nietan (1882-1950) und Hans Rolf Rippert (1931-2008), der unter dem Pseudonym Ivan Rebroff große Erfolge als Sänger feierte.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts übernahm Karl Klanert (1873-1941) die Leitung des Chores, die er fast 40 Jahre innehaben sollte. Mit einer Reise nach Skandinavien begann Pfingsten 1923 die internationale Reisetätigkeit des Stadsingechores, die in

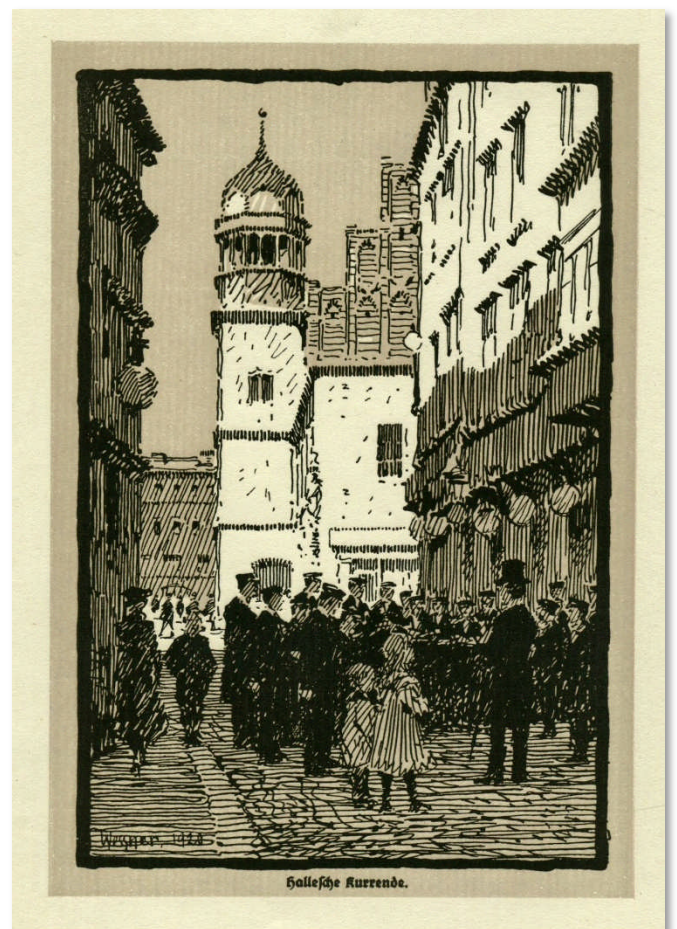


Abb. 4, Hallesche Kurrende gezeichnet von Wessner 1920; im Hintergrund Altes Rathaus, Ansicht von Süden Leipziger Straße

gefeierten Konzerten in Malmö und Christiania, heute Oslo, gipfelte. Während des III. Reiches gelang es dem Direktorium der Franckeschen Stiftungen, den totalitären Zugriff der



Abb. 5, Foto vom Gesangsauftritt vor dem Alten Rathaus, Marktplatz / Leipziger Straße

nationalsozialistischen Hitlerjugend auf den Chor weitgehend einzuschränken. Seine musikalische Leistungsfähigkeit litt allerdings unter den Zeitumständen. Nach dem Zweiten Weltkrieg führten zunächst Richard Doell (1893-1950), Alfred Zimmer (1900-1974) und Carl Ferdinand Zech (1928-1999) den Chor. Seit 1968 wurde er von Dorothea Köhler geprägt. „Während ihrer Wirkungszeit wuchs der Chor auf über 100 Mitglieder an und nahm einen künstlerischen Aufschwung, der ihn den Thomanern und dem Dresdner Kreuzchor durchaus vergleichbar machte.“ (3) Die Tradition der

internationalen Reisetätigkeit nahm der Chor nach 1990 wieder auf. Erfolgreiche Auftritte führten ihn u. a. nach Belgien, Spanien, in die Schweiz, nach Großbritannien, Russland, Estland, in die USA, nach Dänemark, China, Litauen und Finnland.

Die Pflege geistlicher Musik mit besonderem Augenmerk auf der mitteldeutschen Musiktradition steht nach wie vor im Mittelpunkt der Arbeit des Chores. Regelmäßig kann man ihn in der halleschen Marktkirche und im Dom zu Merseburg erleben. Eine enge Zusammenarbeit pflegt er mit dem Händelfestspielorchester, der Staatskapelle und der Oper Halle. Zudem wirkt er traditionell jedes Jahr bei den internationalen Händel-Festspielen mit.

Sein diesjähriges Jubiläum begeht der Chor mit den Festtagen „900 Jahre Stadsingechor zu Halle“. Den Auftakt macht die Eröffnung der Ausstellung zur



Abb. 6, Foto vom Gesangsauftritt in der Rathausstraße

Geschichte des Chores am 5. Mai um 10:00 Uhr im Stadtmuseum. Am 7. Mai folgt ein Treffen der ehemaligen Angehörigen des Chores und am 8. Mai findet in der Händelhalle um 17:00 Uhr ein

Festkonzert mit anschließender Geburtstagsfeier zu Ehren des Chores statt. Zu all diesen Gelegenheiten besteht die Möglichkeit zum Erwerb einer Sonderganzsache (Abb. 7.), die der Verein



Abb. 7, Sonderganzsache mit Entwurf des Zudrucks 900 Jahre Jung(s) 1116 – 2016 zum diesjährigen Jubiläum 900 Jahre Städtisches Chor zu Halle an der Saale

„Briefmarkenfreunde Halle-Süd e. V.“ gemeinsam mit dem „Freundes- und Förderverein des Städtischen Chores zu Halle e. V.“ herausgibt. Das Motiv des Schmuckzudrucks zeigt den Ausschnitt eines Konzertfotos aus der Marktkirche in der Silhouette des neuen Chorlogos „900 Jahre Jung(s)“.



Abb. 8, Einsatzdatum: -8.-5. 2016 HALLE (SAALE)
Stempelart: Sonderstempel
Anlass: zum 900. Jubiläum Städtisches Chor zu Halle
Text: 1116 – 2016 der Freundes- und Förderverein e.V.
Bildzusatz: Logo Städtisches Chor

Dieses Logo zierte auch den zu diesem feierlichen Anlass herausgegebenen Sonderstempel (Abb. 8) der Deutschen Post, mit dem die Ganzsache philatelistisch aufgewertet werden kann.

- (1) Dr. Walter Preibisch, Hallisches Musikbüchlein, Halle a. S., Verlag von Heinrich Hothan, 1912., S. 76.
- (2) Ebenda, S. 77.
- (3) Konstanze Musketa, Der Städtische Chor als ein „Annexum“ der Franckeschen Stiftungen zu Halle (= Schriften des Händelhauses in Halle, 7), Halle (Saale), Händelhaus, 1991, S. 277.

Bildnachweis-Vorlage/Foto:
Seite 6: Archiv Alfred Seiler
Seite 7: Archiv Rodewald
Seite 8: Archiv Rodewald
Seite 9: Archiv Rodewald

125 Jahre elektrische Straßenbahn in Halle (Saale) 1891 - 2016

Alfred Seiler
Schatzmeister BSC „Hallensia“ 1899 e.V.

Die halleschen Straßenbahnen von 1882 bis heute

Bei der „Halleschen Verkehrs AG“ (HAVAG) steht im Jahr 2016 ein ganz besonderes Jubiläum an. Deshalb wird in diesem Jahr groß „125 Jahre Elektrische in Halle“ gefeiert.

Die Geschichte der Straßenbahn in Halle ist sogar noch ein wenig älter. Am 15. Oktober 1882 fuhr erstmals in der Saalestadt eine Pferdestraßenbahn der „Halleschen Straßenbahn“ (Abb. 1). Vorausgehend war der am 24. Juni 1882 abgeschlossene Vertrag zwischen der Stadtgemeinde



Abb. 1, Jubiläumskarte 50 Jahre Straßenbahn Halle, Endstation Saal-Schloß-Brauerei der Pferdestraßenbahn 1882

Halle, vertreten durch den Magistrat unter Bürgermeister Staude, und dem Bauunternehmer Heinrich Alfes sowie dem Rechtsanwalt Dr. Johann Wilckens, beide aus Bremen. Am 17. Mai 1883 wurde das Unternehmen in eine Aktiengesellschaft „Hallesche Straßenbahn-AG“ umgewandelt, da die Unternehmer Alfes und Wilckens, nachdem sie zuvor bereits Pferdestraßenbahnen in Nürnberg-Führt und Bremerhaven errichtet hatten, neue Aufträge in Erfurt und Kassel übernahmen. Das Depot der Halleschen Straßenbahn AG befand sich in der Klosterstraße.

Auf Dauer konnte dem Verlangen der halleschen Einwohner und den Interessen der zahlreichen Fabrikbesitzer, die aus der

bisherigen Linienführung weder großen Nutzen durch Transport von Gütern noch durch die Beförderung von Arbeitskräften zogen, nicht widerstanden werden.

So entschloss sich die am 16. Januar 1888 eigens zu diesem Zweck ins Leben gerufene Straßenbahn-Kommission, einen anderen Unternehmer mit dem Bau und Betrieb einer zweiten Straßenbahn zu beauftragen. Am 4. Dezember 1888 wurde



Abb. 2, 20 Pfennig - Fahrmarke der Straßenbahn Halle

zwischen dem Magistrat der

Stadtgemeinde Halle und dem Straßenbahn-Direktor Carl Delius aus Schönebeck an der Elbe ein Vertrag über den Betrieb einer Straßenbahn abgeschlossen. Das Depot am südlichen Rossplatz, für dessen Kosten die Stadt aufkam, wurde vertragsgerecht zum 1. August, das Verwaltungs- und Wohngebäude am 15. September 1889 fertig gestellt. Im Unterschied zur bestehenden Gesellschaft „Hallesche Straßenbahn-AG“ trat das neue Unternehmen unter der Bezeichnung „Stadtbahn Halle“ auf. Im Volksmund



Abb. 3, Vorplatz des Hauptbahnhofs mit den Endstellen der AEG-Stadtbahn Halle mit Triebwagen Bj. 1898 (vorn) und der Halleschen Straßenbahn-AG (hinten)

entstand, ausgehend von der Farbgestaltung der Wagen, für die „Hallesche Straßenbahn“ die Bezeichnung „Rote Bahn“ und für die „Stadtbahn Halle“ die Bezeichnung „Grüne Bahn“.

Fahr- oder auch Wegemarken gehören zu den kleinen Zeugnissen der Straßenbahngeschichte. Durch die Fahrgäste waren sie vorab zu erwerben und mussten beim Betreten des Triebwagens in eine Zahlbox eingeworfen werden. Entsprechend der Vielfalt der Fahrgäste findet sich eine große Breite von unterschiedlichen Fahrmarken, zum Beispiel für Kinder, Schüler, Beamte verschiedener Behörden oder für das Militär. Bestimmte Marken richteten sich nach dem zu erreichenden Ziel. Hier gab es z.B. „Umsteigemarken“ oder Marken für das außerhalb des Stadtgebietes liegende



Abb. 4, von links nach rechts - Fahrmarken der Stadtbahn Halle: Für Postunterbeamte, Beamtenmarke u. nach dem außerhalb liegenden Trotha; Fahrmarken der Strassenbahn Halle: Kinder-, Schüler-, und Kindermarke



Abb. 5, Rückseite der drei letzten Fahrmarken vom linken Abbild STRASSENBAHN HALLE

Trotha (Abb. 2, 4 und 5).

Als die Gleisbauarbeiten in der Merseburger Straße noch in vollem Gange waren, wurde zwischen der Stadt und dem Unternehmer Carl Delius erneut verhandelt. Bei den Vertragsverhandlungen saß noch ein weiterer Partner am Tisch: die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG). Deren Vertreter, die Herren Emil Rathenau und Richard Kollo, versahen auch als dritter Partner den Vertrag vom 4./6. Mai 1890 mit ihrer Unterschrift. Der Inhalt dieses Vertrages war ohne Beispiel in Deutschland. Seine Realisierung gilt anerkanntermaßen bis in die heutige Zeit als eine Pionierleistung. Damit waren die Weichen für das erste elektrische Straßenbahnnetz größeren Umfangs in Deutschland gestellt. Am 24. April 1891 nahm die elektrische Bahn der „AEG Stadtbahn Halle“ (ehemals „Stadtbahn Halle“) ihren Fahrbetrieb auf und löste nach und nach den Pferdebahnbetrieb ab, seit dem 22. Juni 1902 nur noch elektrisch (Abb. 3).



Abb. 6, Die Strecke in der Geiststraße der Halleschen Straßenbahn-AG musste wegen der Nähe des Physikalischen Institutes bis 1902 im Akkumulatorenbetrieb befahren werden

Auch bei der „Straßenbahn-AG“, wollte man weiterhin konkurrenzfähig sein, führte kein Weg an der Elektrifizierung des Straßenbetriebes vorbei. Daher beschloss der Vorstand, dieses Ziel durch den Zusammenschluss beider Bahnen zu erreichen, und nahm 1893 Verhandlungen mit der „AEG-Stadtbahn“ auf. Nach dem Scheitern der Fusionspläne stand wieder die Elektrifizierung der „Halleschen Straßenbahn-AG“ im Vordergrund. Am 27. Juni 1895 schlossen die Stadt und „Straßenbahn-AG“ einen Vertrag über die Einführung des elektrischen Betriebes auf den bisherigen Strecken und von vier neuen Linien. Damit begann jedoch erst ein langer Kampf gegen Institutionen, Besitzer

anliegender Grundstücke, Konkurrenten und vielen ungenannten Gegnern. Hervorzuheben ist der erhebliche Widerstand des Physikalischen Instituts der Universität, das gegenüber der Moritzburg und in unmittelbarer Nähe zur Straßenbahn der Ulrichstraße sein Domizil hatte, gegen das Projekt. Der Leiter dieses Instituts hatte elektromagnetische Studien und Experimente zu seinem Spezialfach gemacht. Er befürchtete, dass der von den Schienen entweichende Rückstrom die empfindlichen magnetischen Instrumente beeinträchtigen würde. Die entscheidende Stimme kam aber aus Würzburg. Wilhelm Röntgen, der spätere Nobelpreisträger, unterstützte den Widerstand. Selbst das preußische Kultusministerium konnte den Widerstand der Institutsleitung nicht

überwinden. Man einigte sich letztendlich auf einen Kompromiss. Der Vertrag, der am 26. November 1897 unterschrieben wurde, verpflichtete die „Straßenbahn-AG“ zur Einführung des sogenannten gemischten Systems: Auf den nördlich des Friedrichplatzes (heute August-Bebel-Platz) und der Klosterstraße gelegenen Strecken bis zu den Endstationen Giebichenstein und Kröllwitz erfolgte die Stromzuführung über Oberleitung, auf allen anderen Strecken mussten Akkumulatoren eingesetzt werden (Abb. 6). Zum 1. April 1903 wurden bei den beiden haleschen Bahnen Haltestellen eingeführt, bis zu diesem Zeitpunkt mussten die Wagen entsprechend den Wünschen der Passagiere an jeder beliebigen Stelle anhalten.

Nach der Beseitigung des gemischten Betriebes (Akkubetrieb/Oberleitung) im Jahre 1902 nahm die „Halleschen Straßenbahn-AG“ eine erfreuliche Entwicklung. Die Fahrgastzahlen stiegen stetig an. Ab 1907 wurden die beiden haleschen Straßenbahnen durch die Aufsichtsbehörde gezwungen, endlich ihre Wagen mit Schaffnern zu besetzen. Nach der Einstellung von Schaffnern blieb eine Erhöhung der Tarife nicht aus. Für den alten Fahrpreis von 10 Pfennigen konnten nun nur noch Kurzstreckenfahrten durchgeführt werden. Längere Fahrten kosteten nun 15 bzw. 20 Pfennige. Ab 1. Oktober 1909 fuhren alle Linien mit Schaffnern. In den folgenden Jahren wurde das Straßenbahnnetz um zahlreiche Strecken (Bahnhof, Trotha, Böllberg, Kröllwitz und Reideburg) erweitert, die farbliche Kennung wurde bereits 1909 durch Ziffern ersetzt.

Zum 1. Januar 1911 übernahm die Stadt für 2 181 046,25 Mark die „Halleschen Straßenbahn-AG“, die nun unter dem Namen „Städtische Straßenbahn Halle“ firmierte. Seit der Übernahme der „Halleschen Straßenbahn-AG“ bemühte sich die Stadtverwaltung, auch das wirtschaftlich wesentlich ertragsreichere und stabilere Unternehmen der „AEG-Stadtbahn“ zu erwerben. Die AEG lehnte jedoch stets kategorisch ab, solange sie noch eine jährliche Dividende von zehn Prozent ausschütten konnte. Erst die ständigen und beharrlichen Bemühungen Oberbürgermeister Rives brachten schließlich die AEG im Jahre 1915 zum Einlenken. Die Verhandlungen, die noch fast zwei Jahre in Anspruch nahmen, konnten am 26. Februar 1917 abgeschlossen werden für einen verhältnismäßig hohen Kaufpreis von 4,9 Millionen Mark. Am 1. April 1917 wurde die Bahn übernommen. Ab 1919 wurde der Betriebshof in der Freiimfelder Straße aufgebaut. Neben den Straßenbahnen beherbergte er auch die Busse. Die bisherigen Stangenstromabnehmer wurden durch effektivere Lyra-Schleifbügel ersetzt und sieben neue elektrische Weichstellvorrichtungen in Betrieb genommen. Das Straßenbahnnetz wurde über die Trasse in Kröllwitz, die Beesener Straße und den heutigen Gimmritzer Damm bis an den Heiderand ausgebaut. Hinzu kam die Strecke Dessauer Straße über Gertraudenfriedhof zu den Siebel Flugzeugwerken.

Die Hyperinflation 1922/23 schränkte den Straßenbahnverkehr massiv ein. Manche Linien fuhren nur noch auf verkürzten Strecken und in größeren Zeitabständen, andere wurden eingestellt.

Fahrpreisentwicklung des Einheitstarifs:

01.08.1919	20 Pf.
08.11.1922	15 M
13.02.1923	150 M
14.07.1923	1500 M
14.08.1923	15000 M
06.09.1923	150000 M
22.09.1923	2 Mio. M
20.10.1923	100 Mio. M
01.11.1923	800 Mio. M
03.11.1923	3 Mrd. M
12.11.1923	15 Mrd. M
24.11.1923	150 Mrd. M

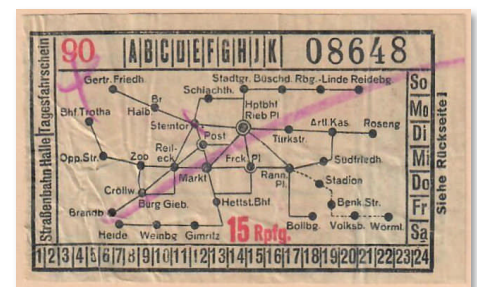
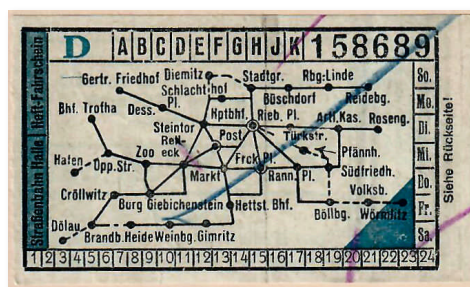


Abb. 7, links 1930 - Preisnachlässe von 3 Rpf. je Fahrt gab es beim Kauf von Fahrscheinheften für 10 Fahrten, sie trugen zusätzlich ein Farbdreieck; rechts 1930 – 15 Rpf. Tarifstufe für bis zu 2 Teilstrecken

Mit der Einführung der Rentenmark ab 25. November 1923 betrug der Fahrpreis für eine einfache Fahrt 15 Reichspfennig. Die Aufwärtsentwicklung der haleschen Wirtschaft nach der Inflation belebte auch den Straßenbahnverkehr. Zu einem bedeutenden Verkehrsknoten für die Straßenbahn entwickelte sich der Platz vor dem Walhalla-Theater, nun Steintor genannt. Eine neue Linie mit der Bezeichnung „Stadtring“ wurde ab Dezember 1925 eingeführt (Abb. 8).

Mit dem Umzug der Verwaltung am 25.10.1928 in das neue Gebäude in der Freimfelder Straße, wird das Depot Roßplatz endgültig aufgegeben. Zum 1. Oktober 1929 wurde die Strecke bis Rosengarten übernommen. Im Ergebnis der seit dem 1. September 1929 eingeführten gemeinsamen Geschäftsführung aller städtischen Betriebe erhält die hallesche Straßenbahn am 1. November 1929 die neue Bezeichnung „Werke der Stadt Halle-Aktiengesellschaft“ (WEHAG).

Die wirtschaftlichen Auswirkungen des Krieges führten zu einer besseren Zusammenarbeit zwischen der halleschen Straßenbahn und der MÜBAG. Weniger aus innerer Einsicht, sondern durch äußeren Zwang wurde 1940 eine Gemeinschaftswochenkarte eingeführt. zum 1. Oktober 1944 löste der Einheitstarif den seit 24 Jahren bestehenden Teilstreckentarif ab.

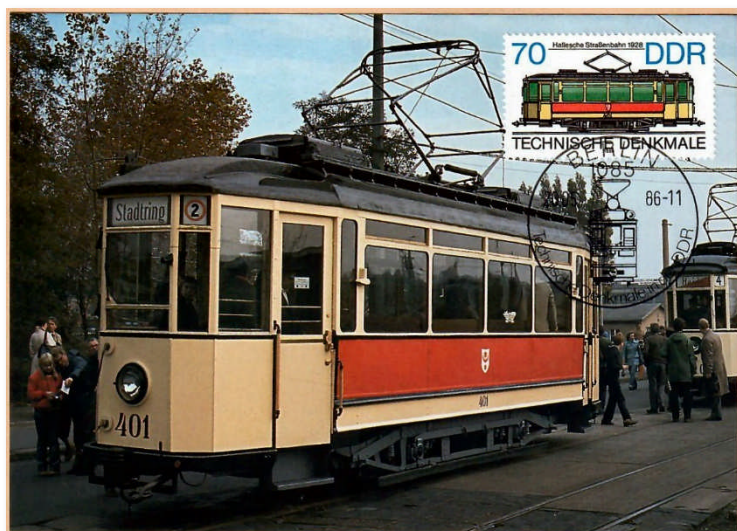


Abb. 8, DDR-Marke Mi. Nr. 3018 mit Hallescher Straßenbahn von 1928 auf Maximum-Karte, Fuhr auf der Stadtring-Linie, vom Schlachthof über Hauptbahnhof-Riebeckplatz-Marktplatz-Steintor-Berliner Straße zurück zum Schlachthof

Am 14. April 1945 wurde der gesamte Straßenbahnbetrieb stillgelegt, als sich die Kampfhandlungen immer mehr auf das Stadtgebiet erstreckten. Der sofortigen Wiederaufnahme d. Straßenbahnverkehrs nach der Kapitulation der Stadt stand neben der völligen Desorganisation der Stadt und des Straßenbahnbetriebes vor allem die Zerstörung der Fahrleitung entgegen. Am 16. Mai 1945 war es dann soweit. Die ersten Straßenbahnen konnten wieder den Betriebshof verlassen.

Am 1. Mai 1949 nahm die WEHAG, die die alten Stadtwerke und einige zuvor treuhänderisch verwalteten und enteigneten Betriebe vereinigte, den neuen Namen „Kommunales Wirtschaftsunternehmen – Versorgungs- und Verkehrsbetriebe der

Landeshauptstadt Halle (KWU Halle)“ an. Durch die Auflösung des KWU am 1. April 1951 wurde die Straßenbahn wieder ein selbständiger Betrieb unter städtischer Verwaltung. Am 1. Juli 1951 erfolgte die Vereinigung der halleschen Straßenbahn und der „Merseburger Überlandbahnen AG“ (MÜBAG) unter den Namen „Rat der Landeshauptstadt Halle - Straßen- und Überlandbahn“. Die gemeinsame Verwaltung wurde auf das notwendige Maß reduziert. Der Wagenpark und die Beschäftigten unterschieden sich durch rote (Halle) und grüne (Überlandbahn) Streifen an den Fahrzeugen und Dienstkleidungen. Der letzte Schritt zum volkseigenen Betrieb vollzog sich am 1. Oktober 1952. An diesem Tag wurde der Straßenbahnbetrieb aus dem direkten Unterstellungsverhältnis des Rates der Stadt Halle entlassen und erhielt die Betriebsbezeichnung „VEB (K) Straßen- und Überlandbahn Halle“, wobei das K in Klammern zum Ausdruck bringen sollte, dass der Kreis, in diesem Fall die Kommune, mit der wirtschaftlichen Funktion beauftragt war. Damit war das Nebeneinander zweier elektrischen Straßenbahnen innerhalb der Stadt definitiv überwunden. Die starke Zunahme des Omnibusdienstes erforderte am 1. März 1957 eine Umbenennung in „VE Verkehrsbetriebe Halle“. Eine entscheidende Neuerung trat 1957 in Kraft. Vom 1. Dezember an fuhren die Triebwagen ohne Schaffner. Die Kontrolle der Fahrgäste übernahmen die Fahrer. Im zweiten Beiwagen kassierte weiter der Schaffner das Fahrgeld. Zahlreiche Endhaltestellen wurden mit Wendeschleifen versehen. Eine großzügige Wendeschleife bekam am 9. Juli 1962 die Haltestelle des „VEB Chemische Werke Buna“. Am 1. Juni 1963 erfolgte der Start zum Einbau von grünen Zahlboxen in den Straßenbahnen, die Begleitung durch einen Schaffner wurde somit mit Ausnahme der Linie Richtung Merseburg überflüssig. Ab 1. September 1964 fuhren alle innerstädtischen Linien ohne Schaffner. Halle war die erste Stadt in der DDR, die dieses Ziel erreichte. Nach fast 85jährigem Betrieb wird die Strecke Thälmannplatz (heute Riebeckplatz) - Leipziger Turm - Marktplatz stillgelegt. Mit der Inbetriebnahme der Saale- und

Saaleflutbrücke am 15. Juni 1966 ist der zweigleisige Streckenausbau Ammendorf – Schkopau abgeschlossen. Der hallesche Thälmannplatz, schon immer wichtiger Straßenbahnknoten, erhielt durch den stark wachsenden Kraftverkehr eine immer größere Bedeutung, wurde zum verkehrsreichsten Platz der DDR.

Mit dem Umbau des Thälmannplatzes zum 16. August 1967 verliert dieser an Bedeutung für den Straßenbahnverkehr, zum 1. Juni 1968 gibt es ein neues Liniennetz. Am 4. Dezember 1971 wird die Linie 5 von Trotha nach Bad Dürrenberg verlängert. Mit 30,7 Kilometern ist sie die längste Straßenbahnlinie der DDR und noch heute eine der längsten Straßenbahnlinien Deutschlands. Anfang August 1969 wurden die ersten Tatra-Triebwagen vom Typ T4D aus Prag in Halle eingesetzt und lösten in den Folgejahren alle älteren Fahrzeuge ab. 1976 bis 1982 kam es durch den Bau von Südstadt I, II und Silberhöhe zu einem weiteren Streckenausbau.

Am 16. Juni 1990 gründete sich die Hallesche Verkehrs-AG (HAVAG) als Nachfolgerin des VE Verkehrsbetriebe Halle (Abb. 9 u. 10). 1992 kam es zur kompletten Umgestaltung des Liniennetzes. Am 1. September 1991 Gründung der Verkehrs- und Tarifgemeinschaft (VTG) Halle mit der Deutschen Reichsbahn. Am 17. April 1998 begann der Bau der Verbindung Hall-Neustadt – Hauptbahnhof über den Glauchaer Platz und wurde 2006 beendet. Zum 1. August 2001 löste der Mitteldeutsche Verkehrsverbund (MDV) den

bisherigen VTG ab, es treten weitreichende Tarifänderungen in Kraft. Im Dezember 2007 werden die ersten optischen Fahrgastinformationstafeln in Betrieb genommen und zeigen die nächsten Abfahrtszeiten an. Die HAVAG wird 2009 als Tochterunternehmen in den Stadtwerke-Konzern integriert, der Name der neuen Holding ist wieder „Stadtwerke Halle GmbH“ (SWH) (Abb.11). Das Projekt STADTBAHN, das seit 2013 läuft, beinhaltet den Ausbau der Halleschen Straßenbahn zur Stadtbahn. In mehreren Stufen wird die Straßenbahninfrastruktur der Stadt Halle ausgebaut. Am 13. Oktober 2014 begannen die Arbeiten zum Umbau des Rannischen Platzes in Halle und wurden im Herbst 2015 beendet. Die

Gesamtkosten für den Umbau betragen 6 Millionen Euro, die aus dem STADTBAHN Halle Programm finanziert wurden. Das aktuellste STADTBAHN – Projekt ist der Umbau des

Verkehrsknotenpunktes Am Steintor. Der Platz Am Steintor wird in sechs Bauabschnitten umgebaut. Die erste Bauphase wurde bereits im Herbst 2014 abgeschlossen, 2015 folgten drei weitere Bauphasen. In den Jahren 2016 und 2017 werden die Bauphasen 4, 5 und 6 durchgeführt. Die feierliche Freigabe des Steintorplatzes wird im Dezember 2016 stattfinden.

Die Merseburger Überlandbahnen von 1902 bis 1951

Trotz des harten Konkurrenzkampfes gegeneinander waren sich die beiden bestehenden Unternehmen einig, wenn es darum ging, neuen Gesellschaften den Bau oder Betrieb einer Straßenbahn zu verwehren. Einer neuen Gesellschaft gelang es jedoch mit ihrer Bahn in die Stadt



Abb. 9, Briefausschnitt mit Absenderfreistempel HALLE SAALE 1, 06112, 28.4.04 HAVAG DIE STADTLINIE, Hallesche Verkehrs-AG

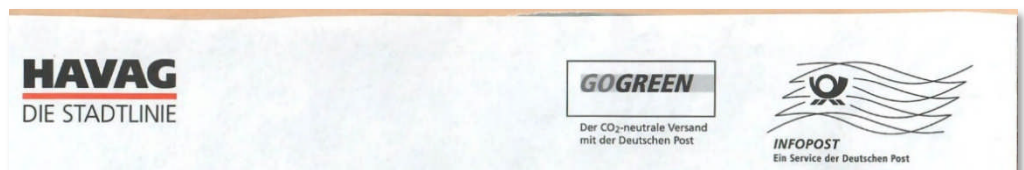


Abb. 10, Hallesche Verkehrs-AG mit Schriftzug HAVAG - DIE STADTLINIE

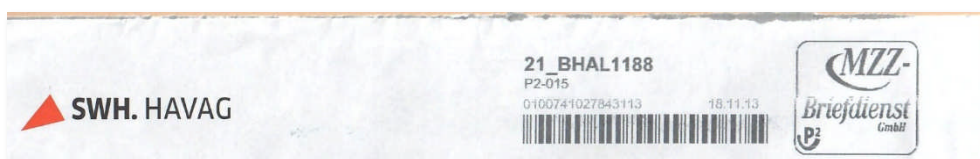


Abb. 11, durch die erfolgte Integration in den Stadtwerke-Konzern änderte sich auch gravierend der Schriftzug, ein rotes Dreieck und die Bezeichnung „SWH“ dient als Hauptlogo ergänzt durch den jeweiligen Geschäftsbereich

Halle hineinzukommen: der „Elektrischen Straßenbahn Halle-Merseburg“. Für dieses Projekt erhielt die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft (AEG) am 5. Oktober 1899 die Bau- und Betriebsgenehmigung. Das Erstaunliche daran war, dass die Straßenbahnstrecke Halle-Merseburg parallel zu einer vorhandenen Eisenbahnstrecke angelegt werden durfte. Ausschlaggebend für den Bau war vor allem der industrielle hallesche Vorort Ammendorf und der Sitz der Provinzialregierung in Merseburg.



Abb. 12, Triebwagen der Merseburger Überlandbahnen AG die bis 1928 in 2 Abteilen unterteilt waren, 2. und 3. Klasse

1932 endgültiger Übergang in die MÜBAG durch Verkauf. Im Gegensatz zu den beiden halleschen Bahnen gab es bei der „Elektrischen Straßenbahn Halle-Merseburg“ von Anfang an gekennzeichnete feste Haltestellen.

Etwa in den 1920er Jahren, gab es in der Überlandbahn nach Schkopau eine „gepolsterte“ Klasse für Beamte und eine Holzklasse für das gemeine Volk. Das waren übrigens die 2. und 3. Klassen - eine erste blieb nur der Reichsbahn vorbehalten (Abb.13). Dazu wurde in der Straßenbahn eine Zwischenwand eingezogen, sie trennte 2. von 3. Klasse. Die 2. Klasse mit Polstersitzen ausgestattet, war nur den Beamten vorbehalten. Eine hallesche Besonderheit, denn die damalige Provinzialregierung saß in Merseburg und viele Beamte wohnten in Halle und Dienstwagen gab es noch nicht.

Am 11. April 1913 wurde die „Merseburger Überlandbahnen AG“ (MÜBAG) gemeinsam von der Berliner Monopolbank „Disconto-Gesellschaft“ und der AEG gegründet. Die 1910 vom Regierungspräsidenten zum Antrag der AEG erteilte Genehmigung verbot dann ausdrücklich den verwaltungs- und gleismäßigen Zusammenschluss mit der bestehenden Bahn nach Ammendorf und Halle (Abb. 12). Die Inbetriebnahme der Strecke Merseburg - Mücheln erfolgte im Februar 1918 und ein Jahr später im Februar 1919 folgte die Strecke Merseburg - Leuna, Juli 1920 Verlängerung bis Föhrendorf und Oktober 1920 bis nach Bad Dürrenberg. Nach Kriegsende kamen die AEG-Anteile der MÜBAG in die Treuhandverwaltung der Provinz. 1948 wurde die Aktiengesellschaft aufgelöst und in Landeseigentum überführt, schließlich in die „Vereinigung volkseigener Betriebe“ (VVB) des Verkehrswesens Sachsen-Anhalt eingegliedert. Am 1. Juli 1951 erfolgte der Zusammenschluss mit der durch die Auflösung des Kommunalen Wirtschaftsunternehmens (KWU Halle) inzwischen selbstständig gewordenen halleschen Straßenbahn in die Rechtsträgerschaft der Stadt Halle.

Am 15. März 1902 wurde die Teilstrecke Halle-Riebeckplatz -Ammendorf in Betrieb genommen und am 14. April 1902 die Strecke bis Schkopau. Die am 2. Mai 1902 fertiggestellte Strecke bis Merseburg konnte erst am 10. Mai in Betrieb gehen, die Reichspost befürchtete Beeinträchtigung des Telegraphen- und Telephonverkehrs. Nachdem am 30. April 1919 die Aktien der „Disconto-Gesellschaft“ in den Besitz der Provinz Sachsen übergegangen waren, wurde am selben Tage durch die „Merseburger Überlandbahnen AG“ (MÜBAG) die „Elektrischen Straßenbahn Halle-Merseburg“ gepachtet, um die Betriebsführung zu verbessern. Am 1. Juli



Abb. 13, es gab von Anfang an einen Teilstreckentarif

Bildnachweis-Vorlage/Foto:

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

Quellenverzeichnis / Alfred Seiler-Archiv

Chronik der Straßenbahn Halle (Saale);
Lebensqualität für die Stadt - Die
Geschichte der Stadtwerke Halle a.d.S.

Brustschilder – des Kaisers „neue Kleider“ Teil 3

Ralph Placke

1. Vorsitzender Briefmarkenfreunde „Halle-Süd“ e.V.

gemeinsam wertvoller – Brustschilder in Einheiten

Wie in den vorangegangenen Beiträgen aufgezeigt, könnte man bei den Brustschildern des Deutschen Reiches recht bald fertig sein mit dem Sammeln – wenn man sich mit einem Exemplar in den Hauptnummern begnügt. Selbst mit Ergänzung durch die Exemplare in den Unterfarben wären es dann weniger als 40 Marken, die man bräuchte, um einmal komplett zu sein. Aber das wäre dann doch nicht die wahre Befriedigung der philatelistischen Sammellust...! Warum jede Marke nur einmal, wenn es derer doch noch recht viele gibt – und das sogar zusammenhängend in so genannten Einheiten wie Paaren, Dreierstreifen oder Viererblocks! Gerade bei den Einheiten wird die Sammlerlust und auch –Ausdauer erst recht herausgefordert.



Abb. 1 und 2, Mi. Nr. 12 u.13 Paar
Handschriftliche Entwertung:
Federzug oder Ortsname mit
Datum war vorgeschrieben

trennte man doch mehr oder weniger sorgfältig jede dieser Marken einzeln aus dem Bogen und klebte sie auch einzeln auf...(war möglicherweise anfänglich auch so vorgeschrieben...?). Deshalb sind Markeneinheiten aus den Anfängen des Deutschen Reiches – hier

Nicht erst heute ist es üblich geworden, bei Bedarf die Marken auch in unterschiedlich großen Einheiten zu benutzen und somit auch der Nachwelt zu erhalten. Das Verkleben von zusammenhängenden Marken- Einheiten hatte sich spätestens Anfang des 20. Jahrhunderts schon bei den Germania- Marken durchgesetzt – nicht zuletzt auch durch die Erfindung von Markenheftchen und etwas später von Markenrollen für eine automatisierte Markenabgabe.

Vor 1900 war doch eher das Verkleben von einzelnen Marken die Regel. Selbst wenn ein bestimmtes Porto mehrere Marken desselben Nennwertes verlangte,



Abb. 3, Mi. Nr. 3, 2er Paar
Adler mit kleinem Brustschild
und sog. „Aachener“ Krone



Abb. 4, Mi.
Nr. 2b
3er Streifen



Abb. 5, Mi. Nr. 5
3er Block als sogenannter
Stuhl

also die besagten Brustschilde – teils deutlich seltener und wertvoller als die Summe mehrerer Einzelstücke zusammen und oft auch nicht so einfach zu bekommen, zumindest in guter Qualität. Da genügt schon ein Blick in den Michel- Spezial Deutschland vor 1945, wo die Preise für Paare, 3er-Streifen und 4er- Streifen bzw. –Blocks gelistet sind. Bei den kleinen Brustschildern sind in der Regel die ungebrauchten Einheiten seltener und teurer als die gestempelten, bei den großen Brustschildern sind doch eher (mit Ausnahmen) gestempelte Einheiten seltener und teurer als ungebrauchte. Im Allgemeinen sind senkrechte Einheiten etwas seltener und teurer als waagerechte Einheiten, eher umgekehrt ist bei den Mi. Nr. 12 und 13 (Abbildung

1 und 2, Paar Nr. 12 und Paar Nr. 13). Die Seltenheit und Wertigkeit steigert sich de facto mit der Größe der Einheit. Da stehen zuerst natürlich die Paare, die man bei vielen Werten auch relativ problemlos in guter Qualität erhalten kann (Abbildung 3, Paar Nr. 3). Ausnahmen sind natürlich vor allem die Nr. 24 und 28, die schon als Einzelwerte die teuren Spitzen einer Brustschildersammlung darstellen.

Nach 2 kommt 3, also 3er- Einheiten, meist in Form von Streifen, seltener als 3er- Blocks (Abbildung 4, 3er-Streifen Nr. 2b, Abbildung 5, 3er-Block Nr. 5 – so genannter Stuhl). Bei den 3er- Einheiten kommt die eine oder andere Marke dazu, die in dieser Einheit seltener zu finden ist. Dies hängt vor

allem damit zusammen, dass sie vom Nennwert her eher kein gängiges Porto bedienen. So sind 3er- Einheiten der 1 Groschen- bzw. 1 Kreuzermarken häufiger zu finden, als 3er- Einheiten der 2 Kreuzer- und 7 Kreuzermarken. Insgesamt generell seltener und teils erheblich teurer sind dann 4er-Einheiten und erst recht größere Einheiten über 4 Marken hinaus (Abbildung 6 4er- Block Nr. 5, Abbildung 7, 4er- Block Nr.14). Die Seltenheit von größeren Brustschild- Einheiten liegt vor allem in den eher ungewöhnlichen bzw. weniger gängigen Portostufen und Sendungsarten vor. Viele dieser größeren Einheiten wurden z.B. auf Paket- und Wertbriefen, insbesondere auch in das Ausland, verwendet. Auch gab es vor rund 140 Jahren sicherlich noch nicht so viele leidenschaftliche und kenntnisreiche Sammler wie heute, sodass leider auch so einiges an wertvollem und spannendem Material unbeachtet verlorengegangen ist. Beispielhaft sind am Ende dieses Beitrages noch zwei Belege mit Einheiten abgebildet, denn Einheiten an sich



Abb. 6, Mi. Nr. 5
1. Januar 1872, 4er Block
Adler mit kleinem Brustschild
und sog. „Aachener“ Krone



Abb. 7, Mi. Nr. 14
1. April 1872, 4er Block
Adler mit großem Brustschild,
jetzt mit preußischen Adler



Abb. 8, Postkarte Deutsche Reichspost, Mi. Nr.1, 2er Paar
¼ Groschen – Talerwährung für die norddeutschen Staaten

sind schon was Schönes, aber auf Beleg stellen sie immer auch noch eine weitere Bereicherung dar (Abbildung 8, Paar Nr. 1 auf Karte, Abbildung 9, 4er- Streifen Nr. 19 auf Brief).

(Fortsetzung folgt)



Abb. 9, Mandatsbrief (Postauftrag) Deutsche Reichspost, aufgegeben
am 29.3.1873 in Bernburg nach Opperode bei Ballenstedt,
5 Groschen Mi Nr. 19 mit 4er Streifen – Postgebühr gültig bis 31.3.1873

Die Straßenbahn als fahrender Briefkasten

Jürgen Förster
2. Vorsitzender BSC „Hallensia“ 1899 e.V.

Passend zum diesjährigen Straßenbahnjubiläum, ein kurzer Ausflug zu Straßenbahnen in anderen Orten.

Die Straßenbahn wurde auch für die Post zu einem interessanten Transportmittel. Es wurden innerhalb großer Städte große Entfernungen schnell zurückgelegt und mit einem Briefkasten wurde die Telegramm-, Karten- und Briefpost rundum eingesammelt und kam schnell zum Postamt. Weltweit wurde Straßenbahnpost betrieben, dazu erschien im „Archiv für deutsche Postgeschichte, Band 2/91“, herausgegeben von der „Gesellschaft für Deutsche Postgeschichte e.V.“.

Die Hamburger Oberpostdirektion schloss mit der Hamburger Straßenbahn AG einen Vertrag, in dem die Anbringung von Briefkästen (Abb. 1) an Triebwagen oder Anhängern vereinbart wurde.



Abb. 1, Ganzsache zum Jubiläum der Hamburger Straßenbahnbriefkästen

So konnte die Hamburger Bevölkerung ab dem 1. September 1920 zunächst nur Eilbriefe und Telegramme in die Briefkästen an der Straßenbahn einwerfen. Ab dem 1. Januar 1922 waren diese auch für gewöhnliche Post zugelassen.

Die Post aus diesen Briefkästen wurde mit speziellen Tagesstempeln versehen und ist somit erkennbar.

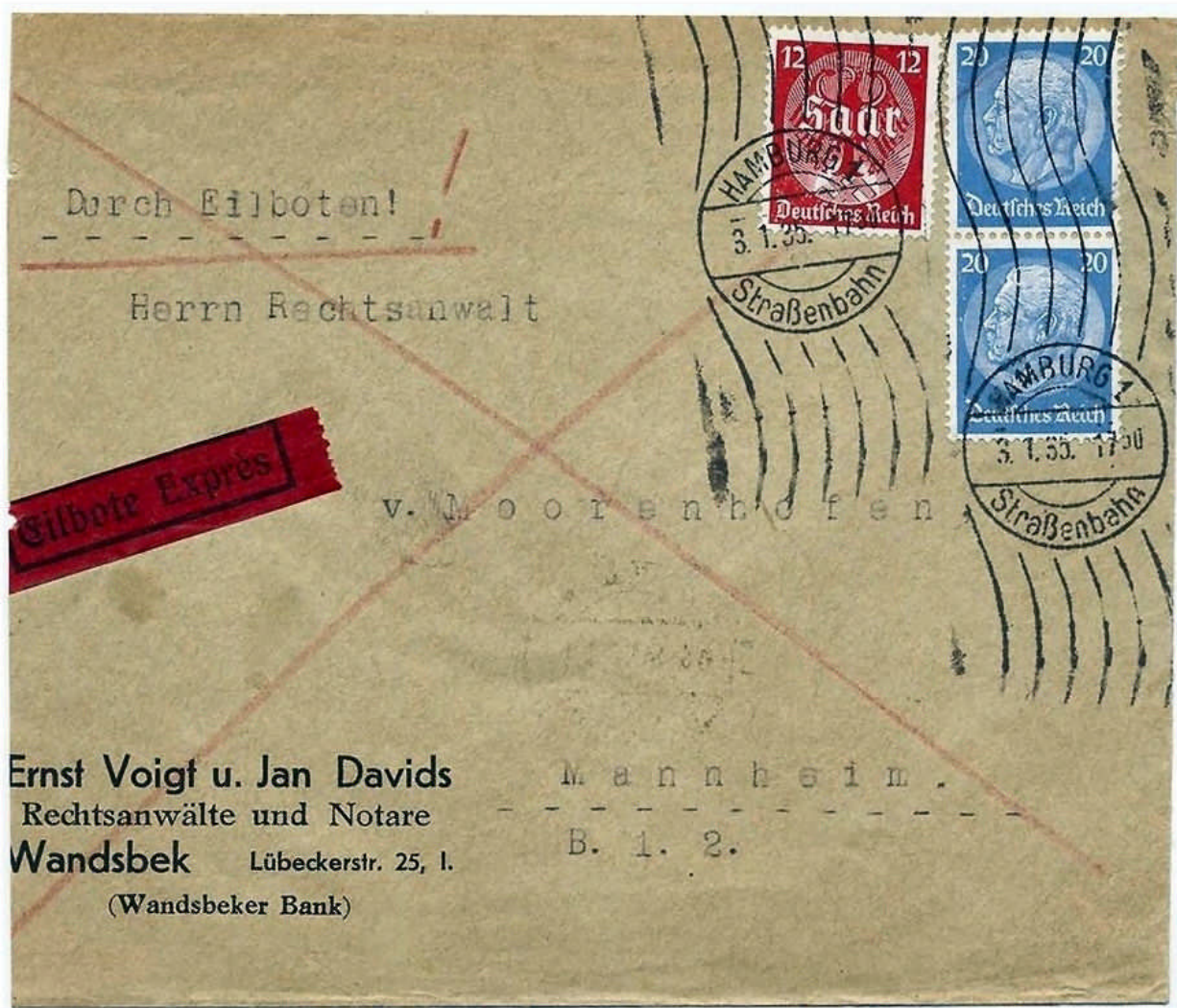


Abb. 2, Eilbrief von 1935, eingeworfen in einen Briefkasten der Hamburger Straßenbahn, erkennbar am entsprechenden Stempel „Hamburg 1 Straßenbahn“, sogar mit Minutenangabe.

Das Porto erhöhte sich für jedes eingeworfene Stück um 5 Pfennige.

12 Pfennige Brief + 5 Pfennige Einwurf Straßenbahn + 40 Pfennige Eilzustellung, macht 57 Pfennige.

Es fehlen hier also 5 Pfennige, vermutlich auf dem links fehlenden Teil des Briefes, auf der Rückseite ist keine Marke. Bei fehlendem Porto wurde Nachgebühr berechnet.

Solche Belege sind bekannt.

Ein weiterer verwendeter Stempel ist „Hamburg 1 Eilbriefstelle“ (Abb. 2) („Hamburg TA Eilbriefstelle“ gehört zur Rohrpost). Zudem sind noch Nebenstempel bekannt, mit eindeutigem Text, um der es der Hamburger Straßenbahnpost zuzuordnen.

Im Juni 1943 musste wegen des Bombenangriffs diese Art des „Posteinsammelns“ eingestellt werden.

Nach dem Krieg wurde vom 18. Juni 1949 bis 31. März 1950 erneut mit der Straßenbahn eingesammelt. Diese Postsendungen sind aber nicht mehr an Hand der Stempel erkennbar.

Bildnachweis-Vorlage/Foto:

Seite 18: Archiv Jürgen Förster

Seite 19: Archiv Jürgen Förster

Nachruf

Dieter Fleischmann * 07.12.1936 † 23.12.2015

Krankheitsbedingt doch schon ein wenig erwartet, aber dennoch wieder überraschend ist unser langjähriges Vereinsmitglied Herr Dieter Fleischmann kurz vor Weihnachten 2015 verstorben. Dieter Fleischmann ist unserem Verein bereits im Jahr 1966 beigetreten und hätte in diesem Jahr seine 50jährige Mitgliedschaft feiern können. Seit 1985 war Herr Fleischmann Vorstandsmitglied und hat seitdem auch die finanziellen Belange des Vereins geregelt – erst als Hauptkassierer, nach der Wende dann als Schatzmeister. Doch nicht nur bei unseren Vereinsfinanzen hatte er federführend „seine Hände im Spiel“ – vielen Sammlern und darüber hinaus ist er auch bekannt geworden durch seine grafischen Beiträge zu kulturellen und gesellschaftspolitischen Höhepunkten. Diese zierten nämlich oft genug die Sonderkarten und Sonderumschläge, die unser Verein zu solchen Anlässen herausgab. Herr Fleischmann war immer maßgeblich daran beteiligt, wenn es galt, das Hobby Philatelie durch Veranstaltungen und Herausgabe von philatelistischen Materialien in das Licht der Öffentlichkeit zu rücken. In den vergangenen Jahren widmete er sich mit den AFS – den Absenderfreistempeln – einem schier unerschöpflichen, aber oft auch etwas belächeltem Sammelgebiet und war einer der Aktivsten der eigens dafür gegründeten Arbeitsgemeinschaft.

Die Briefmarkenfreunde Halle – Süd e.V. verlieren mit Herrn Fleischmann ein langjähriges, aktives und streitbares Mitglied und behalten seine Arbeit für den Verein in dankenswerter Erinnerung.

Ralph Placke 1. Vorsitzender Briefmarkenfreunde „Halle-Süd“

Nachruf

Peter Laub * 01.11.1934 † 27.12.2015

Wir nehmen Abschied von unser ehemaliges, zuletzt förderndes Mitglied – einem großen deutschen Philatelisten. Jahrzehnte seines Lebens hat er sich der organisierten deutschen Philatelie verpflichtet gefühlt und diese an vorderster Stelle überaus aktiv gestaltet und weiterentwickelt. Ab 1955 im Briefmarkensammler-Club „Hallensia“ Halle organisiert, amtierte er von 1990 bis 2003 als Vorsitzender. Peter Laub übernahm bis 1999 eine Vielzahl von ehrenamtlichen Funktionen im Philatelistenverband der DDR und im Bund Deutscher Philatelisten.

Von 1961 bis 1971 war er Vorsitzender der Fachgruppe Thematische Philatelie und ab 1965 Vorsitzender des Bezirksarbeitskreises Geophysik-Weltraum der Bezirkskommission Halle.

1967 gründete er in der neu entstehenden Chemiarbeiterstadt Halle-West die Arbeitsgemeinschaft Philatelie Halle-Neustadt als deren Vorsitzender er von 1968 bis 1973 tätig war.

Von 1969 bis 1980 bekleidete er das Ehrenamt des stellvertretenden Vorsitzenden des Bezirksverbandes Halle des Philatelistenverbandes der DDR im DKB. Von 1971 bis 1981 übernahm er die Funktion des Vorsitzenden des Kreisvorstandes Halle-Neustadt. 1978 wurde er Mitglied des Zentralvorstandes des Philatelistenverbandes der DDR. Ab 1981 bis zur Auflösung des Verbandes im Jahre 1990 stand er dem Bezirksverband Halle als Vorsitzende vor.

Die großartigen Leistungen für die organisierte deutsche Philatelie werden wir nicht vergessen und sein Andenken in Ehren halten.

Rainer Trebst 1. Vorsitzender BSC „Hallensia“