

Verein für Briefmarkenkunde
von 1885 e.V. Mainz

Nr. 1/2016

Mainzer Philatelisten Spiegel



36. Jahrgang

März 2016



Stempelentwurf zum Landesverbandstag 2016 in Mainz
Thema: 200 Jahre Rheinessen

IMPRESSUM

Mainzer Philatelisten-Spiegel (MPS) ist die Mitglieder-Information des Vereins für Briefmarkenkunde von 1885 e.V. Mainz.

Vorsitzender

Lothar Both
Heidelbergerfaßgasse 9
55116 Mainz
TEL 0170-2 20 94 16
chef@vfb-mainz.de

Stellvertretender Vorsitzender

Lothar Keil
Buchenweg 11
55128 Mainz
TEL 0 61 31-36 8842
lothar.keil1@t-online.de

Geschäftsführer und Mitgliederverwaltung

Klaus Dalatkewicz
Wallaustraße 54
55118 Mainz
TEL 0 61 31-22 81 87
gf@vfb-mainz.de

Bibliothekar

Bernd-Dieter Buscke
TEL 0 61 31-36 20 90
jgl@vfb-mainz.de

Newsletter

news@vfb-mainz.de
(Lothar Both)

Bankverbindung

Sparkasse Mainz
IBAN: DE64 5505 0120 1017 1130 26

Kassierer

Klaus Wilhelm
Erhardstraße 40
55131 Mainz
TEL 0 61 31-57 26 18
kasse@vfb-mainz.de

Schriftführer und Redaktion MPS

Ralf Reinhold
Greiffenklaustr. 11
55116 Mainz
TEL 0 61 31-63 24 44
mps@vfb-mainz.de

<http://www.briefmarkenverein-mainz.de>
<http://www.vfb-mainz.de>
post@vfb-mainz.de

Nachdruck mit Quellenangabe für die BdPh-Mitglieder gestattet, sonst nur mit schriftlicher Zustimmung des Vereins. Sämtliche Rechte bleiben vorbehalten. Namentlich gezeichnete Beiträge stellen nicht unbedingt die Meinung des Vereins dar. Offizielle Stellungnahmen des Vereins oder seines Verbandes liegen nur dann vor, wenn dies ausdrücklich angegeben oder aus dem Text ersichtlich ist. Die Verlautbarungen des Vorstandes stehen außerhalb der Verantwortlichkeit des Vereins.

EIN WORT ZUVOR



Liebe Mitglieder und Freunde des Vereins für Briefmarkenkunde von 1885 e.V. Mainz,

wir leben in einer Zeit ziemlichen Durcheinanders. Der Rosenmontagszug in Mainz ist abgesagt worden. Ganz Eifrige wollen das am 8. Mai mit einem Rheinhessenumzug ausgleichen. Nur was soll ein Rheinhessenumzug, der „nur“ von Carnevalisten getragen wird? Besteht Rheinhessen nicht aus mehr? So zum Beispiel aus Briefmarkensammlervereinen? Ich für meinen Teil mache am 8.5. in Sachen Philatelie und lasse dann die Fastnacht bei Seite. Denn alles hat seine Zeit.

Wir vom Verein konzentrieren uns ganz auf die Philatelie – nicht nur wenn es um Rheinhessen geht. Der Verbandstag unseres Dachverbandes findet am 20. März in Mainz im

Haus der Jugend statt. Hierzu gibt es einen Sonderstempel zum Thema „200 Jahre Rheinhessen“. Wir werden auch eine „Briefmarke Individuell“ zum Kauf anbieten und eine Briefmarkenschau präsentieren. Es gibt keine Themenvorgabe: Wir wollen nur demonstrieren, was im Mainzer Verein gesammelt wird. Also ganz schnell bei mir melden, wer noch etwas präsentieren möchte. Die Einladung zum Verbandstag finden Sie in diesem MPS. Am Rande sei noch erwähnt, dass am Samstag ab 16.00 Uhr und am Sonntag noch Helfer gebraucht werden.

Durcheinander herrscht zu Zeit auch in unserem Vereinslokal „Proviantamt“. Kurzfristig angesetzte Umbauperien bedeuten, dass wir an drei Terminen ein Ausweichquartier brauchen. Am 18. Februar waren wir in der Geschäftsstelle des MCC. Am 3. März besuchen wir die Ausstellung „Fastnacht in Rheinhessen“ im Fastnachtsmuseum. Bernd Mühl sei Dank! Die Jahresmitgliederversammlung findet im Gardeheim der Mainzer Ranzengarde statt. Die Einladung hierzu und der Rechenschaftsbericht des Vorstandes finden Sie auch in diesem Heft. Danach aber, so hoffe ich zumindest, wird alles wieder seinen gewohnten Gang gehen.

In diesem Zusammenhang eine herzliche Bitte: Wir suchen noch Themen und Vortragende für unsere Vortragsabende an jedem dritten Donnerstag. Wollen Sie nicht ihr spezielles Sammelgebiet einmal vorstellen?

Ihr
Lothar Both

PREISRÄTSEL: DIE (UN)BEKANNTE MAINZER ECKE



Liebe Rätselfreunde,

natürlich war das letzte Rätsel nicht schwer, Sinn war es ja „nur“, eine Ansichtskarte mit weihnachtlichen Grüßen abzubilden. So kamen dann auch im Abstand von wenigen Stunden drei richtige Lösungen an, nämlich von Rainer von Scharpen, Lothar Keil und Wolfgang Reifferscheid. Herzlichen Glückwunsch und vielen Dank für die Teilnahme! Ehrlich gesagt am meisten gefreut habe ich mich aber über die Ansichtskarte von Helmut Keßler, der mir – als Antwort auf meine Anfrage – eine aktuelle Mehrbild-Weihnachtskarte (Dom, Christuskirche, Weihnachtsmarkt, Krippe, Kirschgarten, Kerzen) geschickt hat. Ein neues Stück für meine Sammlung. Nochmals herzlichen Dank dafür!

Das heutige Rätsel (Idee und Scan) stammt von Dieter Buscke. (Rätsel war viel zu leicht, ich habe „besseres“). Ich fange einfach gleich mal mit dem ersten an, es wird noch schwieriger! Wie heißt die Brücke heute?

Wie immer viel Spaß bei Rätseln, Ihr/Euer Klaus Dalatkewicz

DER BESONDERE BELEG I



Die erste Ganzsachenpostkarte der Türkei (1877) mit Destination USA

Die Karte wurde am 18. Januar 1878 in Constantinopel nach Philadelphia PA., USA aufgegeben und erhielt im Auslandspostamt im Ortsteil Galata den entsprechenden Ovalstempel für die Auslandspost (P. I. O. = *Poste Internationale Ottomane* = Internationale Osmanische Post). Beide Stempel wurden blau abgeschlagen. Der weitere Postweg lief über London, wo die Karte einen LONDON C PAID-Stempel vom 28.01.1878 sowie einen weiteren Stempel mit gleichem Datum erhielt. Beide in rot abgeschlagen, was auf der Karte einen schönen Kontrast ergibt; ein Ankunftsstempel fehlt.

Die erste Ganzsachenpostkarte der Türkei ist mit Übersee-Destinationen sehr selten.
Bernd-Dieter Buscke

DER BESONDERE BELEG II



Brief von Barcelona nach Genua per Bahnpost (1872)

Der Postvertrag zwischen Spanien und dem Königreich Italien trat am 1. Juli 1868 in Kraft; Briefe auf dem Landwege kosteten 200 Milésimas de Escudo (oder 0,50 Pesetas) pro 10 Gramm Gewicht. Dieser Tarif galt bis zum 30. Juni 1875.

Der hier gezeigte Brief wurde am 21. September 1872 in Barcelona aufgegeben und erreichte Genua bereits am 23. September. Die dunkelbraune 200 Mils. Marke der Matrona-Serie (Edifil 109/Michel 103) ist mit dem speziellen Punkt-Rhombenstempel von Barcelona entwertet; der blaugrüne P.D. Stempel ist französischen Ursprungs und bestätigt die vollständige Bezahlung der Beförderung bis zum Bestimmungsort. Der Einzeiler *Via di Junquera* (Van der Linden 2921) verweist auf das spanische Austauschpostamt und wurde als Transitstempel der Bahnpost MODANE-TORINO benutzt. Am 1. Oktober 1872 wurde die Matrona-Ausgabe durch eine neue Briefmarkenserie mit dem Bildnis König Amadeos von Savoyen abgelöst - gleichzeitig wurde die Peseta als Währungsangabe auf spanischen Briefmarken eingeführt. Ralf Reinhold

DER BESONDERE BELEG III



Ungarische 2 Kr Ganzsache (1872) nach Manchester, mit Nachporto belegt

Bei Corinphila wurde im Mai 2015 als Los 1546 eine Ganzsachenkarte mit Franz-Joseph Wertstempel zu 2 Kr. angeboten. Eigentlich nichts Besonderes, aber diese Karte wurde nach Großbritannien geschickt. Wer nun im kleinen Handbuch *Ungarische Zusatzfrankaturen auf den Korrespondenzkarten 1869 und 1871* nachschaut, erlebt zwei Überraschungen: Zunächst kann man feststellen, dass bislang keine Ganzsachenkarte dieser Ausgabe nach Großbritannien bekannt ist. Zudem hätte sie mit 13 Kr freigemacht werden müssen. Somit war sie unzureichend frankiert und ist dementsprechend in Großbritannien mit dem Stempel **Insufficiently prepaid** versehen worden. In der Verordnung der königlich-ungarisch Postverwaltung vom 12. August 1871 war allerdings festgelegt worden, daß unzureichend frankierte Karten entweder dem Absender zurückgegeben werden müssen oder als unzustellbare Korrespondenz zu behandeln sind. Diese Ganzsache hätte also nie in Manchester ankommen dürfen! *Martin Rhein*

EINLADUNG ZUR JAHRESMITGLIEDERVERSAMMLUNG DES VEREINS FÜR BRIEFMARKENKUNDE VON 1885 E.V. MAINZ IM „FORT HAUPTSTEIN“ AM DONNERSTAG, 17. MÄRZ 2016

Hiermit laden wir Sie nach Absatz 7 der Satzung unseres Vereins zur Mitgliederversammlung ein: am Donnerstag, den 17. März 2016 um 20.00 Uhr im **Gardeheim der Mainzer Ranzengarde, Fort Hauptstein**
Johann-Maria-Kertell-Platz 1, 55122 Mainz

Tagesordnung

01. Begrüßung
02. Feststellung der ordnungsgemäßen Einberufung
03. Beschluss über die Tagesordnung
04. Beschluss über das Protokoll der letzten Mitgliederversammlung
05. Bericht des Vorstandes über das abgelaufene Geschäftsjahr
06. Bericht der Kassenprüfer
07. Entlastung des Kassierers
08. Entlastung des Gesamtvorstandes
09. Wahl des neuen Vorstandes (vorsorglich)
10. Wahl der Mitglieder des Beirates (vorsorglich)
11. Wahl der Kassenprüfer/in
12. Wahl des Ältestenrates
13. Ehrungen
14. Festsetzung des Jahresbeitrages 2017
15. Verschiedenes

Anträge für die Mitgliederversammlung müssen mindestens sieben Tage vor der Mitgliederversammlung, also bis 10. März 2016, bei dem Vereinsvorsitzenden eingereicht werden.

Vor der Mitgliederversammlung findet eine normale Mitgliedersitzung, Beginn 19.30 Uhr, statt.

Der Vorstand

JAHRESBERICHT DES VORSTANDES FÜR 2015

Das 130. Jahr des Verein für Briefmarkenkunde von 1885 e.V. Mainz ist Geschichte. Es war ein tolles und ereignisreiches Jahr. Einem Jubiläumsjahr angemessen.

Die regelmäßigen Mitgliedertreffen jeden ersten und dritten Donnerstag im Monat konnten in gewohnter Regelmäßigkeit durchgeführt werden, nachdem wir am Jahresanfang von der montäglichen Schließung völlig überrascht worden waren. Zu unseren lieb gewordenen Regelmäßigkeiten gehören, dass nunmehr am ersten Donnerstag eher der Klatsch und Tratsch und ein Schwerpunkttausch gehört und der dritte Donnerstag immer einem bestimmten Vortrags-Thema gewidmet sind. 2016 gab es folgende Vorträge im Verein:

- 19.01. Finnische Ganzstücke ab 1971 von Hans Steeg
- 20.04. Rohrpost Berlin Teil 3, 1924-1945 von Wolfgang Reifferscheid
- 21.05. Einführung in die Blattgestaltung eines Ausstellungsexponates am Computer von Matthias und Julius Günther
- 18.06. Ausgesuchte Belege Mainzer Vororte von 1875-2000 von B.-D. Buscke
- 16.07. Unsere Mitglieder stellen vor: Der besondere Beleg
- 20.08. Postgeschichte Ungarn 1850-1875 von Martin Rhein (Vortrag Ralf Reinhold)
- 17.09. Lochungen der ehemaligen deutschen Ostgebiete von Rainer von Scharpen
- 15.10. Der Zeppelinkapitän Dr. Hugo Eckener von H.-J. Geiling
- 19.11. Japanische Neujahrsganzsachen von Hans Steeg

Am 16. März war die Jahresmitgliederversammlung und am 17. Dezember brillierte Klaus Wilhelm mit der Weihnachtstombola. Den Vortragenden und den Helferinnen und Helfern Konstanze Scholz, Klaus Dalatkewicz und Hans-Georg Korsch sei an dieser Stelle herzlich gedankt.

Die Schwerpunkttausche unter der Leitung von Lothar Keil könnten einen besseren Zuspruch gebrauchen. Einiges Material hat zwar den Weg in neue Sammlungen gefunden, aber ein wenig mehr Aktivität wäre hier wünschenswert.

Unter der Leitung und Organisation von Lothar Keil richteten wir am 12. Juli und 11. Oktober jeweils einen Tauschtag für jung und alt im Haus der Jugend aus. Den Ehepaaren Keil und Busch hier ein herzliches Dankeschön für die viele Arbeit und Zeit, die sie hier für den Verein aufbringen.

Zu den Briefmarkenmessen in Essen und Sindelfingen organisierten wir Busfahrten, die beide ein voller Erfolg waren. Nach Essen fuhren wir mit dem Bus des Fanfarenzuges

„Die Lerchen“ mit acht Mitgliedern. Ein schöner Anfang. Nach Sindelfingen ging es mit einem 40er Bus, der leider nicht ganz voll war.

Der Mainzer Philatelisten-Spiegel erschien mit drei Ausgaben. Die immer wieder interessanten und informativen Hefte wurden von unserem Schriftführer Ralf Reinhold gestaltet. Es ist sicherlich nicht immer einfach alle Beiträge zusammen zu tragen. Auch mit mir hat er da so seine „Probleme“. Aber wir werden auch da immer besser.

Den gesellschaftlichen Abschluss des Jahres bildete dann wieder die Jahresabschlussfeier am 13. Dezember im Gardeheim der Mainzer Ranzengarde im Fort Hauptstein. Die JAF wurde von einem kleinen Jahresrückblick, der Ehrung unserer Jubilare, einem Bingospiel von Lothar Keil und einer Tombola abgerundet. Ein würdiger Abschluss des Jahres.

Das Highlight des Jahres war aber ganz unumstritten die MABRIA 2015. Wir feierten 175 Jahre Briefmarken, 130 Jahre Verein für Briefmarkenkunde von 1885 e.V. Mainz, 55 Jahre Junge Briefmarkenfreunde Mainz und 25 Jahre Deutsche Einheit. Eine Rang 3 Ausstellung mit Jugendklasse im Haus am Dom war der hierfür angemessene Rahmen. Im MPS 3/2015 hatte ich ja bereits über mehrere Seiten einen Bericht über die Ausstellung erstellt, so dass sich das hier erübrigt.

Die Jubilare des Jahres 2015 sind:

60 Jahre Erich Otto	50 Jahre Helmut Korthals
40 Jahre Rudolf Heininger	25 Jahre Rudolf Schmidt
20 Jahre Stefan Allmann	15 Jahre Lukas Augustin
10 Jahre Rainer Nebe	

Den Jubilaren einen herzlichen Glückwunsch und ein ebenso herzliches Dankeschön für die Treue zum Verein und zum Bund Deutscher Philatelisten.

Und nun die unumgängliche Statistik: Im vergangenen Jahr haben unseren Verein vier Mitglieder verlassen. Dies waren Heide Appel, Karl Elsner, Edwin Lergenmüller und Rainer Reitz. Drei neue Mitglieder konnten wir willkommen heißen: Martin Frey, Helmut Keßler (nun als Vollmitglied) und Ulrich Buss. Zum 31.12.2015 hatten wir somit 96 Mitglieder.

Lothar Both

PHILATELIE UND POSTGESCHICHTE DER PORTUGIESISCHEN KOLONIE „KAP VERDE“ 1948-1975

VORTRAG VON REINHARD KÜCHLER AM 21. JANUAR 2016

Zwischen 1948 und 1974 wurden vom Ministerio do Ultramar für Kap Verde insgesamt knapp 110 Briefmarken herausgegeben; Entwurf und Druck erfolgten in Portugal.

Ein überschaubares und übersichtliches Gebiet (Casa da Moeda, Lito Maia, Lito Nacional) Seit etwa 1948 „hat es manche hübsche Bildermarken gegeben, die gern gesammelt werden, da sich auch bei längeren Sätzen deren Nennwert immer in erträglichem Rahmen bewegt.“ (Ulrich Häger: Großes Lexikon der Philatelie, 1973)

Leider gibt es nur wenige Ausgaben mit landestypischen Motiven, meist die bekannten Themen für alle Überseegebiete, mit zahlreichen Omnibus-Ausgaben. Die ursprüngliche Überlegung, einheitliche Briefmarken für alle portugiesischen Gebiete herauszugeben, blieb ohne Erfolg.

Wegen der oft dramatischen wirtschaftlichen Lage (Hungersnöte, Dürren) waren die Kapverdischen Inseln lange Zeit Auswanderungsland, wodurch die Nachfrage nach postalischer Dienstleistung vor allem den Empfang von Geld per Postanweisung umfasste.

Im Jahr 1950 hatte Kap Verde 147.096 Einwohner, 1975 lebten dort 290.000 Menschen. Nur neun der fünfzehn Inseln sind bewohnt, was die Kommunikations- und Postverbindungen sowohl intern wie extern erschwert. Nach Portugal ging Post in der Regel per Schiff von Praia oder Mindelo ab, von dort weiter nach Europa und die USA. Direkte Verbindungen nach Brasilien sind bisher nicht nachgewiesen, der Postverkehr war (und ist) insgesamt bescheiden. Im Jahr 1952 betrug das Postaufkommen laut Anuario dos CTT 329.300 Briefe und Karten nach Übersee, 48.800 Briefe und Karten aus Übersee, 22.163 Einschreiben nach Übersee, 22.200 Einschreiben aus Übersee, 1.664 Pakete nach Übersee und 127 Pakete aus Übersee.

Postämter gibt es in Praia, Tarrafal, Assomada (Insel Santiago), Sao Vicente (Insel Mindelo), Sal Rei (Insel Boa Vista), Espargos, Santa Maria (Insel Sal), Porto Novo, Ribeira Grande (Insel Santo Antao), Ribeira Brava (Insel Sao Nicolau), Vila do Maio (Insel Maio), Sao Filipe (Insel Fogo) und in Vila Nova Sintra (Insel Brava).

Seit Ende der 1940er Jahre existiert ein internationaler Flughafen auf der Insel Sal bei Espargos, genutzt von TAP, Alitalia, KLM und Varig. Der Inlandsverkehr per Luftpost erfolgte ab Mitte der 1950er Jahre durch den „Aero Clube de Cabo Verde“ (ACCV) und später durch TACV - Sal - Praia – Mindelo; gleichzeitig bestand Schiffsverkehr zwischen den Inseln und den anderen Kolonien und Portugal.

Die Unabhängigkeitsbewegung auf Kap Verde war im kleinen Rahmen aktiv, es gab aber keine Kampfhandlungen. Daher erfolgten auch keine Zerstörungen, etwa von Postämtern oder anderer Infrastruktur.

Nach der „Nelkenrevolution“ von 1974 in Portugal gab es Verhandlungen mit der PAIGC, dabei war der Verbleib der Inseln bei Portugal aus strategischen Gründen noch ein Thema. Am 5. Juli 1975 wurde Kap Verde in die Unabhängigkeit entlassen; portugiesische Briefmarken wurden noch bis etwa Mitte der 1980er Jahre weiter verwendet.

Heute werden die Marken von Kap Verde des Zeitraums von 1948 bis 1975 auch in Portugal nur noch selten gesammelt, Angola und Moçambique sind bei Philatelisten gefragter. Kein Wunder, denn das Angebot an Belegen ist beispielsweise bei Auktionen relativ überschaubar. Dennoch ist Kap Verde ein interessantes und abwechslungsreiches Gebiet abseits der üblichen philatelistischen Wege.



Stempel Praia vom 31. Mai 1951 auf MiNr. 273–278.
Als Ersttag wird bisher der 21. Mai 1951 angegeben.



Luftpostbrief vom 3. August 1954 aus Praia über Sal und Lissabon nach Dallas/USA



Luftpostrief vom 21. Oktober 1954 von Espargos/Sal nach Matadi/Belgisch-Kongo. Absender war die Salinengesellschaft in Pedra Lume, die damals Salz nach West- und Zentralafrika lieferte



Luftpostbrief vom 16. September 1955 aus Praia über Sal und Lissabon nach San Francisco/USA mit einer Zulassungsmarke des ACCV



Ansichtskarte: Hauptpost in Mindelo (ca. 1955)



Entwürfe für eine nicht verausgabte „Landkarten-Serie“, (ca. 1955)



Ansichtskarte: Anflug auf Flughafen Sal (ca. 1962)



Inlandspost 1969 mit Zwangszuschlagsmarke „Selo de Assistência“



Militärpost während des Guerra Colonial: Estacio Postal Militar (EPM) N° 17
Transit über Sal (Aerodromo de Transito No.1)



Ersttagsbrief der ersten Ausgabe der Republik Kap Verde, 19. Dezember 1975

EINLADUNG ZUM 68. LANDESVERBANDSTAG DES VERBANDES DER PHILATELISTEN-VEREINE HESSEN, RHEIN-MAIN-NAHE E.V. AM 20. MÄRZ 2016 IM HAUS DER JUGEND, 55116 MAINZ, MITTERNACHTSGASSE 8

Die Vorstände des Verbandes und des Vereins für Briefmarkenkunde von 1885 e.V. Mainz laden hiermit zum 68. Verbandstag und zur Sitzung des erweiterten Vorstandes herzlich ein.

Veranstaltungsfolge

Samstag, 19. März 2016



12.30 Uhr :: Gemeinsames Mittagessen
(Weinstube Hof Ehrenfels, Grebenstraße)

14.00 Uhr :: Sitzung des erweiterten Vorstandes des Verbandes der Philatelisten-Vereine Hessen, Rhein-Main-Nahe e.V. (Weinstube Hof Ehrenfels)

ab 19.00 Uhr :: Gemütliches Beisammensein
(Weinstube Hof Ehrenfels, Grebenstraße)

Sonntag, 20. März 2016



10.00 Uhr :: 68. Landesverbandstag des Verbandes der Philatelisten-Vereine Hessen, Rhein-Main-Nahe e.V. im Haus der Jugend, Mainz

Für Besucher besteht die Möglichkeit, vor und nach dem Verbandstag die Briefmarkenschau des Mainzer Vereins zu besuchen (9-16 Uhr)

Geschäftsstelle

Lothar Both, Heidelbergerfaßgasse 9, 55116 Mainz
Tel.: 0170-2209416 E-Mail: chef@vfb-mainz.de

Wolfgang Reiner, Gaunerstraße 14, 65510 Idstein
Tel.: 06126-53544 E-Mail: wolfgang_greiner@gmx.de

EINE KLEINE GESCHICHTE DER WICHTIGSTEN SCHIFFSTYPEN DER SEGELSCHIFFSZEIT IM SPIEGEL DER BRIEFMARKE

VORTRAG VON WALTER MUSCHOLL AM 18. FEBRUAR 2016

Das Thema „Schiffe und Briefmarken“ bietet Raum für unterschiedliche Ansätze - man denke an Briefe, welche auf See geschrieben und abgestempelt oder lediglich über See befördert wurden - stets verbunden mit einem zumal in großem zeitlichen Abstand oft sehr schwer identifizierbaren Fahrzeug - oder einfach an die Verwendung von Schiffsmotiven bei der grafischen Gestaltung von Postwertzeichen. Im folgenden wird der letztgenannte Weg beschritten, und zwar mit Eingrenzung der Motive auf den Zeitraum von 1500 bis 1870, den man wohl zutreffend als das „Goldene Zeitalter“ der Segelschifffahrt bezeichnen kann.

Die Karacke

Der wichtigste Segelschiffstyp der Zeit um 1500 war die Karacke. Er war im 15. Jahrhundert als Resultat der Verschmelzung von nordeuropäischen und mittelmeerischen Konstruktionsweisen entstanden. Robustheit und große Ladefähigkeit bei einem relativ geringen Länge-Breite-Verhältnis kennzeichneten diese Schiffskategorie, welche auch für militärische Zwecke geeignet war; der Transport großer Mengen Soldaten für den Enterkampf stellte auf Fahrzeugen dieser Größe kein Problem dar. Die Bordartillerie war von wachsender, aber generell untergeordneter Bedeutung.

Karacken ließen sich in allen Größenordnungen herstellen, von kleinen Schiffen wie dem des Kolumbus bis hin zu Giganten mit mehr als 2000 Tonnen Wasserverdrängung. In ihrer ausgereiften Form besaßen sie zwei Masten mit Rahsegeln und einen bis zwei mit Lateinsegeln.

Nach der Mitte des 16. Jahrhunderts verschwanden die Karacken allmählich von den Meeren. Wahrscheinlich wurde ihr Bau nicht von heute auf morgen eingestellt, sondern sie glichen sich allmählich neuartigen Schiffstypen, vor allem der Galeone, an.

Die spanische Bezeichnung nao für „Karacke“ meinte bereits zur Zeit der Armada (1588) ein Schiff, das sich nicht mehr grundsätzlich von der Galeone unterschied. Dagegen war der als nave bezeichnete in der Armada (italienisches Kontingent) vertretene Schiffstyp wohl noch eine relativ konventionelle Karacke.



Englische, urspr. Lübecker Karacke „Jesus“,
erste Hälfte 16. Jahrhundert
Bulgarien 1980 (Michel Nr. 2908)



Karacke, 15. Jahrhundert
Polen 1963 (Michel Nr. 1390)

Noch länger am diesem obsoleten Typus hielten die Portugiesen für ihre Ostindienfahrer fest. Deren Bauweise wies archaische Elemente auf, insbesondere ein geringes Länge-Breite-Verhältnis, und trotz ihrer oft enormen Größe waren sie als Kriegsschiffe praktisch unbrauchbar. Anders als ihren niederländischen und englischen Gegenstücke transportierten sie allerdings eine sehr große Zahl Passagiere.



Portugiesischer Ostindien-
fahrer, Nanban-Schirm
(17. Jahrhundert)
Panama 1968
(Michel Nr. 1065)

Beschäftigt man sich mit der Seefahrtsgeschichte des 16. Jahrhunderts, insbesondere der Einbeziehung Amerikas, Indiens und Ostasiens in den europäischen Wirtschaftsbereich, so finden sich immer wieder zwei noch heute allgemein geläufige Schiffstypenbezeichnungen: Karavelle und Galeone.

Karavelle

Die Karavelle war ein kleines, leichtgebautes Fahrzeug mit Lateinsegeln, das ursprünglich in Portugal belegt ist; seine Verwendung fiel zunächst vor allem in den Bereich der Fischereiwirtschaft. Im Laufe des 15. Jahrhunderts zeigte sich, dass dieser Schiffstyp hervorragend für die insbesondere von Prinz Heinrich, dem Seefahrer (1394-1460) organisierte Ausdehnung des portugiesischen Handels nach Übersee geeignet war. Er nahm an Größe zu, behielt aber seine gute Manövrierfähigkeit und seinen geringen Tiefgang, der ihm das Anlaufen auch schwieriger zugänglicher Küsten ermöglichte. Als Spanien seinerseits mit einer Politik überseeischer Ausdehnung begann, waren wiederum Karavellen dabei - so bei Kolumbus' 1. Entdeckungsreise, auf der sich „Niña“ und „Pinta“ sehr gut bewährten.



Karavelle
(moderne Rekonstruktion)
Singapur 1980
(Michel Nr. 349)

Nachdem sich um die Mitte des 16. Jahrhunderts die neugefundenen Handelswege fest etabliert hatten, veränderte sich der Charakter des Schiffstyps Karavelle. Da nun von anderen Staaten aus die Vorherrschaft Portugals und Spaniens in Übersee zunehmend in Frage gestellt wurde, waren Schiffe gefragt, die nicht nur schnell und wendig, sondern



Englische Galeone, Zeit Elisabeths I.
Großbritannien 1969 (Michel Nr. 499)

auch für militärische Zwecke geeignet sein mussten. Die portugiesische Kriegsflotte unterhielt vergrößerte Karavellen, welche auch Rahsegel führten, was zuvor nicht dem Standard entsprochen hatte, und bis ins 18. Jahrhundert hinein mit einer angemessenen Bewaffnung militärische und polizeiliche Aufgaben erfüllte.

Galeone

Der Name der Galeone verweist - wie der der Galeere - auf eine spezifische Bugform: Es handelt sich um „Schnabelschiffe“ mit einer stark ausladenden, vorne spitz zulaufenden Plattform außerhalb des Vorstevens. Diese war begehbar und daher oft mit einem Schanzkleid, nicht aber mit regelrechten Aufbauten versehen wie das vorspringende Bugkastell der Karacke. Sie befand sich auch erheblich näher an der Wasserlinie, ein weiterer Hinweis auf einen ursprünglichen Zusammenhang mit der Galeere.

Tatsächlich verstand man bis ins 15. Jahrhundert hinein in Italien, wo dieser Name zuerst belegt ist, unter einer galeone ein Ruderschiff ähnlich der galea (Galeere), jedoch kürzer und hochbordiger.

Der eleganten Bugform entsprach ein weiteres Charakteristikum der Galeone: Sie hatte ein für große Schiffe mit reinem Segelantrieb ungewöhnlich großes Länge-Breite-Verhältnis, war also mehr auf Geschwindigkeit („Länge läuft“) als auf Fassungsvermögen des Rumpfes konstruiert. Wahrscheinlich ist der Ursprung dieses Schiffstyps in dem Be-

streben zu sehen, ein Fahrzeug zu erhalten, welches die Vorzüge der schnellen Galeere und des behäbigen, aber tragfähigen und seetüchtigen „Rundschiffes“ vereinen konnte, und zwar für militärische Zwecke: Die Galeone war ein reines Kriegsschiff und als solches so erfolgreich, dass sie rasch alle konkurrierenden Typen von großen Seglern verdrängte. Im letzten Drittel des 16. Jahrhunderts waren in Portugal und Spanien die Wörter galeão bzw. galeon praktisch identisch mit der Bedeutung „größeres, eigens für diesen Zweck bestimmtes Segelkriegsschiff“. In Nordeuropa findet sich die Benennung als Galeone viel seltener; dies liegt aber daran, dass sich der Begriff in der offiziellen Sprachregelung nicht gegen das neutralere „Schiff“ (eventuell mit variierenden Adjektiven) durchsetzen konnte. Die Überlieferung in Text und Bild macht aber klar, dass auch hier die besonderen Attribute des Typs „Galeone“ eine zunehmende Verbreitung erfuhren.

Die auf der Briefmarke abgebildete Rekonstruktion basiert auf in Cambridge befindlichen Zeichnungen, die dem englischen Schiffsbaumeister Matthew Baker zugeschrieben werden. Sie stimmen gut mit dem überein, was wir über Kriegsschiffe mittlerer Größe aus der Zeit Königin Elisabeths wissen. Leider ist es bislang nicht gelungen, auch nur eines der zahlreichen dargestellten Fahrzeuge mit Sicherheit namentlich zu identifizieren.

Als etwa um die Wende vom 17. zum 18. Jahrhundert auch in Spanien und Portugal die Typbezeichnung „Galeone“ verschwand, bedeutete dies keinen Bruch in der Bauart der Schiffe, sondern bloß eine Anpassung an die offizielle Nomenklatur der Staaten im Norden, die inzwischen ihre Macht auf See gewaltig ausgebaut hatten: Die Niederlande, Frankreich und vor allem England.

Dennoch hat das Wort „Galeone“ in einer Sekundärbedeutung überlebt und ist noch heute geläufig. Die spanischen Schiffskonvois, die von Amerika Edelmetall nach dem Mutterland transportierten, gliederten sich ab dem späten 16. Jahrhundert in die „Flota“, die bei der Heimfahrt von Veracruz aufbrachen, und die „Galeones“, die von Nombre de Dios ablegten. Letztere Bezeichnung rührte von den begleitenden Kriegsschiffen her, doch blieb sie dauerhaft an den Kauffahrern des Konvois hängen - daher die Bedeutung „spanisches Schatzschiff“, die heute so ziemlich jedem Kind bekannt ist.

Fleute

Ein schönes Beispiel für den Einfluss internationaler Gebührenordnungen auf den Schiffsbau stellt der Fall der Fleute dar. Dieser am Ende des 16. Jahrhunderts in den Niederlanden entwickelte Typ zeichnete sich durch hohe Geschwindigkeit (wegen großem Längen-Breitenverhältnis), geringen Mannschaftsbedarf (aufgrund „bedienungsfreundlicher“ Bemastung und Takelage), gute Tragfähigkeit bei niedrigem Tiefgang und nicht



Niederländische Fleute,
17. Jahrhundert
Polen 1964
(Michel Nr. 1468)

zuletzt eine für Zölle und andere Abgaben günstige Formgebung aus: Das für die Bewertung ausschlaggebende Oberdeck sowie die Aufbauten achtern waren sehr schmal, der tiefer liegende Teil des Rumpfes dagegen bauchig ausladend. Die Fleute überschritt ihren Zenit, als 1669 der dänische Sundzoll reformiert wurde und ein Oberdeck geringer Breite in der Ostseefahrt keinen Vorteil mehr einbrachte. Im 18. Jahrhundert ging sie in anderen Handelsschiffstypen auf. Der Name blieb in Frankreich jedoch erhalten für Transportschiffe der Kriegsmarine, welche erheblich größer werden konnten als die früheren Fleuten.

Linienschiff

Der größte Kriegsschiffstypus der europäischen Flotten der späten Segelschiffszeit hat sich aus den Galeonen des 16. Jahrhunderts entwickelt. Die Aufstellung annähernd aller Geschütze in langen Reihen hinter gleichmäßig in die Bordwände geschnittenen Öffnungen („Stückpforten“) auf mehreren Decks machte ihn ideal geeignet für den Einsatz in Kiellinie mit jeweils mehr oder weniger gleichartigen Kampfgenossen; die konstruktiven Eigenschaften dieses Schiffstyps gingen jedoch der beschriebenen Einsatzart um etliche Jahrzehnte voraus, und die aus letzterer abgeleitete englische Bezeichnung line-of-battle



Portugiesisches Linienschiff
 „Vasco da Gama“, 1841
 Moçambique 1963
 (Michel Nr. 511)



Britisches Linienschiff „Britannia“
 1820 (nach Joseph Walter)
 Paraguay 1979 (Michel Nr. 3210)

ship oder ship of the line (deutsch: „Linienschiff“) ist für Beispiele bis in die zweite Hälfte des 17. Jahrhunderts hinein im Grunde anachronistisch. Die zeitgenössischen bei den europäischen Seefahrtsnationen gebräuchlichen Termini (oft mit Angabe eines „Ranges“ oder der Zahl der Kanonen) machen klar, dass es sich bei dem Objekt um das (Kriegs-)Schiff schlechthin handelte: ship Großbritannien), schep (Niederlande), vaisseau (Frankreich), vascello (italienische Staaten), navío (Spanien), korabl' (Russland) u.s.w.

Fregatte

Mindestens ebenso populär wie die Benennung „Galeone“ ist der Name „Fregatte“, zumal es auch heute Kriegsschiffe gibt, die so bezeichnet werden (und natürlich mit unserem Segelschiff nichts zu tun haben). Er hat bereits früh einen beträchtlichen Bedeutungswandel erfahren: Gegen Ende des 16. Jahrhunderts hießen so kleine Einheiten mit militärischer Aufgabenstellung, kaum größer als Karavellen, jedoch als Rahsegler getakelt. Im 17. Jahrhundert verstand man darunter Kriegsschiffe, die im Vergleich zu etwa gleich großen Einheiten schlanker und niedriger gebaut waren; im Seemannsjargon konnten selbst Linienschiffe so genannt werden, wenn sie entsprechende Eigenschaften



Portugiesische Fregatte

„Dom Fernando II e Gloria“, 1843

Moçambique 1963 (Michel Nr. 512)



US-amerikanische Fregatte

„Constitution“, 1797

USA 2012

besaßen. Die „leichte Fregatte“ war ein kleines Kriegsschiff (auch beliebt im Privatbesitz als Freibeuterschiff), das lediglich eine gedeckte Geschützatterie besaß. Aus ihr entwickelte sich gegen Ende der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts die „klassische“ Fregatte des Segelschiffszeitalters:

Eine Batterie unter Deck, dazu ein weiteres unarmiertes Deck in geringer Höhe über der Wasserlinie wie bei größeren Handelsschiffen; ein relativ schlanker Rumpf mit stattlicher Besegelung, der das Schiff für Aufklärungsmissionen und Wegnahme feindlicher Handelsschiffe besonders geeignet machte. An den von den großen Kriegsschiffen ausgefochtenen Seeschlachten konnten sich die Fregatten wegen leichter Bauweise und schwächerer Bewaffnung in der Regel nicht beteiligen.

Ostindienfahrer

Noch weniger als über die Kriegsschiffe ist über die Handelsschiffe des 16. Jahrhunderts bekannt. Es ist aber davon auszugehen, dass charakteristische Merkmale des Galeonentyps allmählich auch auf die Kauffahrer übergingen, insbesondere die Konstruktion der Bugpartie. Dagegen blieb die Rumpfform mehr an einem möglichst großen Fassungsvermögen orientiert als an Wendigkeit und Geschwindigkeit, was allerdings auch auf die größten Kriegsschiffe zutraf, welche das Gewicht einer beträchtlichen Armierung zu



Britischer Ostindienfahrer „Earl of Balcarres“ 1815
Großbritannien 1969 (Michel Nr. 500)

tragen hatten. In Spanien kam es zur Zeit der großen Armada (1588) vor, dass Handelsschiffe nach offenbar nicht allzu aufwendigen Umbauten als Galeonen klassifiziert wurden. Dies spricht dafür, dass sich die Unterschiede zwischen beiden in Grenzen hielten.

Aus dem 17. Jahrhundert sind weitaus mehr Informationen über die Handelsschiffe der europäischen Staaten überliefert als zuvor; insbesondere ist die niederländische Marine-malerei eine unschätzbare Quelle für Fahrzeuge aller Typen - in erster Linie freilich der Vereinten Niederlande.

Die größten Schiffe der Handelsmarinen dieser Zeit waren die Ostindienfahrer. Sie waren dazu bestimmt, eine möglichst große Ladung über eine große Distanz zu transportieren. Ihre Abmessungen waren nicht selten mit denen großer Kriegsschiffe vergleichbar, und sie wurden bei dringendem Bedarf zuweilen als solche verwendet, obwohl sie wegen leichter Bauweise und geringer Breite nur eine relativ leichte Bewaffnung tragen konnten.

Die Entwürfe der französischen Ostindienfahrer waren zumindest seit dem frühen 18. Jahrhundert oft sehr eng an die von gleich großen Kriegsschiffen angelehnt, so dass sie im Konfliktfall auch gegen starke Gegner kämpfen konnten und es nicht nötig war, ihrem Schutz zuliebe die Heimatflotte zu schwächen.

Niederländer und Briten verzichteten bei ihren Ostindienschiffen auf Einheiten in Linienschiffsgröße und bauten lieber mit bescheidenen Abmessungen, dafür in großer Zahl und mit einem hohen Grad von Standardisierung.

Gegen Ende des 18. Jahrhunderts entsprach ein typischer britischer Ostindienfahrer strukturell einer großen Fregatte. Wie diese besaß er eine gedeckte Batterie und ein unarmiertes Zwischendeck in geringer Höhe über dem Wasser. Bei dem Handelsschiff diente letzteres natürlich als Stauraum. Zur Abschreckung von Freibeutern konnte man Scheinporten auf die Bordwände des unarmierten Decks malen, so dass der Ostindienfahrer wie ein kleineres Linienschiff aussah. Die Täuschung funktionierte um so besser, als der Kauffahrer genau wie ein Zweidecker-Kriegsschiff relativ großzügige Quartiere für die Schiffsführung mit zwei Reihen Fenstern am Heckspiegel hatte. Begegnete man einer feindlichen Fregatte, war dies auch der einzige Ausweg: Ein Ostindienfahrer trug eine kleinkalibrige Bewaffnung, und Weglaufen oder Ausmanövrieren waren wegen den im Vergleich zum Kriegsschiff volligeren Linien des Unterwasserschiffes nicht möglich.



US-amerikanischer
Transatlantik-Dampfer
der „Atlantic“-Klasse,
(Collins Line) 1848-49
USA 2011

Handelsschiff (Raddampfer)

Nachdem man über Jahrhunderte Schiffsrümpfe, Takelage und Ausrüstung kontinuierlich vervollkommen hatte, begann mit dem Dampftrieb zu Beginn des 19. Jahrhundert eine ganz neue Entwicklung.

Zwar blieben Dampfschiffe noch lange Zeit Küsten- und Flussfahrzeuge (1819 wagte sich das erste über den Atlantik), doch kam nach zwei Jahrzehnten mit verbesserten Maschinen die Entwicklung eines ausgedehnten Dampfschiffverkehrs auf allen Meeren immer stärker in Gang. An der Spitze der technischen Entwicklung befanden sich die Transatlantikdampfer, welche den traditionellen Seglern auf der lukrativen Auswanderermarkt eine schon bald unüberwindliche Konkurrenz machten. Wie schon beim Beginn

der Dampfschiffahrt überhaupt machten jetzt amerikanische Konstrukteure besonders von sich reden: Es gab in den Staaten einen schier unbegrenzten Holzreichtum und investitionsfreudige Unternehmer.

Kurz vor der Mitte des Jahrhunderts nahmen die bislang größten hölzernen Raddampfer den Betrieb auf: Die Schiffe „Atlantic“, „Arctic“, „Baltic“ und „Pacific“ der Collins-Linie waren - vielleicht mit Ausnahme der „Great Britain“ (s.u.) - die größten Handelsschiffe der Welt. Auch die britische Royal Mail-Linie, welche Westindien und Südamerika bediente, ließ sehr große Schaufelraddampfer aus Holz bauen.

Unglücklicherweise erlitten „Arctic“ und „Baltic“ Schiffbruch, wobei viele hundert Menschen ums Leben kamen, und Collins musste Konkurs anmelden. Bei Royal Mail gingen „Demerara“ und „Amazon“ verloren, bei Westerveldt & McKay „Humboldt“ und „Franklin“. Eiserne Dampfschiffe waren nicht zuletzt wegen der wasserdichten Unterteilung ihrer Rümpfe sicherer und konnten im Verhältnis zu ihrem Eigengewicht mehr Ladung tragen. Der Schaufelradantrieb aber hielt sich auch nach dem Ende der Blütezeit der hölzernen Ozeandampfer noch viele Jahre, weil er dem Publikum besonders vertrauenswürdig erschien.



US-amerikanische Dampffregatte
„Powhatan“, 1850
(Japa. Farbholzschnitt von 1854)
Japan 2003 (Michel Nr. 3549/50)

Kriegsschiff (Raddampfer)

Obwohl es sich bei den Schaufelrädern um höchst verletzbare Strukturen handelte, fanden Raddampfer sehr schnell Eingang in die Kriegsmarinen. Sie konnten zwar den Linienschiffen und Fregatten keine Konkurrenz machen, waren aber für eine Vielzahl spezieller Aufgaben sehr gut geeignet (Einsatz bei Windstille, Aufklärung, Abschleppen, Hafendienst). Weil sich ein Schaufelraddampfer eher eignete, eine kleine Anzahl schwerer Geschütze zu tragen als eine Vielzahl leichterer, waren diese Schiffe auch Schrittmacher



Dänische Dampf­fregatte
„Jylland“, 1860
Ungarn 1988
(Michel Nr. 3969)

bei der Verbreitung von für das Verschießen von Explosivgeschossen vorgesehenen Kanonen. Die größten Raddampfer für Kampfwert wurden in den USA erbaut; sie waren alle aus Holz. Zwei von ihnen nahmen an der bekannten Aktion Kommodore Perrys in Japan (1854) teil.

Kriegsschiff (Schraubendampfer)

Im Gegensatz zu den Schaufelrädern eigneten sich Schiffsschrauben hervorragend dafür, mit der üblichen Bauweise der wichtigsten Typen von Segelkriegsschiffen kombiniert zu werden. Der Stauraum nahm die Dampfmaschine auf, und lediglich Bug und Heck mussten modifiziert werden.

In den 50er Jahren des 19. Jahrhunderts beherrschten Linienschiffe und Fregatten mit Schraubenantrieb die Meere. Diese Einheiten waren ausschließlich noch aus Holz und behielten ihre volle Besegelung - eine Notwendigkeit schon wegen des großen Kohlenverbrauches der damaligen Dampfmaschinen. In den 60er Jahren waren die Linienschiffe überholt; man verzichtete auf ein komplettes Deck mitsamt seiner Geschützgarnitur und benutzte das eingesparte Gewicht, um die Wasserlinie mit Eisenplatten zu schützen. Alle größeren Kriegsschiffe für Hochseeverwendung waren somit strukturell vom Fregattentyp, und die meisten waren immer noch aus Holz erbaut. Nur im industriell führenden Großbritannien hatte man sich bereits weitgehend auf Eisenbauweise umgestellt.



Britische Dampffregatte
„Galatea“, 1859
Tristan Da Cunha, 1965
(Michel Nr. 77)

Handelsschiff (Schraubendampfer)

In der Handelsschiffahrt zog sich der Übergang vom Schaufelrad- zum Schraubendampfer erheblich länger hin als bei den Kriegsmarinen. Die militärischen Nachteile der Radkästen entfielen, und das zahlende Publikum vertraute zunächst den im Vergleich zu den Schaufelrädern wenig eindrucksvollen und zudem kaum sichtbaren Schrauben nicht so recht.



Britischer Schraubendampfer „Great Britain“, 1843
Großbritannien 1969 (Michel Nr. 502)

Der erste große Schrauben-Passagierdampfer „Great Britain“ (1843), bereits aus Eisen erbaut und das damals größte Handelsschiff der Welt, erwies sich zwar als robust, aber als kommerziell nur mäßig erfolgreich, doch begann sich das Blatt Anfang der 50er Jahre zu wenden. Die bedeutende britische Inman-Linie setzte ganz auf Schraubenschiffe,

und Werften auf der Insel erhielten eine große Zahl Aufträge aus dem Ausland, insbesondere aus Hamburg und Bremen.

Obwohl die „Borussia“ mit ihrer Barktakelung auf uns heute sehr segelschiffsähnlich wirkt - Kriegs- und Handelsdampfer behielten in der Regel noch bis in die 1880er Jahre hinein eine beträchtliche Besegelung bei - , so führt doch von Schiffen wie ihr ein gerader Weg zu den klassischen Ozeandampfern des 20. Jahrhunderts.



Britischer Klipper „Cutty Sark“, 1869
England 1969 (Michel Nr. 501)

Klipper

Trotz der raschen Entwicklung der Dampfschiffahrt war - außer im militärischen Bereich - die Zeit für Segler auch gegen nach Mitte des 19. Jahrhunderts noch nicht vorbei. Über große Entfernungen büßten die Dampfer an Wirtschaftlichkeit ein, weil ihre Maschinen noch einen geringen Wirkungsgrad besaßen und sie daher permanent Kohlestationen anlaufen mussten. Hier konnten Segelschiffe auf ökonomisch sinnvolle Weise eingesetzt werden, und dies gab einen starken Anreiz, ihre Segeleigenschaften weiter zu verbessern. Auf der Indienroute waren die konventionellen Ostindienfahrer bereits von schlankeren und schnelleren Schiffen abgelöst worden („Blackwall frigates“). In den USA

war in den 40er Jahren der Durchbruch zu einem Schiffstyp gelungen, der Geschwindigkeit und Ladekapazität in einem zuvor ungekannten Maß vereinte: Der Klipper besaß im Bereich des Vor- und Achterschiffs extrem scharfe Unterwasserlinien, jedoch einen völligen Spantenquerschnitt der mittleren Sektionen.

Enormen Auftrieb erhielt dieser Schiffstyp durch die Entdeckung von Gold in Kalifornien; in immer neuen Bestzeiten absolvierten Klipper die Strecke von der Ostküste über Kap Hoorn nach San Francisco mit den vom „Goldrausch“ Ergriffenen an Bord.

Ein besonders lohnendes Betätigungsfeld stellte der Transport von Tee aus dem Fernen Osten nach England dar. U.a. hierfür entwickelten die Briten einen eigenen Klippertypus, im Durchschnitt etwas kleiner als der amerikanische, jedoch in Eisen- oder zumindest Kompositbauweise.

Obwohl Klipper im engeren Sinn des Wortes ab den 1870er Jahren praktisch nicht mehr gebaut wurden, haben sie der Segelschiffahrt doch ihren Stempel aufgedrückt, und manche ihrer Bestleistungen blieben lange bestehen. Spätere Segler waren wieder mehr auf Ladefähigkeit hin konstruiert, und auch der Mannschaftsbedarf konnte erheblich reduziert werden, weil die Mechanisierung wichtiger Abläufe gesteigert wurde. Der Ersatz des Holzes durch Eisen und später Stahl ermöglichte es der Bemastung, erheblich mehr Segel zu tragen und den durch die gegenüber den Klippern völligeren Linien des Unterwasserschiffs bedingten Geschwindigkeitsverlust auszugleichen. Die kontinuierliche Entwicklung effizienterer Dampfmaschinen bedeutete allerdings, dass das Ende der kommerziellen Segelschiffahrt aufgeschoben, nicht aber verhindert werden konnte.

Ansichtskarten- & Briefmarkenbörse

Haus der Jugend :: Mitternachtsgasse 8 :: 55116 Mainz

Samstag, 19. März 2016

von 8 bis 15 Uhr

Kontakt Roman Henn, Postfach 250115, 55054 Mainz

Telefon 0 61 31 - 69 04 92

Der
Verein für Briefmarkenkunde von 1885 e.V. Mainz
sowie die
Jungen Briefmarkenfreunde Mainz von 1960
laden herzlich ein zum

Großtauschtag

für Briefmarken, Belege und Ansichtskarten

im *Haus der Jugend (HdJ)*
Mitternachtsgasse 8, 55116 Mainz
(Nähe Landtag)

am

Sonntag, den 10. Juli 2016
Sonntag, den 09. Oktober 2016

9:00 bis 15:00 Uhr
Eintritt frei!

(Für Ihr leibliches Wohl ist bestens gesorgt!)



Tischvergabe & Kontakt:

Lothar Keil
0 61 31-36 88 42
lothar.keil@t-online.de





Wie bereits im letzten Jahr bietet der Verein wieder eine gemeinsame Fahrt zur Internationalen Briefmarkenmesse in Essen an, die diesmal vom 12. bis 14. Mai stattfindet. Wir treffen uns am Donnerstag, den 12. Mai um 7.30 Uhr zur Abfahrt am Westausgang des Hauptbahnhofs unter der Hochbrücke.

Der Eintritt zur Messe ist frei. Nähere Informationen finden Sie unter www.briefmarkenmesse-essen.de

Verbindliche Anmeldungen bitte bis zum 29. April beim Vorstand.

Nach der am 11. November 2014 erfolgten Nutzungsuntersagung des Holzturms durch das Wirtschafts- und Liegenschaftsamt der Stadt Mainz (siehe auch MPS 3/2014 ff.) waren die Bibliothek und die Räume unserer Jugendgruppe nunmehr fast anderthalb Jahre nicht nutzbar.

Nach einem Zwischenspiel im Haus der Jugend und in den Privaträumen unseres Jugendgruppenleiters Bernd-Dieter Buscke (Danke Dieter!), ist nun wieder ein „geregelter Betrieb“ möglich.

Am 10. Februar 2016 wurden die letzten Verschmutzungen in unserem Gruppenraum, verursacht durch eine Baufirma während der Fassadenarbeiten, von einer Gebäudereinigungsfirma im Auftrag der GWM beseitigt sowie der Raum und unser Bücherbestand komplett gereinigt. Ab Dienstag, den 16. Februar, werden wir den Raum wieder für die Gruppenstunden unserer Briefmarkenjugend nutzen können. (bdb/red)

.....

Es gibt eine neue Portalseite zur Philatelie, die einen Test lohnt: stampontheweb.com ist eine schnörkellose Service-Webseite, die auch in der Benutzerschnittstelle so einfach wie möglich gehalten ist, um ihren philatelistischen Inhalt bestmöglich zur Geltung zu bringen. StampOnTheWeb ist ein Projekt des AICPM (Italienischer Verband der Militärpost Sammler), des größten italienischen Verbands für Postgeschichte. (red)

VERANSTALTUNGSKALENDER FÜR DEN VERBAND DER PHILATELISTEN-VEREINE HESSEN, RHEIN-MAIN-NAHE E.V.

So, 06. März 2016 - 09.00 bis 15.00

Großtausch

65205 WI-Erbenheim, Bürgerhaus

Jürgen Bärsch, Buschungstr. 76

65205 Wiesbaden - 0611-404666

So, 13. März 2016 - 9.00 bis 15.00 Uhr

Großtausch, NUMIPHIL Nr. 49

65520 Bad Camberg, Gemeindezentrum

Hartmut Biegel, Obertorstr. 21

65520 Bad Camberg - 06434-7048

So, 20. März 2016 - 9.00 bis 16.00 Uhr

68. Landesverbandstag

55116 Mainz, Haus der Jugend

Lothar Both, Heidelbergerfaßgasse 9

55116 Mainz - 0170-2209416

So, 20. März 2016 - 8.30 bis 14.00 Uhr

Großtausch

63128 Dietzenbach, Bürgerhaus

Heinz Friedberg, Hofheimer Str. 1

63128 Dietzenbach - 06074-46391

So, 03. April 2016 - 9.00 bis 15.00 Uhr

Großtausch

63450 Hanau, Nachbarschaftshaus

Werner Klieber, Katharina-Belgica-Str. 1

63450 Hanau - 06181-21808

So, 24. April 2016 - 8.00 bis 14.00 Uhr

Großtausch

60435 Frankfurt, Saalbau Bürgerhaus

Ronneburg, Großer Saal

Horst Goy, Inheidener Straße f3

60385 Frankfurt - 069-458045

So, 5. Mai 2016 - 9.00 bis 15.00 Uhr

96. Main-Taunus-Großtauschtag

65719 Hofheim, Stadthalle

Heinz-Peter Wilke, Hunsrückstr. 7,

65719 Hofheim - 06192-952741

Sa, 18. Juni 2016 - 10.00 bis 17.00 Uhr

So, 19. Juni 2016 - 10.00 bis 16.00 Uhr

Wettbewerbsausstellung im Rang 3

55595 Sponheim, Grafenberghalle

Bernhard Haas, Roseneck 4

55595 Sponheim - 06758-7477

Ausstellungsleiter und Kontakt

Udo Zimmermann - 06758-93530

Weitere Termine und Detailinformationen

unter www.philatelie-hessen.de

VEREIN FÜR BRIEFMARKENKUNDE VON 1885 E.V. MAINZ VERANSTALTUNGSTERMINE BIS JULI 2016

Unsere allgemeinen Vereinsabende finden jeden 1. Donnerstag (Schwerpunkttausch und „Der besondere Beleg“) und jeden 3. Donnerstag (Vortrag im Verein) im Monat statt. Beginn jeweils 19:30 Uhr. Gäste sind immer herzlich willkommen!

Die Treffen finden in der Schillerstube des Proviant-Magazins, Schillerstraße 11A, 55118 Mainz, statt.

Donnerstag, 03. März 2016

Fastnachtsmuseum, Führung durch die Ausstellung „Fassenacht in Rheinhessen“

Donnerstag, 17. März 2016

Jahreshauptversammlung (Fort Hauptstein)
Nur für Vereinsmitglieder!

Sonntag, 20. März 2016

68. Landesverbandstag der Philatelistenvereine Hessen, Rhein-Main-Nahe e.V.
im BdPh (Haus der Jugend, Mainz)
Briefmarkenschau, Sonderstempel,
Erinnerungsganzsache (Vollständiges
Programm im vorliegenden MPS, Seite 17)

Donnerstag, 07. April 2016

Schwerpunkttausch: Russland & UdSSR

Donnerstag, 21. April 2016

Vortrag: *Spanische Ganzsachenpostkarten*
1873-1889 (Ralf Reinhold)

Donnerstag, 05. Mai 2016

Fällt aus! (Christi Himmelfahrt)

Donnerstag, 19. Mai 2016

Vortrag: *Ausgesuchte Mainzer Bahnpostbelege ab 1861* (Bernd-Dieter Buscke)

Donnerstag, 02. Juni 2016

Schwerpunkttausch: Spanien & Portugal

Donnerstag, 16. Juni 2016

Vortrag: N.N.

Donnerstag, 07. Juli 2016

Schwerpunkttausch: Österreich

Donnerstag, 21. Juli 2016

Vortrag: N.N.