

Leophils Welt

Die Zeitschrift für die Mitglieder
der der Jungen Briefmarken-
freunde Hessen



Ausgabe 3/2018 (Jahrgang 6)

Hauptthema Leuchttürme



Original und Briefmarke - der Leuchtturm der Insel Neuwerk

www.briefmarkenjugend-hessen.de



Inhalt

Vorwort	3
Leuchttürme	4
Die Postleitzahl.....	12
Geschichte der Pferde-, Dampf- und Straßenwalzen	15
Warum ein Briefkasten auf der Isle of Man vorrübergehend nicht nutzbar ist.....	22
Leophil nimmt unter die Lupe - Geld.....	23
Neue (Sonder-) Briefmarken in Deutschland.....	27
Dauerserie Blumen - Klatschmohn.....	30
Aus den Gruppen.....	31
Kloster des Deutschen Ordens in Wien	36
Hier stimmt was nicht!.....	40

Impressum

Herausgeber: „Junge Briefmarkenfreunde Hessen e. V.“

Verantwortlich für den Inhalt im Sinne des Pressegesetzes:

Markus Holzmann, Schreberstr. 24, 67551 Worms

Redaktion: Wolfgang Greiner, Grunerstr. 14, 65510 Idstein

Druck: rainbowprint.de, Auflage 750

Ausgezeichnet mit dem CG-Award 2014 für Jugendliteratur und Nachwuchsförderung.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers oder der Redaktion wider. Bei der Einsendung von Beiträgen gehen wir davon aus, dass die Einwilligung von Betroffenen (Bilder) vorliegt.

Redaktionsschluss für Heft 4/18: 31.10.2018



Vorwort

Liebe Mitglieder,

und schon wieder sind einige Monate vergangen und ihr erhaltet mein neues Heft. Gerade als mein Heft fertig wurde und ich an diesem Vorwort sitze, finde ich eine tolle Postkarte in meinem Briefkasten, die auch noch so richtig zu unserem Hauptthema passt:



*Die besten Grüße von
der Nordseeküste bei
Temperaturen, fast wie in
Afrika, sendet Dir*

F.-J. Brauch

Ach ja, was lese ich da, Temperaturen wie in Afrika, Stimmt, hier in Worms auch, da muss ich gar nicht irgendwo hin in Urlaub fahren. Ich hoffe, Ihr hattet schöne Ferien und jetzt geht es wieder richtig los mit den Briefmarken.

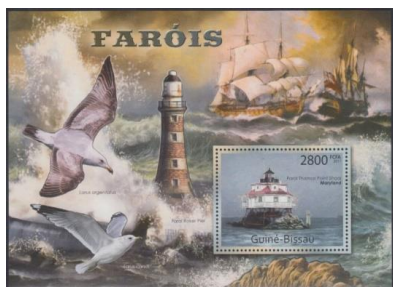
Viele Grüße
Euer Leophil

Leuchttürme

Jean-Pierre Marik, Rudi Tschierschke, Michael Schäfer

Vermutlich waren es Frauen, die auf einer Klippe ein Feuer entzündeten, dessen flackernder Schein die heimkehrenden Boote in den sicheren Hafen leiten sollte. Dann graute der Morgen und die Boote waren nicht heimgekehrt. Und so brannte in der folgenden Nacht wieder ein Feuer. So hat es wohl begonnen.

Leuchttürme sind die Wahrzeichen der Seefahrt. Nachts senden sie geheimnisvolle Lichtzeichen über das Meer, tagsüber stehen sie als majestätische Wachposten an der Küste. Ihnen verdanken Tausende von Seeleuten ihr Leben: Die blinkenden Lichter warnen vor gefährlichen Untiefen, Sandbänken und Riffen. Daher findet man auch besonders viele Leuchttürme an den felsigen Küsten Frankreichs und Großbritanniens.



Orientierung

Der klassische Leuchtturm, oder wie es in der Schifffahrt heißt Leuchtfeuer, dient der Schifffahrt als Orientierungshilfe auf See oder nahe einer Küste. Rund, eckig, klein, groß, schlicht oder pompös wie eine Festung, rotweiß geringtelt oder aus unbehauenen Bruchstein. Die Leuchttürme sind so gestaltet, dass sie leicht voneinander unterschieden werden können. Diese Charakteristik dient bei Tag als Landmarke. Die Form

und Farbgebung des Turms fällt ebenso wie das nächtliche Leuchten unter den Begriff Kennung. Dazu gehören auch der Blinkrhythmus und die Farbe des Lichtes. Anhand dieser Kennung können die Schiffe, vor allem nachts, wenn die Küste nicht zu sehen ist, den Turm eindeutig erkennen und wissen somit, wo sie sich gerade befinden und wohin sie weiter fahren sollen.



4 von 28 verschiedenen Leuchttürmen aus der deutschen Briefmarkenserie, die 2004 gestartet wurde (Stand 2017)

Seefeuer: Besonders hohe Türme mit einem sehr starken Licht, das in alle Richtungen strahlt, können schon aus großer Entfernung gesehen werden. So können die Schiffe den Hafen ohne

Umweg direkt ansteuern. Je nachdem wie hoch der Turm gebaut wurde und wegen der Erdkrümmung sind die Entfernung vom Turm bis zum Horizont und natürlich auch die Entfernung, wann das Schiff den Turm frühestens erkennen kann, unterschiedlich groß. Vom Schiff aus sieht man einen Menschen am Ufer erst aus 5 km Entfernung, einen 10 m hohen Turm aus 12 km und einen 30 m hohen Turm bereits aus 20 km. Steht der Turm auch noch auf einem Hügel oder ganz oben auf einer hohen Klippe, wird er noch viel früher gesehen. Die größten Türme sind sogar über 100 m hoch.



Leitfeuer: Ein oder mehrere Leuchttürme, die den genauen Weg zwischen Hindernissen und Gefahrenstellen zeigen. Häufig leuchtet der Turm ohne zu blinken scharf abgegrenzt in verschiedenen Farben. Sieht man das gelbe Licht, so fährt man richtig. Weicht man etwas nach rechts oder links von dem sicheren Fahrwasser ab, so sieht man das Licht, das durch die meist rot und grün gefärbten Nachbarfenster des Turmes scheint.



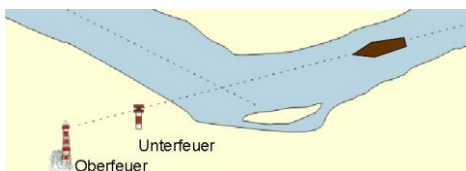
„Beachy Head“ - Südküste von England mit einer Tragweite von 25 Seemeilen.

Orientierungsfeuer: Sie haben die gleiche Funktion wie die Seefeuer, sind jedoch kleiner, da sie nur zur Orientierung an den Küsten dienen und somit nicht so weit gesehen werden müssen.



Richtfeuer: Es hat die gleiche Funktion wie das Leitfeuer, besteht aber aus zwei unabhängig voneinander aufgestellten Leuchttürmen. In Deckung gebracht kennzeichnen sie das Fahrwasser. Das

Oberfeuer ist größer als das Unterfeuer. So ist eine eindeutige Differenzierung möglich und das Oberfeuer wird nicht verdeckt. Die Zusammengehörigkeit von Oberfeuer und Unterfeuer wird durch eine identische Kennung gezeigt.



Warnfeuer: Diese Leuchttürme warnen vor einer bestimmten Gefahr wie vor Klippen, Riffen, Untiefen oder Sandbänken oder manchmal auch Wracks.



Feuerschiffe: Diese Schiffe werden an wichtigen Positionen verankert, an denen aufgrund der Wassertiefe oder der Beschaffenheit des Untergrunds ein Leuchtturm nicht oder nur mit hohem Aufwand errichtet werden kann.

„Elbe 1“ ist eine Position in der Elbmündung, auf der sich bis 1988 ein bemanntes und anschließend bis 1999 ein unbemanntes Feuerschiff befand. Seit 2000

befindet sich dort nur noch eine rot-weiße Leuchttonne.

Mittlerweile sind alle deutschen Feuerschiffe außer Dienst. Einige werden noch als Museumsschiff genutzt, andere auch für Charterfahrten oder Abenteuer-Kreuzfahrten z. B. ins Nordpolarmeer. In Emden auch als Restaurant und Standesamt.



Bürgermeister O'Swald II ist die letzte bemannte Elbe 1 und jetzt ein Museumsschiff in Cuxhaven. Mit einer Länge von 57,30 m war es das größte Feuerschiff der Welt.

In den **Leuchtfeuerverzeichnissen** und auch in den Seekarten sind alle Leuchttürme mit ihrer Kennung und Funktion genau aufgelistet. Zu den Leuchtfeuern gehören nicht nur die Türme, sondern auch am Boden verankerte schwimmende Bojen und viele weitere meist rote und grüne Lichter entlang der Fahrwasser.



Standorte einiger deutscher Leuchttürme

Die ersten Leuchttürme der Antike

Fest steht, dass im Mittelmeerraum schon viele Jahrhunderte vor Christi Geburt an der Schwelle zwischen Morgen- und Abendland reger Seehandel stattfand. Die Idee, mit Hilfe eines weithin sichtbaren Lichtes Booten nicht nur den Weg in den heimatlichen Hafen zu weisen, sondern auch als weithin sichtbare Landmarke zur Schiffsnavigation beizutragen, dürfte deshalb schon sehr alt sein. Man schreibt den Griechen zu, die ersten Betreiber von Leuchtfeuern gewesen zu sein.

Der älteste, wirklich bedeutende Leuchtturm dürfte der bekannte Turm von Alexandria sein. Er ist aber definitiv nicht der erste Leuchtturm der Welt, wie oft zu lesen ist. Die Ägypter bauten diesen Turm auf einer dem Nildelta bei Alexandria vorgelagerten Insel um 300 v. Chr. Sein Bau soll 17 Jahre gedauert haben. Er wurde 1302 bei einem Erdbeben zerstört.



Er gehört zu den sieben Weltwundern, genauso wie der Koloss von Rhodos, der in seiner Hand eine Feuerschale hielt. Er war 35 m hoch und soll in der Hafeneinfahrt von Rhodos gestanden haben. Leider wurde er bereits nach 66 Jahren auch von einem Erdbeben zerstört.



Die Römer errichteten ein dichtes Netzwerk von Leuchttürmen an den Küsten rund um das Mittelmeer bis Nordfrankreich und Großbritannien. Sie bauten Türme aus Stein, auf deren Spitze sich Feuerkörbe befanden.

Der älteste Leuchtturm, der sich noch heute in Betrieb befindet, ist der im 1. Jahrhundert nach Christus errichtete römische „Torre de Hércules“. Er steht in der Nähe der heutigen Stadt La Coruña an der spanischen Nordwestküste.



Die Leuchttürme im Mittelalter

Nach dem Untergang des römischen Reichs fehlte an den meisten europäischen Küsten eine kontrollierende Macht. Während der Mittelmeerraum nun überwiegend durch die arabische Welt beherrscht wurde, die Handelskontakte nach Asien herstellte, herrschte an den übrigen Küsten vor allem auf Grund der gefürchteten Normannen Angst und Schrecken. Die Küstendörfer sahen sich Plünderungen durch Seeräuber ausgesetzt. Niemand kam mehr auf die Idee, ein weit sichtbares Leuchtfeuer anzuzünden, weil sonst die von der See kommenden Angreifer angelockt werden könnten.



Ab dem 12. Jahrhundert kam die Seefahrt im Mittelmeerraum und etwas später durch den Handel der deutschen Hanse im nordeuropäischen Raum allmählich wieder in Gang.

In den folgenden Jahrhunderten entstanden entlang der großen Handelsrouten und im gesamten Ostseeraum weitere Leuchtfeuer, die immer weiter verbessert wurden.

Immerhin wurde nahe des englischen North Shields im Jahre 1540 die erste Richtfeuerlinie der Welt erfunden. Um einen Weg durch die gefährlichen Sandbänke zu markieren, wurden zwei Laternen an Masten so angeordnet, dass sie vom Schiff aus hintereinander gesehen das freie Fahrwasser kennzeichneten. Das Beispiel machte weltweit Schule, und heute findet man überall an schwierigen Fahrwassern solche Richtfeuer.

Zu dieser Zeit hatte sich längst das »Feuergeld« durchgesetzt. Die Schiffsführer mussten beim Einlaufen in den nächsten Hafen meist eine Gebühr bezahlen, der für die Aufrechterhaltung des Feuerbetriebes eingezogen wurde.

Funktion und Technik

Im Laufe der Geschichte des Leuchtturms veränderten sich die Architektur, Bautechnik und Materialien.



Bis in die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts hinein waren in Deutschland anfangs noch Kerzenlaternen, später sogenannte Feuerblüsen in Betrieb: Auf einem Holzgerüst oder einem steinernen Turm wurde unter freiem Himmel auf einem Gitterrost oder in einem Eisenkorb Holz oder Kohle verbrannt.



Außerdem gab es auch die für den Ostseeraum typischen *Wippfeuer*, bei denen der Eisenkorb mit dem Kohlefeuer über einem langen Balken mit Gegengewicht in die Höhe geschwenkt wurde.



Ursprünglich wurden Holz, Reisig, Teer oder Kohle als Brennmaterialien verwendet, später nutzte man Öl, Gas und Elektrizität zur Erzeugung des Lichtes. Erst die Einführung moderner Lampen und Parabolspiegel löste die historischen Anlagen ab.



Für den Bau der Türme wurde früher nur Holz und Stein, später Gusseisen und Stahl und heute wird überwiegend Stahlbeton, Aluminium und glasfaserverstärkter Kunststoff verwendet.

Wächter des Lichts

Nicht für jeden ist es ein Traumberuf: Einsam in einem Turm, womöglich weit abgelegen von der nächsten Ortschaft, dabei Stürmen, Feuer und anderen Gefahren ausgesetzt, kam der Leuchtturmwärter seinen Aufgaben nach.

Zu den Aufgaben der Leuchtturmwärter zählte anfangs die Beschaffung von Brennmaterial wie Holz, Torf oder Kohle und das Beseitigen von Asche sowie das rechtzeitige Anzünden und Überwachen des Feuers. Im 19. Jahrhundert wurde der Beruf immer komplizierter: Die

Wächter mussten Petroleum aus den feuersicheren Lagern zur Laterne transportieren, Linsen reinigen und die Mechanik warten.

Nicht zu vergessen ist die große Verantwortung gegenüber den Seefahrern, deren Überleben von der Arbeit des Wachpostens, nämlich dem Instandhalten des blinkenden Nachtlichts abhängig war. Trotzdem: Den Begriff Leuchtturmwärter umweht immer auch eine Brise Romantik, vielleicht gerade deshalb, weil es diesen traditionellen Beruf heute nicht mehr gibt. Als in Deutschland im Jahr 1986 der letzte Leuchtturm automatisiert wurde, ging auch der letzte Wärter.



Auch sein Arbeitsplatz, der Leuchtturm, verliert zunehmend an Bedeutung: Radar, sonar- und satellitengestützte Navigationshilfen machen den Lichtzeichen Konkurrenz. Viele Türme dienen heute nur noch als Museum, Touristenattraktion, Jugendherberge oder extravaganter Wohnhaus; einige stellte man unter Denkmalschutz.

Strandräuber

Das Sammeln und die Veräußerung von Strandgut war in den über Jahrhunderte hinweg oft sehr armen Küstenregionen wie denen an der Nordsee und Ostsee ein wesentlicher Beitrag zur Existenzsicherung. Angetrieben wurden die meisten Strandräuber durch ihre Armut. Das Strandgut bot ihnen eine notwendige Ergänzung des kargen Einkommens. Weil nicht immer ausreichend wertvolles Strandgut zu finden war, wurde oft nachgeholfen.

Beim „aktiven Strandraub“ wurden mit falschen Leuchtfeuern bewusst Schiffe auf Untiefen, Riffe oder auf den Strand gelockt und dann geplündert. Auf die Besatzung des Schiffes wurde dabei keine Rücksicht genommen, schließlich durfte es keine Zeugen geben. Meist geschahen diese Verbrechen auch bei stürmischem Wetter, damit bei schlechter Sicht das falsche Leuchtfeuer leichter mit dem richtigen verwechselt werden konnte.

Ein „ganz besonderer“ Leuchtturm

Malerisch rot-gelb geringelt und vom „ostfriesischen Götterboten“ Otto bekannt gemacht, ist der Pilsener Leuchtturm ein attraktiver Anziehungspunkt und ein begehrtes Fotoobjekt.



Freiheitsstatue - kein Leuchtturm (links unten und unten)



Das Leuchtfeuer entstand 1891 und ist 11 m hoch. Anfangs sorgte eine Petroleumdochtlampe für Licht, bis sie 1900 durch ein Glühlicht und eine Optik ersetzt wurde. Bis 1915 führte das Leitfeuer die Schiffe durch die Emsbörnerinne. Heute kann der Turm besichtigt werden und Paare können sich im Ständesamtstübchen unterm Dach trauen lassen.

Die Fackel sollte ursprünglich als Leuchtturm dienen. Aber selbst von Manhattan aus sah die beleuchtete Fackel eher wie ein Glühwürmchen als ein Leuchtfeuer aus. Wissenschaftler bastelten jahrelang daran herum, bekamen sie aber einfach nicht hell genug. Deswegen hat die Fackel nun keine Funktion mehr.



**Otto-Briefmarke von 2017
mit Autogramm**

Leuchttürme auf Briefmarken

Wer sich eine Leuchtturmsammlung aufbauen möchte, findet auf der ganzen Welt zahlreiche Briefmarken. Mittlerweile gibt es sogar einen eigenen Katalog, in dem fast alle aufgelistet sind. Auch auf Stempeln kann man Leuchttürme finden.



Die Postleitzahl

Markus Holzmann, AIJP



In diesem Jahr gibt es seit 25 Jahren in Deutschland die 5-stellige Postleitzahl. Am 1.7.1993 wurden einheitliche 5-stellige Postleitzahlen (PLZ) in Deutschland eingeführt; oben ein Sonderstempel zum 20-jährigen Jubiläum). Warum wurden überhaupt Postleitzahlen eingeführt? Da müssen wir in der Geschichte etwas weiter zurückblicken:

Die Postleitzahl gibt es in Deutschland seit 1941, als im Deutschen Reich zweistellige Postleitgebietennummern, zunächst für den Paket- und Päckchendienst, eingeführt wurden. Ab 1944 galten diese Postleitgebiete auch für den Briefverkehr. Die Einführung eines Postleitzahlensystems liegt im Zweiten Weltkrieg begründet. Während des Krieges stieg das

Postaufkommen durch Feldpostsendungen und vor allem Feldpostpäckchen enorm an. Die meisten erfahrenen Postler, die die Sendungen sortierten, mussten als Soldaten dienen und wurden durch unerfahrene Postsortierer mit unzureichenden Kenntnissen ersetzt, was zu vielen Fehlern bei der Zustellung führte.

Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs existierten die Postleitzahlen (zweistellig, numerisch mit einstelligem Buchstabenzusatz) weiter. Auch nach der Gründung der Bundesrepublik und der DDR im Jahre 1949 galten mit leichten Anpassungen an die jeweiligen Staatsgrenzen die alten Postleitzahlen weiter. In den 1950er Jahren hielten sich immer weniger Briefschreiber an die Postleitzahlen. Nur noch jede dritte Sendung hatte die Postgebietsleitzahl in der Anschrift. Dies führte sogar dazu, dass im Bereich der Bundespost Anfang der 1950er Jahre Überlegungen stattfanden, auf Postleitzahlen komplett zu verzichten. Mitte der 1950er Jahre wurde über ein neues System nachgedacht, da man immer mehr Maschinen zur Verteilung einsetzen wollte.



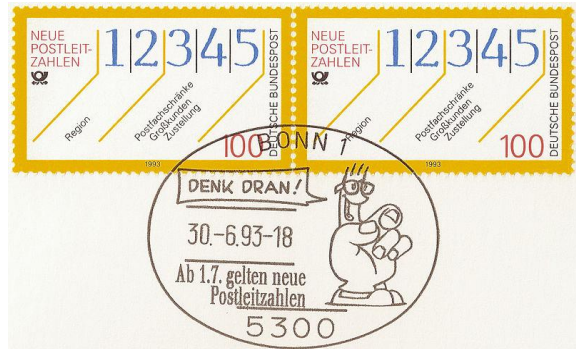
Das neue Postleitzahlensystem in der Bundesrepublik wurde 1961 von dem damaligen Bundespostminister Richard Stücklen vorangetrieben und am 23. März 1962 eingeführt. Das vierstellige System berücksichtigte ein geeintes Deutschland und reservierte die Bereiche 1001 bis 1999, 2500 bis 2699, 3600 bis 3999 und 9000 bis 9999 (insgesamt 2599 Stück) für die damalige DDR. Daher wurden Postleitzahlen aus diesen Zahlenbereichen im Westen nicht zugeteilt. Die 1000 wurde für West-Berlin benutzt. Für das Bundesgebiet einschließlich West-Berlins verblieben 7400 Zahlen. Die Bundespost machte ab März 1962 mit dem Slogan „Vergissmeinnicht - die Postleitzahl, der schnelle Wegbegleiter“ Werbung für das neue System. Bereits ab Ende 1962 trugen rund 75 % aller Briefsendungen die Post-

leitzahl. Ein Jahr später waren es bereits 94 %.

Zum 1. Januar 1965 führte die Deutsche Post in der DDR ein eigenes vierstelliges Postleitzahlensystem ein. Dieses war allein auf die DDR zugeschnitten, Nummern aus dem gesamten Zahlenbereich

von 1000 bis 9999 wurden auf die 15 Bezirke der DDR verteilt, größere Städte in der DDR bekamen mehrere Postleitzahlen zugeordnet. In wesentlichen Zügen ähnelte das DDR-System dem in der Bundesrepublik.

1990 existierten im wiedervereinigten Deutschland daher zwei vierstellige Postleitzahlensysteme. Von insgesamt 5420 Postleitzahlen entfielen 3400 auf das Verkehrsgebiet West und 2020 auf das Verkehrsgebiet Ost. Deshalb war im Postverkehr mit dem jeweils anderen Verkehrsgebiet vor jede Postleitzahl ein „O“ für „Verkehrsgebiet Ost“ (zum



Beispiel O-2300 Stralsund) oder ein „W“ für „Verkehrsgebiet West“ (zum Beispiel W-2300 Kiel) zu setzen, um die Eindeutigkeit zu wahren, „bis ein neues, kundengerechtes und effizientes Postleitzahlensystem, das auf Dauer Bestand hat, zur Verfügung steht.“

Verworfen wurde der Vorschlag, lediglich die 802 Postleitzahlen zu ändern, die doppelt vergeben waren, und ansonsten alles beim Alten zu belassen.

Am 24. Oktober 1991 entschied der Vorstand der Deutschen Bundespost Postdienst sich für ein komplett neues fünfstelliges System, welches das Posttechnische Zentralamt bis 1993 entwickeln sollte. Hierzu holte man die Erfahrungen anderer europäischer Postverwaltungen mit einem solchen System ein: (Frankreich, Niederlande und vor allem Schweden). Die

so dass in den meisten Ballungsräumen die erste Stelle oder die ersten beiden Stellen mit der alten Postleitzahl identisch waren.

Ein weiterer Grund für die Einführung der fünfstelligen Postleitzahlen war die Automatisierung der Briefverteilung. Mit der Einführung des neuen Systems wurde die Grundlage für die Briefzentren geschaffen, mit denen Briefe in nur zwei Sortiergängen den Zustellern zugeführt werden.



Die Einführung des neuen Systems 1993 wurde von einer massiven Werbekampagne begleitet, unter anderem wurde eine eigene Sondermarke herausgegeben. Es wurde die einer Hand ähnliche Comicfigur Rolf mit dem Spruch „Fünf ist Trümpf“ erfunden. Zum 10-jährigen Jubiläum 2003 gab es sogar eine eigene Marke für „Rolf“.



Leitregionen der neuen fünfstelligen Postleitzahl orientierten sich am vierstelligen westdeutschen System,

Geschichte der Pferde-, Dampf- und Straßenwalzen

Christina und Joseph Kratzer

Bevor die Dampf- und Straßenwalzen ihren Siegeszug begannen, wurden meist von Pferden gezogene Walzen beim Straßenbau eingesetzt.



Pferdegezogene Straßenwalze von 1800

Walzen werden seit etwa 1830 im Straßen- und Erdbau eingesetzt und waren in der Frühzeit vorwiegend von **Pferden gezogene Geräte**. Sie bestanden anfangs aus Stein und später ausschließlich aus Gusseisen. Man beschwerte sie zusätzlich mit Steinen oder einem Wasserballast. Dampfwalzen wurden in den frühen 1860ern entwickelt und erfolgreich eingesetzt. **Die Dampfwalzen** sind im Prinzip selbstfahrende Lokomobile, bei denen die Räder durch Walzen ersetzt wurden.



Anfang des 20. Jahrhunderts wurden die Dampfwalzen von Walzen mit Dieselmotor verdrängt, wobei **der grundsätzliche Aufbau** mit einer durchgehenden Walze vorne und zwei Walzenrädern hinten zunächst beibehalten wurde. Die erste Walze mit Dieselmotor wurde 1911 von der Firma Hamm auf den Markt gebracht.



**Ceskoslovensko Tschechoslowakei
1988 Dampfwalze 1936**



Canada 1998 Dampfwalze 1914



Dieselwalze Jahr 1930



Bulgarien 1960 Dampfwalze 1920



Rumänien 1960 Dampfwalze 1934



Island 2000 Sonderstempel mit Dampfwalze 1926



Russland 1936 Dampfwalze 1930



Dreiradwalze mit Dieselmotor aus den 1950-er Jahren

Erst 1958 folgte die *Tandemvibrationswalze*. Diese Technik ermöglichte fortan eine *wirkungsvollere* und *schnellere* Verdichtungsarbeit. Vor der Einführung von *Walzenzügen* 1976 wurde die *Einzel-Vibrationswalze* überwiegend als Anhänger von Planiertrappen oder Traktoren gezogen.



Walzenzug mit Glattmantelbandage und Dieselantrieb von 1976



China Ganzsache 2004 mit Walzenzug von 1984



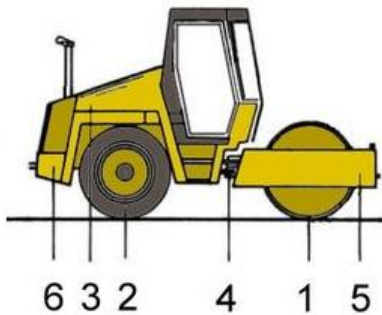
China Ganzsache 2002 mit Walzenzug von 1980

Der **Walzenzug** ist sowohl mit einer Walzenbandage als auch mit einer Luftbereifung ausgestattet. Beide Teile können entweder starr oder mittels einer Knicklenkung verbunden sein. Die Fahrerkabine befindet sich in der Mitte der Maschine, dahinter ist der Motorraum angeordnet. Um ein Ankleben lehmiger Böden an der Bandage zu verhindern, werden diese vom Abstreifer, der sich direkt an der Bandage befindet, entfernt. Am hinteren Ende des Walzenzuges befindet sich ein zusätzliches Gewicht, um die Verdichtungsleistung zu erhöhen. Das Betriebsgewicht liegt je nach Bauart zwischen 3,3

und 32,5 t, die Leistung liegt zwischen 22 und 190 kW.



**Walzenzug Schafffußbandage
1982**



Bestandteile eines Walzenzuges:

- 1. Bandage
- 2. Luftbereifung
- 3. Motorraum
- 4. Knicklenkung
- 5. Abstreifer
- 6. Zusatzgewicht

Grundsätzlich muss bei Walzen zwischen einer *dynamischen* (Verdichtung durch Bewegung) und einer *statischen* (Verdichtung durch Gewicht) unterschieden werden. Sie kommen auf Baustellen

im Erdbau und im Straßen- und Wegebau zum Einsatz. Je nach Einsatzort und zu verdichtendem Untergrund haben sich über die Zeit verschiedene Walzentypen entwickelt.



**Gummiradwalze mit starrem
Rahmen im Straßenbau von 1982**

Die Gummiradwalze gehört zur Gruppe der *statischen* Walzen und bewirkt alleine durch ihr Gewicht eine Verdichtung des Untergrunds. Sie wird größtenteils in der *Asphaltverdichtung* eingesetzt, ist aber auch für den Erdbau geeignet. Die Gummiräder der Maschine sind einzeln aufgehängt und verdichten den Untergrund mit Hilfe der Walk- und Knetwirkung. Sie besitzen ein Eigengewicht von bis zu 14 t, was einer *Einzelradlast* von rund 1,8 t entspricht.



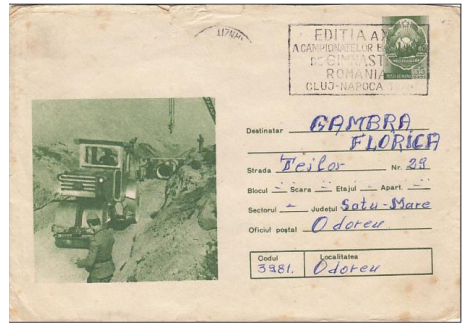
Knickgelenkte Tandemvibrationswalze mit Tellerstreuer im Asphaltbau von 1985



Jamaika 1978 Gemälde mit Tandemwalze 1983



Russland Ganzsache 1983 mit Tandemwalze 1978



Rumänien Ganzsache 1978 mit Tandemwalze 1974



Rumänien Ganzsache 1978 mit Tandemwalze 1974



China Ganzsache 2000 mit Tandemvibrationswalze 1986

Diese besitzen zwei Walzenkörper mit *Glattmantelbandage* und wer-

den zur Verdichtung von Asphalt verwendet. Oberhalb der Walzenkörper oder unterhalb der Fahrerkabine sind Wassertanks angebracht, die zur *Beschwerung* der Tandemvibrationswalze dienen und die *Berieselung* der Bandagen ermöglichen. Die Berieselung ist notwendig, um ein *Ankleben* von frischem Asphalt zu verhindern.



**Eine Kombiwalze der 8-t-Klasse
1990**

Die Gummiräder sind zusätzlich mit einer Schürze abgedeckt um ein frühzeitiges Auskühlen zu verhindern. Kombiwalzen vereinen die *Verdichtungswirkung* einer Gummiradwalze und Tandemvibrationswalze in einem Gerät. Der Aufbau entspricht der einer Tandemvibrationswalze mit dem Unterschied, dass die *hintere Bandage* durch *Gummiräder* ersetzt wurde. Eing-

setzt werden diese Typen vorwiegend beim Straßenbau.



**Dreiradwalze mit Dieselmotor von
1964**

Die Dreiradwalze liegt entwicklungsgeschichtlich zwischen der Dampfwalze und der Vibrationswalze. Die Fahrerkabine ist nach allen Seiten offene Führerstände. Die *Dreiradwalze* wirkt alleine durch ihr *statisches Gewicht*. Der Antrieb erfolgt über einen Dieselmotor.



**Grabenwalze im Leitungsbau
1985**

Grabenwalzen sind kleine Vibrationswalzen, die entweder direkt *handgesteuert* sind oder auch per Fernbedienung gelenkt werden. Dies hat den Vorteil, dass sich der Maschinenführer im Fall eines *Grabeneinbruchs* außerhalb des Gefahrenbereichs aufhält. Aufgrund ihrer Größe und ihrer Wendigkeit werden sie überwiegend zur Verdichtung von Gräben im Kanal- und Leitungsbau eingesetzt. Sie besitzen in der Regel vier unabhängig voneinander gesteuerte *Schafffußbandagen* zur Verdichtung von Bodenmaterial.



Schweiz 1986 MK mit Spielzeug Dampfwalze von 1924



DDR 1980 mit Spielzeug Dampfwalze von 1920 (links unten)



Island 2000 Dampfwalze 1930

Quellen: Wikipedia.de, Delcampe.net

Warum ein Briefkasten auf der Isle of Man vorrübergehend nicht nutzbar ist

Auf Facebook postete die Postverwaltung der Isle of Man eine interessante Nachricht - damit sie besser lesbar ist, haben wir Sie für Euch übersetzt:

Briefkasten von Ballaugh vorübergehend wegen neuer Bewohner geschlossen.



Bitte beachten Sie, dass der Briefkasten in Ballaterson vorübergehend geschlossen ist, da wir einige neue Gäste haben! Wir öffneten den Briefkasten nach dem Wochenende, um die Post abzuholen und fanden einen fre-

chen Besucher, der entschieden hatte, dass der Briefkasten ein sicheres Zuhause für seine kleine Familie sein würde.



Wir würden es uns nicht erlauben sie rauszuschmeißen, bevor sie mit der Aufzucht der Jungen fertig sind, also schließen wir diesen Briefkasten bis auf weiteres.

Das Postamt der Isle of Man entschuldigt sich für etwaige Unannehmlichkeiten, die Ihnen dadurch entstehen könnten.

Leophil nimmt unter die heute: Geld

Vor Kurzem habe ich gelesen, dass in Deutschland vor genau 70 Jahren die Deutsche Mark eingeführt wurde, genannt DM. Da habe ich mich gefragt, was denn die DM ist, denn immerhin zahlen wir doch mit Euro. Mein Chef Markus hat mir dann erklärt, dass wir bis 2001, also bis vor 17 Jahren, in Deutschland die DM hatten, in Österreich hieß das Geld Schilling, in Frankreich Franc und dass man beschossen hatte, dass möglichst viele Menschen in Europa mit dem gleichen Geld zahlen sollten und man so den Euro eingeführt hat. Da wurde ich doch mal richtig neugierig und habe mir vorgenommen, mal herauszufinden, seit wann es denn Geld überhaupt gibt:

Ganz selbstverständlich bezahlen wir Dinge, die wir haben möchten, mit Geld: wir kaufen sie. Das war aber natürlich nicht immer so. Wenn wir weit zurückblicken, also zum Beispiel bis in die Steinzeit, gab es noch kein Geld - und schon gar keine Kreditkarten oder Banken. Aber wer hat das Geld eigentlich erfunden?



Geld hat eine lange Geschichte. Das Wort Geld leitet sich aus dem althochdeutschen und mittelhochdeutschen Wort „gelt“ ab, was so viel heißt wie Zahlung, Vergütung, Einkommen, Wert. Unter dem eigentlichen Begriff Geld versteht man ein geprägtes Zahlungsmittel.

Heute wird Geld unter Aufsicht des Staates geprägt (Münzen) oder als bedrucktes Papier (Geldschein, Banknoten) herausgegeben.



Und warum?

Damals in der Steinzeit teilten die Menschen das, was sie gejagt oder gesammelt hatten untereinander auf. Es gab nicht die Möglichkeit, etwas zu kaufen oder zu tauschen.

Kreditkarte aus der Steinzeit

Der Tauschhandel entstand erst, als die Menschen sesshaft wurden, als sie anfangen, Siedlungen zu bauen und Felder zu bestellen. Da kam es nämlich dazu, dass sie manches im Überfluss hatten, also mehr, als sie selber essen konnten. Das konnte man wunderbar tauschen gegen etwas, was man nicht hatte: zum Beispiel ein warmes Fell oder ein Werkzeug. Man tauschte Waren auf der ganzen Welt in ähnlicher Weise.

Schwierig wurde das Tauschen allerdings, wenn sich Ware nicht dazu eignete. Manches konnte man schlecht lagern oder transportieren. Oder es wurde eine Ware angeboten, die für den anderen gar nicht interessant war. Dann kam es auch nicht zum Tausch.

Es musste also ein Tauschmittel her, das lange haltbar, transportfähig, fälschungssicher und nicht in zu großen Mengen verfügbar

war. All das traf auf die stabilen Gehäuse der Kaurischnecken zu.



Bereits seit 2000 vor Christus bis ins 19. Jahrhundert hinein wurde sie in Teilen Ostasiens, in Nordafrika und im Südpazifik als Zahlungsmittel benutzt. Man reihte sie zu diesem Zweck auf Schnüre auf. In anderen Teilen der Welt wurden Perlen, Muscheln oder edle Steine als Tauschmittel benutzt.



Auch Metalle wie Kupfer, Silber und Gold nahmen eine besondere

Rolle im Tauschhandel ein. Bereits im 4. Jahrtausend vor Christus wurde Gold und Silber in Mesopotamien und Ägypten gefunden - und schon bald wurde es als Zahlungsmittel genutzt. Das Metallgeld wurde in Ringe, Stäbe oder Barren gegossen. Entsprechend ihrem Warenwert konnten sie zerkleinert und abgewogen werden. Diese Edelmetalle setzten sich später weltweit als Zahlungsmittel durch.



Die ersten Münzen...

... wurden schließlich 650 vor Christus im Königreich Lydien geprägt, auf dem Gebiet der heutigen Türkei.

Münze aus Lydien

Von da verbreiteten sie sich über den gesamten Mittelmeerraum. Und auch die Griechen und Römer übernahmen das Münzsystem. Der

Vorteil der Münzen war ihr festgelegtes Gewicht. Sie mussten nicht mehr abgewogen sondern konnten gezählt werden.



Erste Bank

Im 16. Und 17. Jahrhundert begannen Banken, das Münzgeld in Verwahrung zu nehmen. Dafür stellten sie Quittungen aus, die Banknoten oder Zettel genannt wurden. Das Papiergeld hatte einen Vorteil: es war nicht so schwer wie Münzen. Man konnte einen großen Geld-Wert dabei haben, ohne viele

schwere Münzen tragen zu müssen. Einer der ersten Banker in Deutschland war Jakob Fugger aus Augsburg.



zu Konto gebucht. Die ökonomische und zunehmend politisch-rechtliche Verbindung der meisten europäischen Staaten macht auch eine gemeinsame Währung notwendig. Seit dem Jahre 2002 gibt es in 12 Ländern als einheitliche Währung den Euro (€).



Mittlerweile gibt es den Euro in 23 Ländern:

Belgien, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Irland, Italien, Lettland, Litauen, Luxemburg, Malta, Niederlande, Österreich, Portugal, Slowakei, Slowenien, Spanien, Zypern, Andorra, Monaco, San Marino und der Vatikanstadt.

Quelle: Wissen macht AH!

Heute werden die meisten Geldgeschäfte bargeldlos gemacht. Das Geld wird dabei einfach von Konto

Mal schauen, was ich beim nächsten Mal unter die Lupe nehme.

Neue (Sonder-) Briefmarken in Deutschland

Markus Holzmann, (AIJP)



Juni 2018



Juli 2018



Juni 2018

Serie "Design aus Deutschland" Dieter Rams - Weltempfänger (oben links)

100. Geburtstag Nelson Mandela (Gemeinschaftsmarke mit Südafrika) (oben Mitte)

150. Geburtstag Magnus Hirschfeld (TUM) (oben rechts)

Serie "Deutschlands schönste Panoramen" Gartenreich Dessau-Wörlitz (unten)

Juli 2018

Serie "Für die Jugend" zur Unterstützung der Stiftung Deutsche Jugendmarke e.V. - Pilze - Echter Pfifferling/Echter Steinpilz/Maronen-Röhrling (oben)

Serie "Wildes Deutschland" Harz - Bergfichtenurwald (unten links)

Dauerserie „Blumen“ Thema: Kokardenblume (unten rechts)

Dauerserie Blumen – Konkardenblume:

Die großblumige Kokardenblume (*Gaillardia x grandiflora*) kommt aus der Familie der Korbblütler (*Asteraceae*) und wird als unermüdliche Sommerblume gesehen, die ihre herrlich bunten Blüten für viele Monate im Jahr zeigt. Konkardenblumen entwickeln erst in der Gruppe ihre volle Schönheit. Als Zierpflanzen eignen sich Hybriden für große Blumenbeete.

Nur was ist, dass denn für ein Porto mit 379 Cent? Damit soll man künftig ein Päckchen bis 1 Kilogramm frankieren können, Bislang hat das übrigens 400 Cent gekostet und wurde somit sogar billiger.

Komische Werte wie 2,3 oder 8 Cent hatten wir vor einigen Jahren schon mal, als das Porto teurer wurde. Mal sehen, wann wir die nächste krumme Zahl bekommen, vielleicht mal 111 Cent für einen Brief?

Mit dieser Ausgabe von Leophils Welt erhaltet Ihr auch wieder die aktuelle Ausgabe von „Forscher online“ - freut Euch auf spannende Geschichten rund um die Zukunft.



Dauerserie Blumen - Klatschmohn

Karin Gellert



Bund Mi.-Nr. 2472

Im Sommer, bevor die Felder abgeerntet sind, sehen wir öfters zwischen den Ähren und auf Feldwegen eine leuchtend rote Blume. Unseren Klatschmohn, auch Mohnblume oder Klatschrose genannt.

Am 7. Juli 2005 wurde eine 55-Cent-Marke mit dieser Ackerwildblume herausgegeben. Sie erschien im 10er-Bogen und als Rollenmarke und unter der Mi.-Nr. 2477 auch als selbstklebende gestanzte Rollenmarke.

Der Klatschmohn ist eine ein- bis zweijährige krautige Pflanze, die bis 90 cm groß werden kann. Sie blüht von Mai bis Juli; allerdings ist sie nach zwei bis drei Tagen schon wieder verblüht. Dann bildet sie Kapselfrüchte, die 2000 und mehr Samenkörner enthalten können, die

dann der Wind nach der Reife austreut.



reife Samenkapseln

Alle Pflanzenteile sind leicht giftig, besonders der weiße Milchsaft. Wenn Wiederkäuer, Schweine oder Pferde zu viel davon fressen, kann es zu Vergiftungen kommen.

Allerdings gilt der Mohn auch als Heilpflanze u. a. bei Heiserkeit, Husten oder als Beruhigungsmittel.

Als Seidenmohn in den verschiedensten Varianten hat der Mohn auch Einzug ins unsere Gärten gehalten.

Im Jahr 2017 war er in Deutschland die Blume des Jahres.



Quelle: Wikipedia

Aus den Gruppen

Junge Briefmarkenfrende Eckersdorf-Bayreuth mit Aktenzeichen XY ungelöst, Kriminaltango oder Tatütata die Kriminalpolizei Hof ist da, passiert am 18.4.2018

Jugendleiter Christina und Joseph Kratzer

Am 18.4.2018 klingelte um 12:15 Uhr mein Smartphone während der Arbeit. Es meldete sich vollkommen überraschend Polizeimeister Klaus H. von der Kriminalpolizei Hof. Er vergewisserte sich, ob er mit dem Jugendleiter Joseph Kratzer von den Jungen Briefmarkenfrenden Eckersdorf-Bayreuth spreche. Ich bestätigte völlig perplex diese Frage. Sein Gespräch begann mit den Worten, dass doch unsere Jugendgruppe am 6.4.2018 den Weltrekord beim „Briefmarken glätten“ mit 162 Briefmarken und der Straßenwalze Amman Typ ASC 110 HD Walzenzug mit Plattenbauverdichter, Gewicht 11.740 kg, aufgestellt habe. Dies habe ich ihm sehr gern bestätigt. Ich befürchtete bereits, dass wir bei unserem Weltrekord gesetzliche Grenzen überschritten hätten. Es kam jedoch ganz anders, denn er informierte mich darüber, dass er polizeihelfende Hinweise von mir bzw. unserem Verein erwartet. Tatbestand war, dass die Polizei einen polnischen Subunternehmer der Deutschen Post auf dem Autobahnparkplatz Lippert in der Nähe von Hof festgenommen hatte. Der Fahrer wurde beobachtet, als er die mitgeführten Briefe öffnete und Wertsachen entnahm, da-

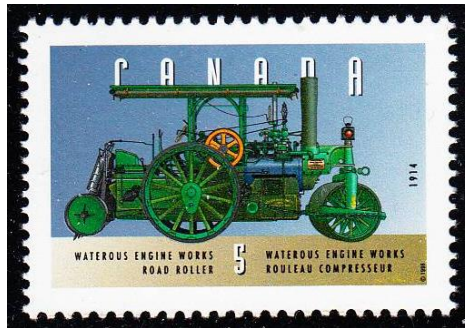
nach zerschnipselte der Fahrer die Briefe, um Beweismaterial zu vernichten. Bei der Sicherstellung der Schnipsel durch die Autobahnpolizei ist unser Bericht zum Weltrekord „Briefmarken glätten mit Straßenwalze“ aufgefallen.



Matti, Tim, Charlotte, Lilli und Lea vor der Straßenwalze Amman Typ ASC 110 HD Walzenzug

Außerdem war ein Faltblatt mit Briefmarken der DDR und dem Deutschen Reich mit einem Auszeichnungswert von 52,00 € aufgefunden worden. Ich fragte Herrn H., ob er auch mit der Deut-

schen Post gesprochen habe. Dies habe er getan, das Ergebnis war jedoch für ihn enttäuschend gewesen, weil die Deutsche Post kein Interesse zeigte, den Fall mit aufzuklären. Die Deutsche Post vertrat den Standpunkt, dass es sich um unversicherte Briefe handele, außerdem habe sie die Verantwortung an den polnischen Subunternehmer übertragen. Die Verantwortung über den Transport läge somit eindeutig bei dem polnischen Subunternehmer. Der Beamte war sehr enttäuscht über die Antworten der Deutschen Post, denn sie hat in keiner Weise im Interesse ihrer Kunden gehandelt. Ich sagte Herrn PM Klaus H. zu, dass ich beim nächsten Treffen der Bayreuther Briefmarken Senioren versuche, den Absender der Briefmarken ausfindig zu machen. Am 23.4.2018 habe ich die Sammler über den Wunsch der Hofer Kripo beim Treffen informiert. Der Absender Peter G. war jedoch keinem der anwesenden Mitglieder bekannt. Am 24.4.2018 informierte ich dann Herrn Polizeimeister Klaus H. über unser Ergebnis; er war schon enttäuscht darüber, dass unsere Recherchen zu keinem erfolgreichen Ergebnis beigetragen haben.



Canada 1996 mit Waterous Engine Works Road Roller von 1899



BRD Polizeiausstellung 1956



Österreich 1981 mit Polizei auf dem Motorrad und Pferd

Junge Briefmarkenfrende Worms - Markenübergabe „1000 Jahre Weihe Dom zu Worms“ am 7.6.2018 Markus Holzmann



Am 7. Juni hatte sie ihren Ersttag - gemeint ist die Sondermarke „1000 Jahre Weihe Wormser Dom“. Und nicht nur, dass wir damit das Juni-Heft von Leophils Welt verschickt hatten, gab es auch eine tolle Präsentation der Marke vor dem Wormser Dom, bei der der Briefmarkensammlerverein Worms und natürlich auch die Jugendgruppe mit dabei waren.

Ein Zelt mit einer Ausstellung und ein Schätzspiel standen direkt auf dem

Festgelände neben der mobilen Postfiliale. Lange Schlangen bildeten sich vor beiden Zelten und viele Besucher nutzten auch einen Blick in die Ausstellung.

Das besondere war, dass es die Markenausgabe und die Aktion sogar ins Fernsehen geschafft hat. Insgesamt strahlte der Südwestrundfunk vier Beiträge über die Markenpräsentation aus und auch alle Zeitungen haben über uns und unsere „Marke“ berichtet. Fleißig wurde in



unserem Zelt vom SWR gedreht, z. B. wie Roland Schäfer von der Post gerade eine Marke stempelt und ein Interview mit Markus Holzmann, Jugendgruppen-

leiter in Worms, der auch beim Markenkleben gefilmt wurde.



Projektwoche der Dietzenbacher Dietrich-Bonhoeffer-Schule

Heinz Friedberg

Die diesjährige Projektwoche der Dietrich-Bonhoeffer-Schule fand vom 22. bis 25. Mai 2018 statt. Für unser Projekt „Die wunderbare Welt der Briefmarken“ hatten sich leider nur vier Kinder gemeldet, doch die waren mit großem Enthusiasmus bei der Sache. Nach einer Diskussion über den eigentlichen Sinn der Briefmarken im Postbetrieb und deren Einführung 1840 in Großbritannien wurde der Weg eines Briefes vom Absender durch Stempel- und Sortiermaschinen zum Empfänger besprochen. Während Briefmarken im Wasserbad abgelöst und getrocknet wurden, ging es um die grundlegenden philatelistischen Aspekte. Die

Frage, warum Briefmarken Zähne haben wurde genauso geklärt, wie das Problem selbstklebender Marken, die sich je nach Land leicht oder gar nicht von Briefausschnitten lösen. Die Zuverlässigkeit der Briefbeförderung und die Möglichkeit wichtige Dokumente per Einschreiben oder sogar per Rückschein zu versenden war für die Projektteilnehmer genau so interessant wie die oft nur an einem Tag eingesetzten Sonderstempel. Schließlich wählten die Kinder ein sie interessierendes Motiv (Schmetterlinge, Blumen, Technik, Vögel) und gestalteten ein Blatt. Marken der Deutschen Post fanden alle sehr interessant, doch Motivsammlungen scheinen noch spannender.



Wo ist Hambach? - Google/maps liefert die Antwort

Kloster des Deutschen Ordens in Wien

Wolfgang Greiner



Farben: fahlbraun
und grünlichblau im
Raster-, rotlila im
Stichtiefdruck
Ausgabetag
25.10.1992

Die Deutsch-Ordens-Kirche, ein wunderschöner Bau des 14. Jahrhunderts, besticht durch ihre feinen Proportionen. Die Innenausstattung reflektiert die Ordensgeschichte und seine Internationalität.

Seit 1805 ist Wien der Sitz des Deutschen Ordens, der 1190 gegründet wurde. 1198 wurde die Spitalsgemeinschaft in einen Ritterorden umgewandelt und 1199 vom Papst bestätigt. Ritterorden waren typische Kinder des Zeitalters der Kreuzzüge. Ursprünglich in Palästina ansässig, breitete sich der Orden bald über ganz Europa aus. Das Organisationsschema folgte dem anderer Ritterorden, die ihrerseits wieder dem Muster der Zisterzienser verpflichtet waren. Im 14. Jahrhundert erlebte der Orden seine Blütezeit, insbesondere durch den Ordensstaat in Preußen. Die Krise des Spätmittelalters verschonte auch den Orden nicht. Der Niedergang des Rittertums wirkte sich auf den Orden aus. 1809 wurde der Orden in allen Gebieten des ehemaligen Heiligen Römischen Reiches aufgehoben mit Ausnahme Österreichs. 1938, nach dem Anschluss Österreichs an das Deutsche Reich, wurde der Orden aufgehoben und 1947 wieder hergestellt.

Der Orden ist heute vor allem im karitativen Bereich tätig (in der Tradition der Gründer, die ja einen Spitalsorden ins Leben riefen).



Und noch etwas liegt in diesem Umschlag

Sommerlich
genießen mit Leophil



Eis, Cakepops, Smoothies
und Cocktails

Freut Euch auf viele Rezepte, mit denen Ihr auf jeder Party glänzen könnt. Mischt Euch leckere Cocktails und Smoothies oder kreierte tolle Cakepops.

Die Briefmarke und der Sonderstempel auf dem Umschlag Markus Holzmann, (AIJP)

Sowohl die Marke, als auch der Sonderstempel zeigt als Motiv den „Wartburg 1.3“.



Eines der wenigen Statussymbole der DDR war der in Eisenach produzierte Wartburg. Der Wartburg 1.3 wartete sogar mit einer lang ersehnten Neuerung auf: dem Vierzylinder-Viertakt-Ottomotor. Jahrzehntlang fuhren seine Vorgänger, die anfänglich bis nach Großbritannien, Spanien oder Griechenland exportiert wurden, mit Zweitaktmotoren. 1984 erwarb die DDR-Führung bei der westdeutschen Volkswagenwerk AG die Lizenz für einen 58 PS-starken Viertaktmotor. Dieser sollte den neuen Wartburg 1.3 antreiben - passte jedoch zunächst nicht unter die Haube. Bis das neue

Modell am 12. Oktober 1988 in Serienproduktion ging, verschlangen die Lizenzgebühren und Anpassungsarbeiten - der Motor musste quer eingebaut werden - fast neun Milliarden Ostmark. Durch die hohen Produktionskosten war der Wartburg 1.3 schließlich deutlich teurer als sein Vorgänger - und das bei nahezu unveränderter Karosserie. Viele DDR-Bürger, die den bisherigen Preis als verlässliche Größe einkalkuliert hatten, waren finanziell schlicht überfordert. Bereits zwei Jahre nach der Markteinführung verlor der Wartburg auch die letzten treuen Kunden. Mit der deutschen Wiedervereinigung kam eine Flut von moderneren Angeboten aus dem gesamten internationalen Automarkt, die wesentlich attraktiver erschienen. Schon bald folgte die Schließung des renommierten Automobilwerks Eisenach, dessen Geschichte auf die 1896 gegründete Fahrzeugfabrik Eisenach zurückging. Am 10. April 1991 lief der letzte Wartburg 1.3 vom Band. Heute betrachten Fans den ostdeutschen Oldtimer nicht als veraltet, sondern zeitlos. Wie kaum ein anderes Auto markiert er die Zeitenwende und hat damit einen hohen Erinnerungswert.

Post für Leophil



Auch dieses Mal habe ich wieder Post bekommen. Anfang Juli flatterte mir eine Karte mit Fix und Foxi in den Briefkasten. Erst habe ich ja überlegt, wer mir die Karte geschrieben hat, aber dann habe ich gesehen, dass es die beiden selbst waren. Mensch Jungs, schreibt doch mal so, dass ein alter Löwe das auch lesen kann. Aber trotzdem vielen Dank nach Fuxholzen.



Lösung von Seite 40: Zählt die Anzahl der Pferdebeine.

Hier stimmt was nicht!

Manfred Lamboy

Hallo Junge Sammler, diesmal habe ich gleich zwei Briefmarken mit Fehlern gefunden. Beide haben etwas mit den Beinen der Pferde zu tun.

Bei der ersten Marke liegt der Fehler im Gang der Pferde.

Pferde setzen immer ihre Beine kreuzweise auf dem Boden auf. Also vorderes linkes Bein und hinteres rechtes Bein werden zugleich auf dem Boden abgesetzt. Bei dem nächsten Schritt kommen vorderes rechtes Bein und hinteres linkes Bein auf den Boden.



Mich.: 578

Auf der Marke zu 10 Pf. aus der Jugendmarkenserie von 1959 hat der Zeichner die beiden linken Beine des Tieres auf den Boden gesetzt. Leider würde dieses Pony sofort umfallen. Solche Fehler finden wir nicht nur

auf Marken der Bundespost. Als Beispiel dafür habe ich mir eine schwedische Marke genommen

Dieses Wertzeichen zu 30 Öre zeigt eine Postkutsche die mit drei Pferden bespannt ist. Sie wurde im Jahre 1936 an die Schalter gebracht und sollte an die 300-Jahrfeier der Schwedischen Post erinnern.



Mich.: 232

Seht Euch die Briefmarke mal näher an, wo könnte der Fehler zu finden sein? Man muss schon eine Weile auf das Markenbild schauen um ihn zu finden.

Wenn Ihr auf Seite 39 blättert könnt Ihr die Auflösung lesen. Jetzt haben wir für unsere Fehler-Sammlung wieder zwei neue Marken.

Bis zum nächsten Heft

Euer *Paale Zackig*