

MITTEILUNGEN DES PHILATELISTENVEREINS GEHRDEN e.V.

Deutschlands schönster Sonnenaufgang ...



... an den Koldinger Seen nahe Hannover.

Inhaltsangabe

Titelseite	Seite: 49
Inhaltsangabe/Impressum	Seite: 50
Interna	Seite: 51
Die Knigge-Werkbahnen in Bredenbeck	Seite: 52 – 59
Für Sie gelesen	Seite: 60 – 62
Russische Föderation	Seite: 63 – 70
Historisches	Seite: 71 – 72
Zu guter Letzt ...	Seite: 73 – 75

Impressum

Die GEHRDNER LUPE erscheint 4x jährlich, jeweils am 1. März, 1. Juni, 1. September und 1. Dezember. Sie wird kostenfrei allen Vereinsmitgliedern sowie Freundinnen und Freunden des Philatelistenverein Gehrden e.V. per E-Mail, als PDF-Datei zugesandt. Einige wenige Mitglieder, die noch keinen Internet-Anschluss haben, können sich die GEHRDNER LUPE in gedruckter Form beim Tauschtermin abholen.

Redaktionsschluss ist jeweils der 15. des Vormonats.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge stellen nicht unbedingt die Meinung der Schriftleitung dar. Der Nachdruck ist mit Quellenangabe und der Zusage eines Belegexemplares gestattet.

Herausgeber:

Philatelistenverein Gehrden e.V.

Bankverbindung:

IBAN: DE71 2505 0180 0030 0014 08

BIC: SPKHDE2HXXX

Schriftleitung:

Franz Blazek, Bismarckstr. 11,
30974 Wennigsen – Tel. 051031770

Email: franz.blazek@web.de

Interna

Der Philaverein Gehrden gratuliert zum Geburtstag



82 Jahre	Franz B l a z e k	(01.08.)
76 Jahre	Peter U r b a n	(04.08.)
53 Jahre	Nina A d a m	(08.09.)
86 Jahre	Hans-Dieter M i e r s c h	(29.09.)
65 Jahre	Heiko N u ß	(10.10.)
76 Jahre	Henning R a d t k e	(17.10.)
75 Jahre	Klaus-Dieter E r t e l	(22.10.)
72 Jahre	Rudolphus L i t j e n s	(25.10.)

Der Philaverein Gehrden gratuliert zur Vereinszugehörigkeit

Der Sammlerfreund H e n n i n g R a d t k e gehört dem Phila-Verein Gehrden seit dem 1. September 1986 an und die Vereinsmitglieder gratulieren ihm recht herzlich zu seinem

40-jährigen Jubiläum

Letzte 2026er Tauschtermine

Hier noch einmal zur Erinnerung, die letzten vier Tauschtage im Jahre 2026 im Gehrden Vierständerhaus, jeweils am 1. Sonntag des Monats:

- 6. September
- 4. Oktober
- 1. November
- 6. Dezember.

Jeweils in der Zeit von 9:00 Uhr bis 12:00 Uhr.

Sie können gerne auch einmal Ihre Freunde und Bekannte mitbringen!

Bitte an die Mitglieder, die immer noch kein Internet haben!

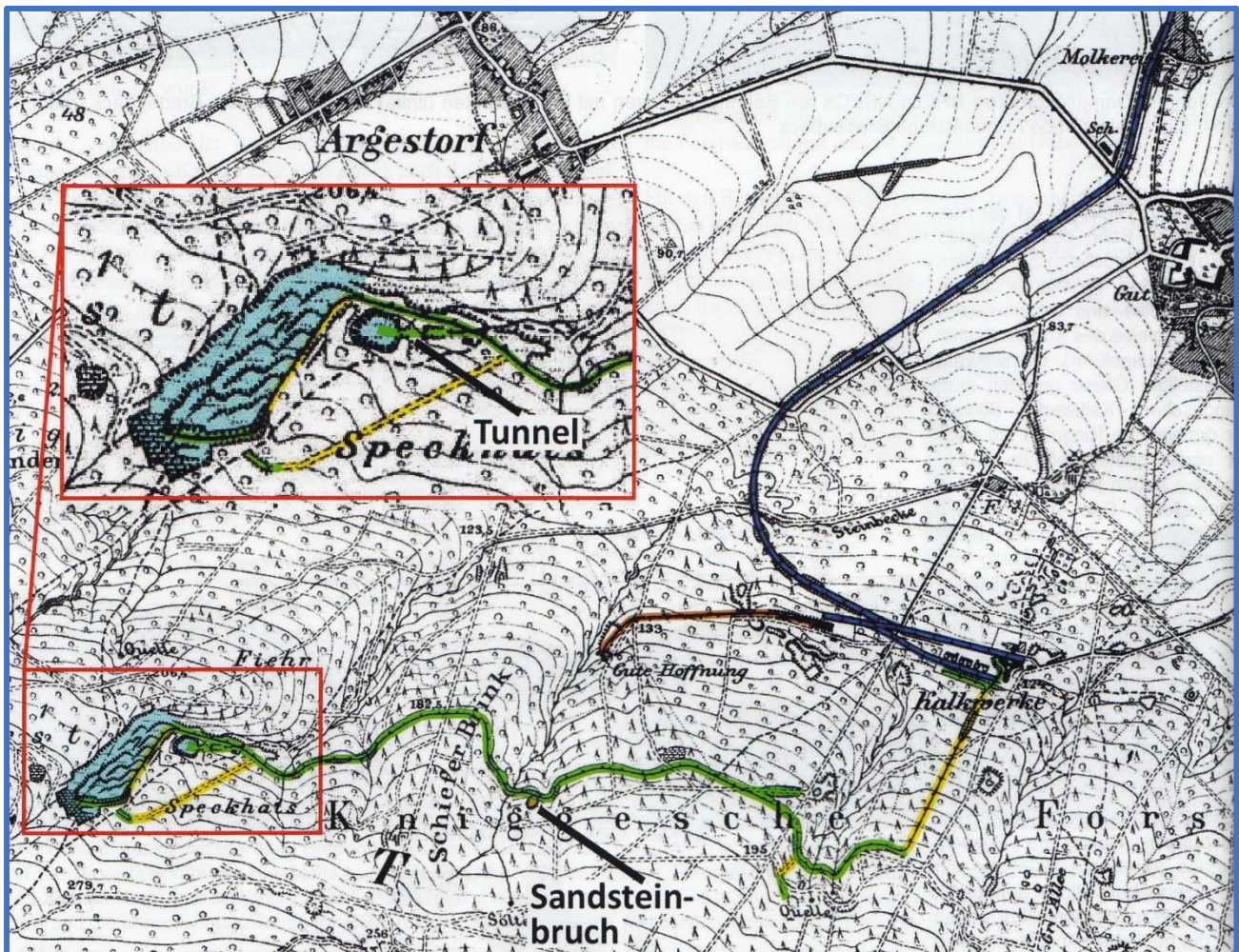
Lassen Sie sich doch bitte einen Internet-Anschluss zu Weihnachten schenken. Das wäre doch ein sinnvolles Geschenk!

HISTORIE

Die Werkbahnen der Freiherr Kniggeschen Industriebetriebe in Bredenbeck am Deister (Teil II).

Kalk und Kohle auf schmaler Spur

Abb. 9: Übersicht über die normal- und schmalspurigen Werkbahnen des Kalkwerkes Bredenbeck. Vom Kalkwerk führte die normalspurige Werkbahn durch den Wald und die Feldmark vorbei nach Weetzen (dunkelblau). Westlich des Kalkwerkes verlief die Pferdebahn zum Stollen „Gute Hoffnung“ (braun). Oberhalb des Kalkwerkes war der Bremsberg (gelb) und daran anschließend (grün), entlang der Höhenlinien, die Bahn zu den Steinbrüchen am Fiehr/Speckhals. Bedingt durch die Höhenunterschiede in den weitläufigen Steinbrüchen (blau unterlegt) wurden mehrere Bremsberge angelegt (gelb). Der untere Steinbruch (kleiner runder Einschnitt) war mit einem Tunnel mit der Hauptstrecke verbunden.



Preußische Landesaufnahme 1898, Maßstab 1:25.000,

© Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung

Neben der normalspurigen Anschlussbahn betrieb das Kalkwerk Bredenbeck auch zwei schmalspurige Werkbahnen zum Transport des gebrochenen

Kalksteins von den Steinbrüchen zu den Kalköfen und zum Transport der Kohle vom Bergwerk Stollen „Gute Hoffnung“ zu den Brennöfen.
(siehe Abbildung vorherige Seite).

Die Bahn des Stollens „Gute Hoffnung“ wies eine Spurweite von wahrscheinlich 600 mm auf, war ca. 725 Meter lang und wurde ausschließlich mit Pferden betrieben. Das dafür benötigte Schienenmaterial wurde gebraucht vom Kniggeschen Bergwerk am Kniggebrink übernommen. Das Pferd wurde vom örtlichen Bauern Zieseniß bereitgestellt und jeden Morgen vom Stalljungen aus dem Dorf zum Stollen gebracht. Vom Stollenmundloch des Stollens „Gute Hoffnung“ verlief die Strecke ohne nennenswerten Höhenunterschied bis zu einer hölzernen Verladerampe am normalspurigen Verladegleis. Über das Gerüst wurden die Kohlen in den Förderwagen in die darunter stehenden normalspurigen Güterwagen gestürzt. Vor der Verladerampe existierte ein Umfahrgleis zum Rangieren. Die Bahn bestand bis zur Stilllegung des Bredenbecker Kalkwerkes.

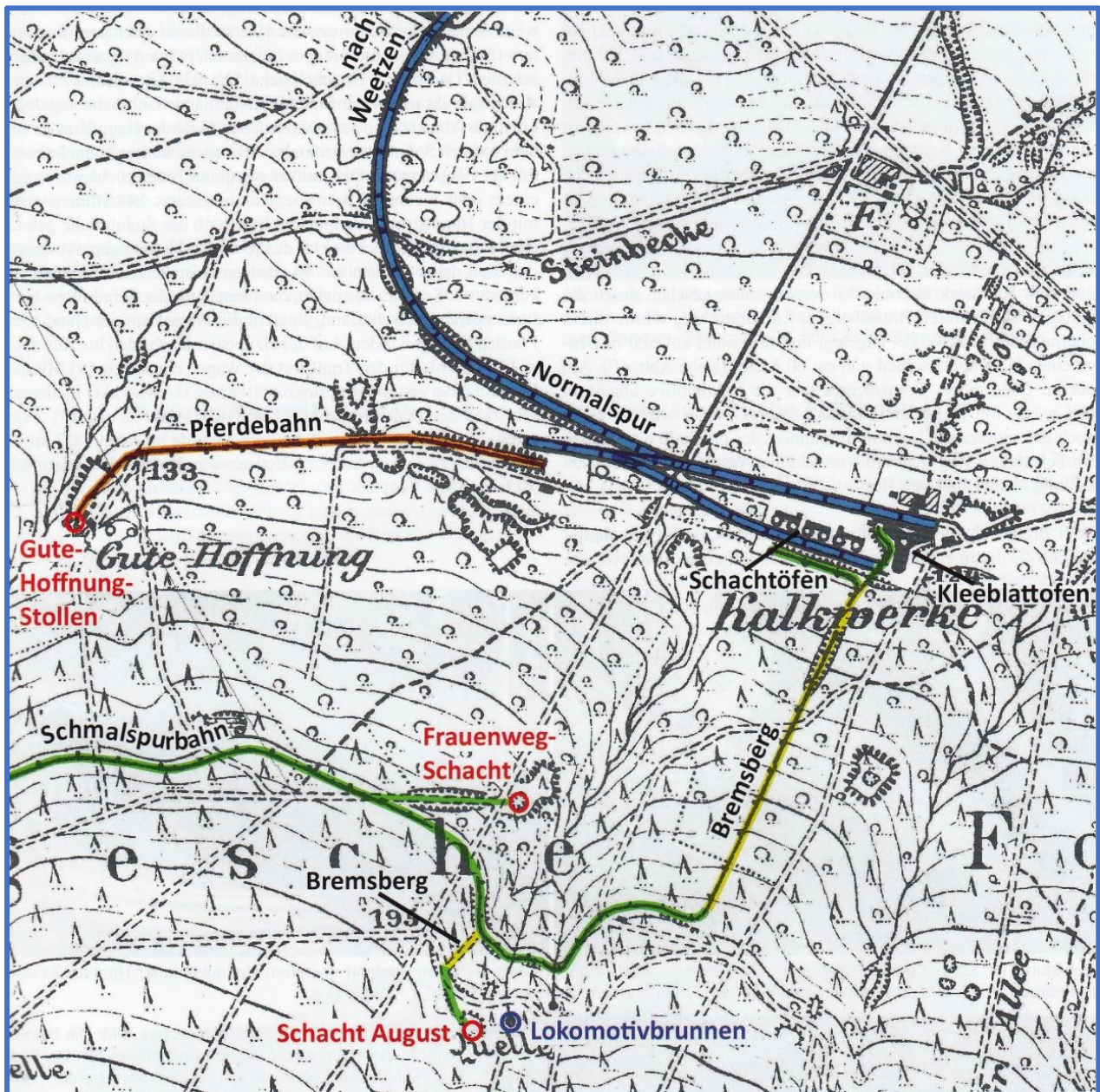


Abb. 10 umseitig: Links befindet sich das Mundloch des Stollens „Gute Hoffnung“ mit der schmalspurigen Pferdebahn zum normalspurigen Anschlussgleis des Kalkwerkes. Zu dieser Zeit gab es noch nicht die Anschlussgleise zum Schacht Karl, die erst 1905 verlegt wurden. Die Lage der Weichen der Normalspurbahn auf dieser Karte ist fragwürdig und passt nicht zu den noch existierenden Gleisplänen. Interessant ist die Tatsache, dass es laut den existierenden Gleisplänen kein Umfahrgleis gab, so dass die Lokomotive nicht umgesetzt werden konnte. Vor 1900 gab es schon den kleeblattförmigen Ringofen des Kalkwerkes. Neben diesem modernen Ofen befanden sich noch mehrere Schachtöfen, die später einem weiteren Ringofen weichen mussten. Oberhalb des Kalkwerkes ist der Bremsberg (gelb) der schmalspurigen Bahn zu erkennen und daran anschließend die Hauptstrecke zu den Kalksteinbrüchen (grün). Unterhalb der Bahn lag der Frauenweg-Schacht, dessen Anschlussgleis als gradliniger Hohlweg abweichend vom Hauptgleis auf der Karte zu sehen ist. Oberhalb der Hauptstrecke lag der Schacht August, direkt neben dem Lokomotivbrunnen. Der Schacht war über einen kurzen Bremsberg (gelb) mit der Hauptstrecke verbunden. Beide Schächte versorgten unter anderem das Kalkwerk und die Bahn mit Kohle.

Preußische Landesaufnahme 1898, Maßstab 1:25.000,
©Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung.

Die Werkbahn, die die Kalksteinbrüche am Speckhals/Fiehr mit den Brennöfen verband, wurde in der seltenen Spurweite 790 mm ausgeführt und wurde wahrscheinlich mit dem Bau des Kalkwerkes im Jahre 1885 eröffnet. Über die Spurweite der Bahn gibt es unterschiedliche Angaben. Einige Quellen geben 820 mm an, während andere Quellen 790 mm für die Hauptstrecke und 820 mm für die Strecken in den Steinbrüchen angeben. Gemäß der Lieferliste der HANOMAG sind beide Lokomotiven mit einer Spurweite von 790 mm geliefert worden, was diese Spur für die Hauptstrecke bestätigt. Ob die Strecken in den Steinbrüchen eine andere Spurweite aufwiesen, ist nicht überliefert, aber dennoch unwahrscheinlich, da sie mit der Hauptstrecke direkt verbunden waren und ein aufwendiges Umladen der Steine nötig gewesen wäre.

Insgesamt mussten ca. 200 Höhenmeter zwischen den Steinbrüchen und dem Kalkwerk überwunden werden. Dies geschah durch die Anlage von mehreren Bremsbergen. Ein Bremsberg wurde direkt oberhalb des Kalkwerkes angelegt und überwand auf 600 m Länge einen Höhenunterschied von ca. 60 m. Am oberen Ende dieses Bremsberges war die Lokomotive abgestellt und wurde mit Kohle und Wasser versorgt. Heute erinnert daran noch der sogenannte Lokomotivbrunnen, der oberhalb des Gleises am Schwarzen Weg liegt und von dem das Wasser über eine kurze Leitung hinab zum Gleis floss.

Vom Bremsbergkopf oberhalb des Kalkwerkes verlief die Hauptstrecke der Bahn entlang der Höhenlinien auf einer Länge von ca. 2,5 Kilometer zum unteren Steinbruch am Fiehr. Der erste Teil der Strecke zwischen dem oberen Bremsbergkopf und dem Frauenweg war durch enge Kurvenradien geprägt. Ab dem Frauenweg verlief die Strecke zunächst nahezu geradlinig, um über einen Damm und weite Kurven die Hannoversche Heerstraße zu erreichen.

Im weiteren Streckenabschnitt bis zum Steinbruch prägten teilweise aufgeschüttete Dämme die Strecke. Um diese zu bauen, wurden direkt neben der Strecke kleine Sandsteinbrüche angelegt, um dafür Mauersteine zu gewinnen. Am Ende der Hauptstrecke vor dem unteren Steinbruch am Fiehr verband ein kurzer Tunnel diesen mit der Hauptstrecke. Die darüber gelegenen Steinbrüche waren mit einem oder mehreren Bremsbergen (insgesamt 140 Höhenmeter) mit der Hauptstrecke verbunden. Innerhalb der Steinbrüche gab es ein verzweigtes Streckennetz, das je nach Abbau angepasst wurde und sich daher in dem ca. 40-jährigen Bestehen des Kalkwerkes veränderte. Es ist zu vermuten, dass innerhalb der Steinbrüche kein Lokomotivbetrieb stattfand, sondern die Wagen händisch oder mit Pferden bewegt wurden. Auf der Hauptstrecke wurden bis zum Jahre 1894 Pferde für den Transport der Wagen eingesetzt. Mit der Lieferung der ersten Dampflokomotive von der HANOMAG in diesem Jahr fand der Traktionswechsel statt. Eine zweite HANOMAG-Dampflokomotive wurde im Jahre 1923 angeschafft, kurz vor dem Ende des Betriebes im Kalkwerk Bredenbeck im Jahre 1924.



Abbildungen 11a und 11b: Spuren der Hauptstrecke auf dem heutigen Gleisweg. Links als Damm geführt zwischen Hannoverscher Heerstraße und Steinbruch und rechts als Hohlweg zwischen Bremsbergkopf und Frauenweg.



Abbildung 12: Ein nicht ganz alltägliches Bild: Die beiden Damen waren sicher zu Besuch und Anlass für das Bild. Die HANOMAG-Lokomotive 1 wartet am oberen Ende des Bremsberges am Kalkwerk. Im Vordergrund ist ein mit Kalkgestein beladener Wagen erkennbar, der am Stahlseil hängt, das zur Bremsstrommel führt. Der Wagen wartet darauf, zum Kalkwerk gebremst zu werden. Im Hin-

tergrund ist der Unterstand für die Bremstrommel zu erkennen, in dem der Bremser Bantelmann steht. Die Gleise am rechten Bildrand führen zum Kalksteinbruch. Die beladenen Wagen am oberen Teil des Bremsberges sind über ein Seil mit den leeren Wagen am unteren Teil des Bremsberges verbunden und ziehen diese hoch, wenn sie selbst den Berg hinunterrollen. Das Seil wird am oberen Teil des Bremsberges über die Trommel geführt, die gebremst werden kann, um damit die Geschwindigkeit der Wagen zu kontrollieren. Der Bremsberg besteht aus zwei Gleissträngen, eines für die vollen und eines für die leeren Wagen.

Foto: Slg. Familie Gewecke.

Neben dem Transport von Kalkstein diente die Bahn sehr wahrscheinlich auch dem Transport von Kohle, die zum Brennen des Kalkes gebraucht wurde. Es existieren zu den entsprechenden Anschlussgleisen keine Akten oder Karten, aber die heute noch sichtbaren Trassen machen diese Anschlüsse sehr wahrscheinlich. Es bestand demnach ein Gleisanschluss zum Frauenweg-Schacht und zum Schacht August. Der ca. 175 m lange Anschluss zum Frauenweg-Schacht, der unterhalb der Hauptstrecke lag, wurde mit einer Neigung von 6 Prozent ausgeführt und war damit auch mit der Lokomotive befahrbar. Der Schacht August, der oberhalb der Hauptstrecke lag, war mit einem kurzen Bremsberg mit der Hauptstrecke verbunden.

Mit der Schließung des Kalkwerkes im Jahre 1924 wurde auch der Betrieb der Bahn überflüssig, und die Schienen wurden abgebaut. Allein die Schiennägel wurden an Ort und Stelle belassen und können noch vereinzelt auf dem heutigen Gleisweg gefunden werden.

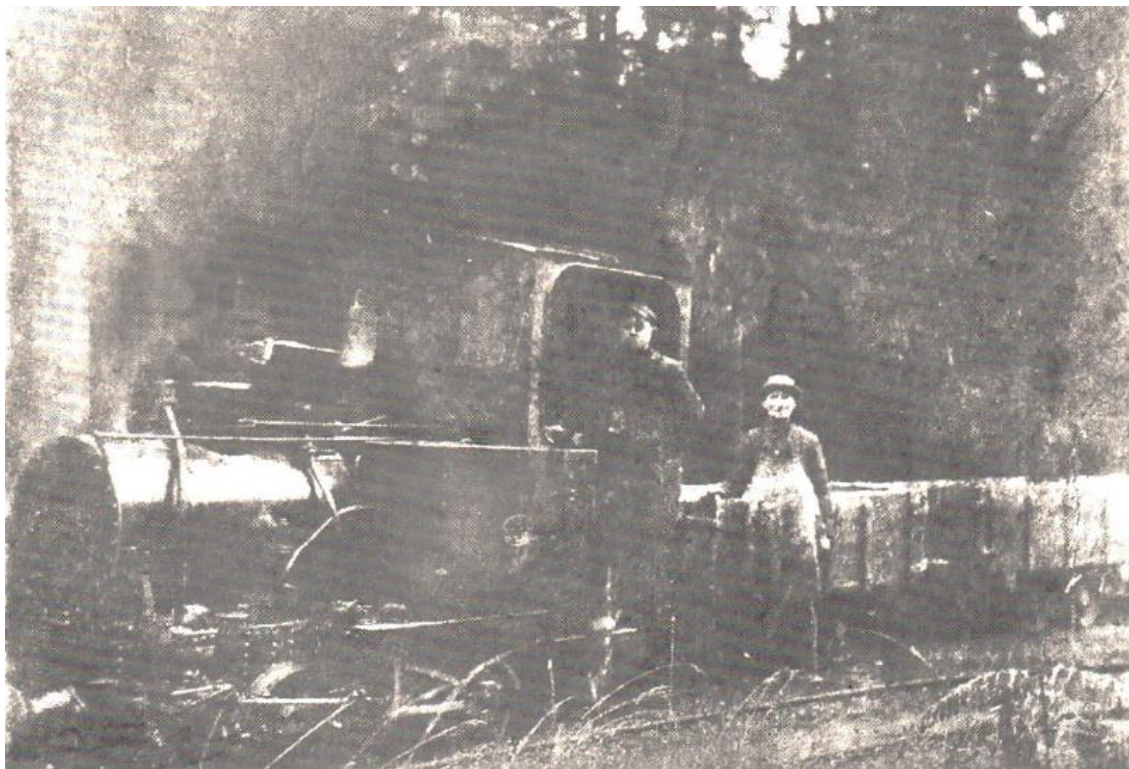


Abbildung 13: Alltäglicher Betrieb: Der Lokführer auf Lokomotive 1 und vermutlich der Bremser Bantelmann mit einem Leerzug, der auf dem Weg zum Steinbruch ist.

Foto: Heimatstube Bredenbeck

Auf die Normalspur folgte eine landwirtschaftliche Feldbahn

Mit dem Rückbau der Normalspurgleise zum Bahnhof Weetzen verlor der landwirtschaftliche Betrieb des Rittergutes Bredenbeck seinen Bahnanschluss, und es mussten andere Wege gefunden werden, den Transport von Zuckerrüben zur 1882 gegründeten Zuckerfabrik in Weetzen abzuwickeln.

Um das Jahr 1928 wurde auf der ehemaligen Trasse der Normalspurbahn eine Feldbahn mit der Spurweite von 600 mm errichtet. Die fest verlegten Gleise begannen am Bredenbecker Waldrand und folgten der Trasse der Normalspurbahn nach Weetzen. Dabei kreuzte sie auch zweimal die heutige Bundesstraße 217. Bei Weetzen, gegenüber der Zuckerfabrik an der Bahnstrecke Hannover – Altenbeken, endete die Bahn auf einer hölzernen Rampe, von der die Wagen auf Wagen der Reichsbahn umgeladen wurden. Dieses Umladen war nötig, da die Feldbahn nicht die Bahnstrecke Hannover – Altenbeken kreuzen durfte, um die Zuckerfabrik zu erreichen. Neben den festverlegten Gleisen gab es auch Gleise, die je nach Bedarf auf den Feldern verlegt wurden. Diese sogenannten „fliegenden Gleise“ dienten dazu, möglichst nahe an die Feldfrüchte heranzukommen.

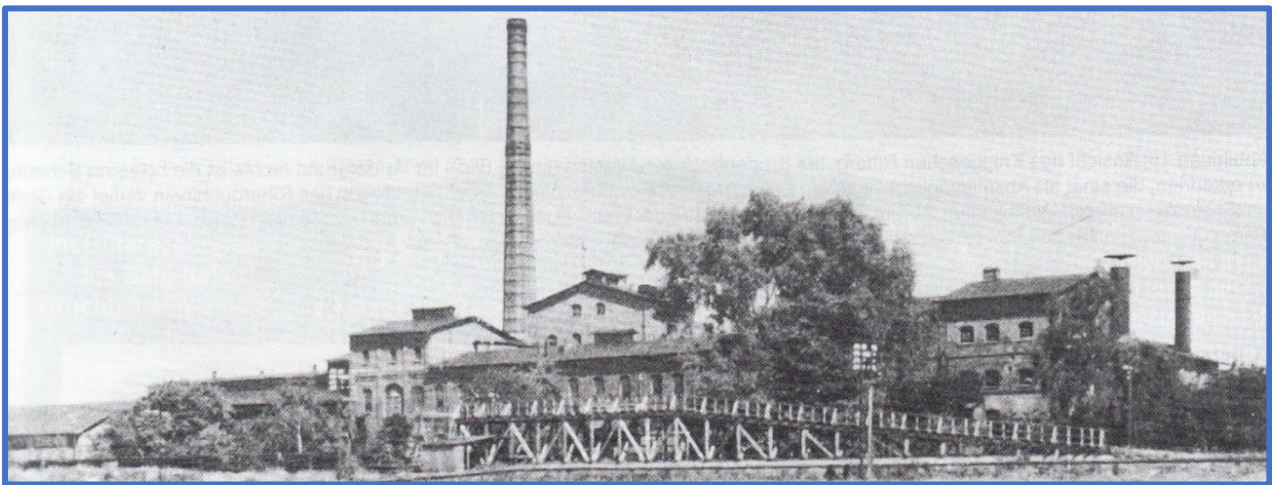


Abbildung 14: Rampe der Feldbahn zur Rübenverladung in Normalspurwagen an der Zuckerfabrik Weetzen im Jahre 1933. Die Feldbahnwagen wurden mit Hilfe einer Winde auf die Rampe gezogen. Zwischen der Rampe und der dahinter liegenden Zuckerfabrik verlief die Bahnstrecke Hannover – Altenbeken.

Bis zum Ende der 1930er Jahre wurden die Wagen mit Pferden nach Weetzen befördert. Ab diesem Zeitpunkt wurden für den Transport Diesellokomotiven angeschafft, da die Trasse der Bahn auf dem Abschnitt Evestorf – Weetzen von der rechten Seite der heutigen Bundesstraße auf die linke Seite verlegt werden musste. Dies wurde im Zuge des Krieges und der wahrscheinlich strategischen Bedeutung der Straße gefordert. Durch die Verlegung entfielen die zweifache Kreuzung der Straße und die damit verbundene Beeinträchtigung des Verkehrs. Da die Steigung auf der linken Seite der heutigen

Bundesstraße größer war als auf der rechten, reichte die Pferdekraft nicht mehr aus, und es mussten Lokomotiven beschafft werden. Der Betrieb umfasste zwei Lokomotiven und neun Wagen. Eine Lokomotive wurde von der Firma Orenstein & Koppel fabrikneu geliefert, die andere Lokomotive kam von der Firma Deutz. Letztere wurde bald ausgemustert, da sie auf Grund ihrer doppelflanshigen Räder zu oft entgleiste. Die O & K-Lokomotive bewährte sich dagegen gut und verblieb somit bis zum Ende des Betriebes in Bredenbeck. Es handelte sich um zweiachsige Lokomotiven, von denen die O & K-Lokomotive einen offenen Führerstand hatte. Die Wagen kamen wahrscheinlich von einer Firma aus Rostock. Untergebracht waren die Lokomotiven und Wagen in einem Schuppen nahe dem Rittergut Bredenbeck. Dieser Schuppen ist noch erhalten und dient heute als Schafsstall.

Neben dem Transport der Zuckerrüben diente die Bahn auch zum Ausmisten der Schafställe auf dem Rittergut. Dazu wurden „fliegende Gleise“ auf die Felder verlegt, um den Mist zu verteilen. Auch zum Reinigen des Bredenbecker Mühlteiches wurde die Bahn genutzt. Um die Gleise verlegen zu können, wurde eigens ein Durchbruch durch die Gutsmauer erstellt. Ferner führt ein Gleis in eine Miete für Zuckerrübenblätter nahe des Rittergutes.

Abbildungen Bilder 15 a und 15b: Ansicht des Kniggeschen Rittergutes Bredenbeck von Westen (links). Im Vordergrund rechts ist die hölzerne Scheune zu erkennen, die einst



als Abstellmöglichkeit für die Fahrzeuge der Feldbahn diente. Über den Weg in das Rittergut hinein verlief ein Gleis, um Ställe zu entmisten. Noch in den 1980er Jahren waren Spuren der ehemaligen Feldbahn vorhanden: In einer Feldmiete für Rübenblätter waren Gleise zu erkennen. Kurze Zeit später wurde die Miete abgerissen (rechts).

Der Betrieb der Bahn endete im Jahre 1952, als der Transport auf der Straße schneller und besser abgewickelt werden konnte. Die Schienen wurden verkauft und dienen heute in Bredenbeck vielfach als Gartenzaun. Über den Verbleib der Wagen und Lokomotiven ist nichts bekannt.

Damit endete endgültig der über 60-jährige Betrieb der Kniggeschen Werkbahnen in Bredenbeck. Die ehemaligen Trassen, Brücken, einige Spuren von Fundamenten, Laderampen und eines Tunnels erinnern noch heute an die Existenz der Bahnen.

Und zum Schluss eine Ansichtskarte mit dem Bahnanschluss am Kalkwerk Bredenbeck aus dem Jahre 1910.

Übersicht der eingesetzten Lokomotiven:						
Lokomotive/Typ	Bauart	Spurweite [mm]	Hersteller	Baujahr	Fabriknr.	Bemerkung
BREDENBECK/T 2	Bn2t	1435	Henschel	1890	3140	
	Bn2t	790	Hanomag	1894	2608 [14]	
	Bn2t	790	Hanomag	1923	9371 [14]	1925 an Baufirma verkauft
MD1	Bdm	600	O&K	1938	9385	fabrikneu ab Werk Nordhausen, 24.11.1938
	B	600	Deutz	nicht bekannt	nicht bekannt	doppelflanschtige Räder, entgleiste häufig und wurde daher abgegeben



Quellenverzeichnis:

16 verschiedene Broschüren, Bücher und Ausschnitte aus Magazinen. Der Dank gilt den Freiherren Knigge für den Zugang zum Kniggeschen Archiv, der Familie Gewecke für die Überlassung von Bild- und Archivmaterial. Weiterhin gilt der Dank den Herren Grube/Marsky für Ihren Artikel in „Die Museums-Eisenbahn Nr. 4/2023.

Für Sie gelesen ...

KI hilft bei Zollerklärung

Erkennung von Sendungsinhalten

DHL Express hat weltweit erstmals eine durch sogenannte Künstliche Intelligenz (KI) gestützte Lösung zu Identifikation von Sendungsinhalten vorgestellt. Mit Hilfe moderner „Computer Vision“- Technologie wird das Foto eines Versandartikels analysiert und in Sekunden automatisch in eine präzise, zollkonforme Beschreibung überführt.

Dies vereinfacht einen der bislang aufwendigsten Schritte im internationalen Warenversand. Bisher erforderte die korrekte Beschreibung von Sendungsinhalten fundiertes Fachwissen und eine sorgfältige Formulierung. Durch die Integration von KI direkt in den Buchungsprozess entfalle nun diese Hürde. Laut DHL steige dadurch die Datenqualität, Verzögerungen würden reduziert und der Versand werde insgesamt einfacher und zuverlässiger. Dies unabhängig vom Erfahrungsstand des Versenders einer Ware.

Für die Nutzung genügt es, den zu versenden Artikel etwa mit einem Smartphone zu fotografieren. Das System analysiert das Bild serverseitig, erkennt den Gegenstand und stellt innerhalb weniger Sekunden eine strukturierte, zollkonforme Beschreibung gemäß internationalen Standards. Der Vorschlag wird dem Kunden anschließend angezeigt und kann bei Bedarf angepasst oder überschrieben werden, bevor die Sendung finalisiert wird.

Meilenstein

Laut DHL markiere diese Lösung einen wichtigen Meilenstein beim Einsatz von KI in der Logistik: Erstmals wurde in großem Maßstab eine automatische Identifikation von Sendungsinhalten nahtlos in einen live verfügbaren Buchungsprozess im internationale Expressversand integriert. Dirk Olufs von DHL Express erklärte zur Einführung: „Computer Vision ist inzwischen in vielen Märkten für unsere Kunden im Einsatz. Der entscheidende Mehrwert liegt auf der Hand: Wenn Sendungsdaten von Anfang an korrekt erfasst werden, profitieren alle weiteren Prozessschritte – von weniger Rückfragen bis hin zu einer schnelleren Zollabfertigung.“

Die Funktion ist derzeit in Kanada, Deutschland, Hongkong, den Niederlanden, Singapur, Südafrika, Spanien, den Vereinigten Arabischen Emiraten (UAE) verfügbar. Weitere Länder folgen im Laufe von 2026.

Jahrestagung des Bundesverbandes Deutscher Briefmarken-Versteigerer e.V. (BDB).

Auszug aus einem DBZ-Artikel:

...„Schwerpunkt der Tagung waren unter anderem wieder einmal Rechtsfragen. Der Justitiar, Ziar Kabir, referierte unter anderem über die Erfordernisse des Geldwäschegesetzes und die neuen EU-Regelungen im Bereich der Verpackungsverordnung. Gerade bei letzterer zeige sich, so Kabir, wie weit sich die verantwortlichen Gesetzgeber mittlerweile vom realen Wirtschaftsleben entfernt haben. Eine Umsetzung sei praktisch unmöglich oder man müsse den Versand an Kunden in anderen EU-Ländern einstellen.“

Eine nähere Erklärung des Sachverhalts, mit Einzelheiten und für Laien verständlich, fehlt leider.

...„Unterstützung sagte der Versteigerer-Verband einer Initiative von Wolfgang Lang vom APHV zu, das große Angebot von Fälschungen, Verfälschungen und manipuliertem Material bei eBay weiterhin durch das Löschen solcher Angebote zu unterbinden. Während die Auktionatoren mit ihrem guten Namen für ihr Angebot geradestehen, nutzen gerade bei eBay viel „schwarze Schafe“ die Anonymität. Dies, so Wolfgang Lang, gehe auch zu Lasten der vielen seriösen Händler und auch Auktionatoren, die diese Plattform ebenfalls nutzen.“

Φ Φ Φ Φ Φ Φ Φ Φ Φ Φ

Deutschlands schönster Sonnenaufgang

Im August 2025 gab die Deutsche Post bekannt, dass sie auf der Suche nach dem schönsten Sonnenaufgang sei, und lud alle Fotografinnen und Fotografen sowohl aus dem professionellen als auch aus dem Hobbybereich dazu ein, ihre Aufnahmen vom magischen Sonnenaufgang Deutschlands bei einem Fotowettbewerb für die Gestaltung einer Briefmarke einzureichen. Aus den fast eintausendzweihundert Einsendungen wählte eine Jury, in der Expertinnen und Experten aus verschiedenen Kunst- und Wissenschaftsbereichen vertreten waren, die zehn schönsten Motive aus. Diese wiederum standen vom 23. Oktober bis zum 11. November 2025 im Internet zur Abstimmung.

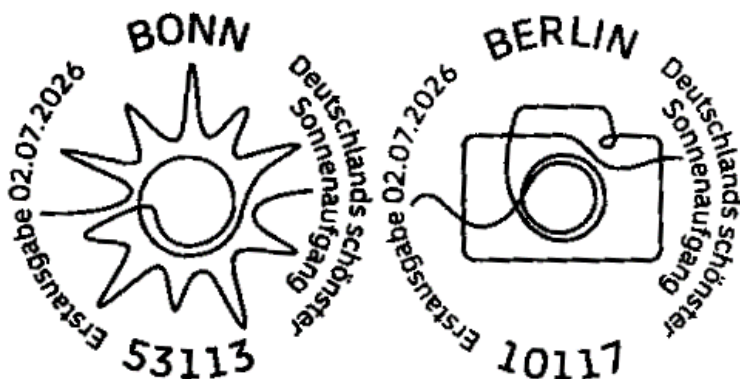
Aus der öffentlichen Wahl, an der sich rund sechstausendachthundert Personen beteiligten, ging das von *Banu Erkan* aufgenommene Foto mit 21 % aller abgegebenen Stimmen als strahlender Sieger hervor. Es zeigt Deutschlands schönsten Sonnenaufgang über den südlich von Hannover gelegenen Koldinger Seen. „Der Sonnenaufgang in diesem Morgen war so magisch, dass ich es einfach festhalten musste“, sagt die Gewinnerin.

Die Koldinger Seen liegen im Naherholungs- und Naturschutzgebiet Lei-



neue zwischen Hannover und Ruthe; ein knapp vier Kilometer langer Spazierweg führt um den großen Koldinger See, an dessen Westufer ein Beobachtungsturm reizvolle Ausblicke auf die umliegende Seenlandschaft bietet. Frühaufsteherinnen und Frühaufsteher haben dabei vielleicht das Glück, in den Genuss des schönsten Sonnenaufgangs zu kommen.

Chayenn Gutowski gestaltete mit dem Foto das Motiv einer 95-Cent-Sondermarke.



Die Leineaue in der Koldinger Gegend war ab 1965 der Ort, von dem die Sande und Kiese für die zahlreichen großen Baugrubensicherungen für den U-Bahn-Bau abgebaggert wurden. Sie wurden für die

zahlreichen Sicherungsmaßnahmen für „offene Bauweise“ mittels Bohrpfehl- und Schlitzwänden, die alle mit sehr gutem Beton ausgeführt wurden.

Franz Blazek

Russische Föderation

Die Post vom zaristischen Kaiserreich zur Föderation

Die postalische Entwicklung Russlands soll hier nur philatelistisch aufgeführt werden. Es begann mit der Ausgabe der 1. Briefmarke im Jahre 1857 im Kaiserreich Russland. Am 1. Juli 1875 trat Russland in den Weltpostverein ein. Ab März 1917 war für die nächsten 6 +2 Monate eine provisorische Regierung im Amt. Diese wurde ab November 1917 durch die Oktoberrevolution obsolet. Und schon im Januar 1918 übernahm die Russische Sozialistische Föderative Sowjetrepublik (RSFSR) die Regierungsgeschäfte um sie ab Ende 1922 bis zum Dezember 1991 im Staatsverband der Sowjetunion (UdSSR) auszuüben.

Am 25. Dezember 1991 wurde das Staatengebilde umbenannt in Russische Föderation. Nach dem Ende der UdSSR waren sowjetische Sondermarken in der Russischen Föderation bis 30.9.1992 gültig, sowjetische Freimarken und Ganzsachen bis 9. August 1993. Die Post Russland hat also über 134 Jahre die Posthoheit über die Staatengebilde ausgeübt.

Philatelistisch betrachtet sind in den 134 Jahren 118 Briefmarken mit Hauptnummern und mit zahllosen Unternummern erschienen. Ab der Hauptnummer 119 bis zur Hauptnummer 148 gab die Post Notgeld, Postsparmarken und Stempelmarken als Ersatz für benötigte Postwertzeichen aus.

Ab der Hauptnummer 149 wurden die nötigen Postwertzeichen selbst hergestellt bis zur Hauptnummer 219 und einer großen Anzahl Unternummern, die letzten PWz's wurden am 15. August 1923 ausgegeben.

Am 19. August 1923 kam ein 4-Werte-Satz PWZ an die Postschalter der UdSSR – die erste Michel-Nummer war die Nummer 224. Es ist festzustellen, dass zwischen der letzten Nummer 219 und der ersten UdSSR-Nummer 224 eine Lücke vorhanden ist, denn es fehlen die Nummer 220-223. Diese Nummern sollten eigentlich dem 4-Werte-Satz Flugpostmarken zugeordnet werden, aber durch Währungsumstellungen seien diese Werte nicht in Umlauf gebracht worden und sind mit den römischen Ziffern XV-XVIII katalogisiert.

Am 12. Dezember 1991 kamen die letzten Postwertzeichen der UdSSR (Sowjetunion) in Umlauf – die letzte Michel-Nummer ist die Nummer 6256.

Als die Post die Hoheit über die Russische Föderation übernahm, wurden die Wertzeichen einfach an die letzte Nummer von 1922 angeknüpft und mit den Mi.-Nummern 220-222 für den 3-Werte-Satz vom 10. Januar 1992 „Olympische Winterspiele in Albertville“ versehen.

Die föderale Gliederung Russlands besteht aus acht Föderationskreisen und 83 Föderationssubjekten. Russland ist ein über 100 Ethnien zählender Vielvölkerstaat, wobei ethnische Russen fast 80 % der 144,5 Millionen zählenden Bevölkerung ausmachen.



◀ *Mi.-Nr.: 913 vom 5. Juni 2001.*

Abgebildet ist das nationale Emblem der Russischen Föderation vor dem Hintergrund der russischen Karte. Der untere Teil der Karte ist vom farbigen Flaggenband umspannt.

Weil bei der Herstellung der Postwertzeichen die russische Geschichte, Kunst, Kultur und Technik überproportional berücksichtigt wurde, kam „von oben“ die Anordnung, bei der Festlegung des PWz-Ausgabeprogramms eines Jahres die übrigen Ländereien stärker zu berücksichtigen.

So wurde für das Jahr 1997 erstmalig ein 5-Werte Satz mit Abbildungen aus den Territorien der Russischen Föderation eingeplant. Der Titel „Territorien der Russischen Föderation“ wurde beibehalten und mit einer römischen I versehen. Im MICHEL-Katalog sind die fünf PWz mit den Nummern 602-606 gelistet und am 15. Juli 1997 mit einem Frankaturwert von 1.500 Rubel verausgabt worden.

Region Kamtschatka ►

Die Region, die im Nordosten des asiatischen Teils der Russischen Föderation liegt, umfasst die Kamtschatka-Halbinsel, den angrenzenden Teil des Festlands und die Comandor-Inseln. Die Region wird vom Ochotskoje-Meer, dem Pazifischen Ozean und dem Beringmeer umspült. Das Zentrum der Region ist Petropawlovsk-Kamtschatzki (gegr. 1740). Die Briefmarke zeigt eine Landschaft des örtlichen Kamtschatkas mit dem Vulkan Kluchevskaja (4.850 m), dem höchsten Punkt des Fernen Ostens. Im linken Teil der Briefmarke ist der Blick auf den Hafen von Petropawlowsk-Kamtschatski sowie ein Denkmal für die Schiffe „St. Peter“ und „St. Paul“ (1973, ein Detail). Im Vordergrund befindet sich das Geyzertal im östlichen Kamtschatka.





◀ Region Archangelsk

Im Nordwesten Russlands gelegen, wird es vom weißen, dem Barents- und Karskoje-Meer umspült. Es umfasst das autonome Gebiet Nenetsky. Das Zentrum der Region ist Archangelsk (gegründet 1584). Die Briefmarke zeigt eine Landschaft der zentralen Region Archangelsk. Im linken Teil der Briefmarke befindet sich ein Detail des Server-Denkmals (1929-1930, Zement, von I.K. Altukhov). Im rechten Teil des Wertzeichens befindet sich die Himmelfahrtskirche im Dorf Kusherka in der Region Onega, 1669; und das Museum für Holzarchitektur im Dorf Malye Korely.

det sich ein Detail des Server-Denkmals (1929-1930, Zement, von I.K. Altukhov). Im rechten Teil des Wertzeichens befindet sich die Himmelfahrtskirche im Dorf Kusherka in der Region Onega, 1669; und das Museum für Holzarchitektur im Dorf Malye Korely.

Region Krasnodar ▶

Die Region, die im westlichen Kaukasus liegt, wird vom Asow und vom Schwarzen Meer umspült. Das Zentrum der Region ist Krasnodar (ehemals Ekaterinodar, gegr. 1794). Die Briefmarke zeigt die Schwarzmeerküste nahe Novorossisk und ein Passagierschiff. Im Vordergrund befindet sich ein Schiffsanker.



◀ Republik of Sakha (Yakutia)

Das Zentrum der Region, das im Norden und Nordosten Asiens liegt, ist Jakutsk (gegr. 1832). Die Briefmarke zeigt das Tal des Lena-Flusses, des größten Flusses der Region, mit Kalksteingestein (Lensky Säulen). In der rechten oberen Ecke befindet sich ein Detail eines Denkmals für die Helden des Großen vaterländischen Krieges, von 1941 bis 1945 in Jakutsk, ein Basrelief, das Olonkho, ein jakutisches Epos (Niungur Bootur der Ungestüme, Bronze, Holz, Beton, 1990 bis 1995 von I.A. Sleptsov darstellt.)



◀ Region Kaliningrad

Die Region im Westen Russlands grenzt an Polen und wird von der Ostsee umspült. Das Zentrum der Region ist Kaliningrad (ehemals Königsberg, gegr. 1255). Die Briefmarke zeigt die Ostseeküste, den Ferienort Svetlogorsk und eine Sonnenuhr am Strand. Im Vordergrund befindet sich das Bernstein-Museum in Kaliningrad.

Am 15. September 1998 kam dann die Ausgabe „Territorien der Russischen Föderation (II)“ in den Umlauf. Wieder fünf Werte – mit den Mi.-Nr. 682 bis 686, alle mit dem Frankaturwert 1,50 Rubel, denn am 1. Januar 1998 kam es zur Währungsumstellung (1 Rubel = 100 Kopeken + 1.000 alte Rubel = 1 neuer Rubel). Die Formate der PWz's blieben die gleichen.

Wichtig ist der Hinweis, dass die MICHEL-Nummerierung nicht identisch ist mit der Nummerierung im RUSMARKA-Katalog



◀ Die Region Murmansk

Die Region, die vom Barents- und Weißen Meer umspült wird, liegt im Nordwesten des europäischen Teil Russlands und grenzt an Norwegen und Finnland. Das Zentrum der Region ist Murmansk (gegr. 1916). Die Briefmarke zeigt den Blick über die Kolski-Bucht der Barentssee, an deren Ostufer Murmansk liegt.

Die Mitte der Briefmarke zeigt das weltweit erste zivile nukleare Eisboot LENIN, das 1959 gebaut wurde. Rechts befindet sich ein Detail des Denkmals für das Eisboot ERMAK. ein Anker dieses berühmten Schiffes, das 1898 gebaut wurde; ein Denkmal für Hafenarbeiter, die während des Großen Vaterländischen Krieges (1967 von G.A. Glukhih) starben, sowie Gebäude des Hafens Murmansk.



◀ Die Republik Karelien

Karelien liegt im Nordwesten des europäischen Teils der Russischen Föderation, grenzt an Finnland und wird vom Weißen Meer, dem Ladogasee und dem Onega-See umspült. Das Zentrum der Region ist Petrosawodsk (gegr. 1703). Die Briefmarke zeigt den Kivach-Wasserfall am Fluss Suna. Das Wasser fällt in Kaskaden aus einer Höhe von 11 m. Der Wasserfall und das umliegende Gebiet sind Teil des 1931 gegründeten Kivach-Nationalreservats. Im Hintergrund des Wasserfalls befindet sich eine Illustration von Kalevala Karelo-Finnisch Epos. Das Epos besteht aus Volksliedern und Runen. Es wurde 1835 und 1849 veröffentlicht. Das Bild zeigt Vainameynen, den Helden von Kalevala, den Schöpfer von Kantele, dem traditionellen karelischen Musikinstrument.

Die Region Chabarowsk ▶

Die Region liegt im asiatischen Osten der Russischen Föderation. Das Jüdische autonome Gebiet ist Teil dieser Region. Die Region grenzt im Südwesten an China und wird vom Ochotskoje- und Japanischen Meer umspült. Das Zentrum der Region ist Chabarowsk (gegr. 1858). Die Briefmarke zeigt den



Blick über das rechte Ufer des Amurs, den Amurfelsen von Chabarowsk mit seinem Zentralpark und den Aussichtspunkten. Im linken Teil der Briefmarke befindet sich ein Denkmal für E.P. Khabarov (1958 Bronze und Stein von Y.P. Milchin).



◀ Die Prymorsky Region

Die Region liegt im Osten des asiatischen Teils der Russischen Föderation und grenzt an China und die Volksrepublik Korea. Die Region wird vom Japanischen Meer umspült. Das Zentrum der Region ist Wladiwostok (gegr. 1860). Die Briefmarke zeigt den Blick über die Bucht von Peter dem Großen an der Südküste der Region. Der rechte Teil der Briefmarke zeigt ein Detail der Rostralsäule, die zum 100. Jahrestag der Stadtgründung (1960 von V.L. Zverev und O.A. Ikonnikov) errichtet wurde. Es ist auch ein

Denkmal für die Besatzung der „Manchjuria“, einem russischen Kriegsschiff, das 1860 Wladiwostok gründete.



◀ Die Republik Burjatien

Die Republik liegt im Süden Ostsibiriens im asiatischen Teil der Russischen Föderation, südlich und östlich des Baikalsees, der zur Republik gehört. Das Zentrum der Republik, das an die Mongolei grenzt, ist Ulan-Ude (gegr. 1783). Die Briefmarke zeigt den Baikalsee, einen Süßwassersee, der auf einer Höhe von 456 m liegt. Die Fläche des Sees beträgt 31.500 m², die Länge 636 Kilometer, die durchschnittliche Breite 48 Kilometer, das Wasservolumen 23.000 m³, was einem Fünftel der weltweiten Süßwasserreserven entspricht (ohne Gletscher). Der Baikal ist der tiefste See der Erde mit einer Tiefe von 1.620 m. Oben links auf der Briefmarke befindet sich

das Portrait von Abay Gesegabator, dem Helden von Geser, dem burjatischen heroischen Epos, das viele charakteristische Merkmale der ursprünglichen Literatur Zentralasiens bewahrte.

Die nächste Ausgabe mit dem Titel „Territorien der Russischen Föderation (III)“ wurde ab dem 2. Juni 1999 an den Postschaltern verkauft. Der 5-Wertesatz wurde bei Michel mit den Nummern 729-733 gelistet, sie hatten alle den Frankaturwert von 2 Rubel und die gleichen technischen Merkmale wie die PWz's der zwei vorherigen Serien.

Die Republik Nordosetia – Alanien ▶

Die Republik befindet sich im Großkaukasus-Gebiet. Die Hauptstadt ist Wladikawkas (gegr. 1784). Die Briefmarke zeigt einen Blick auf den Tseis-Canyon mit dem Tseis-Gletscher, der 9 Kilometer lang ist. Der Gletscher reicht bis auf 2150 m hinab, wo der Fluss Tseidon entspringt. Das Tseidon-Tal ist eines der schönsten im Kaukasus und bietet die atemberaubenden Ausblicke auf das Adai-Khoh, und das Tsei-Gebirge. Der linke Teil der Briefmarke zeigt ein Denkmal für K.L. Khetagurow (1955, Bronze, Granit; von I.G. Gainutdinov).



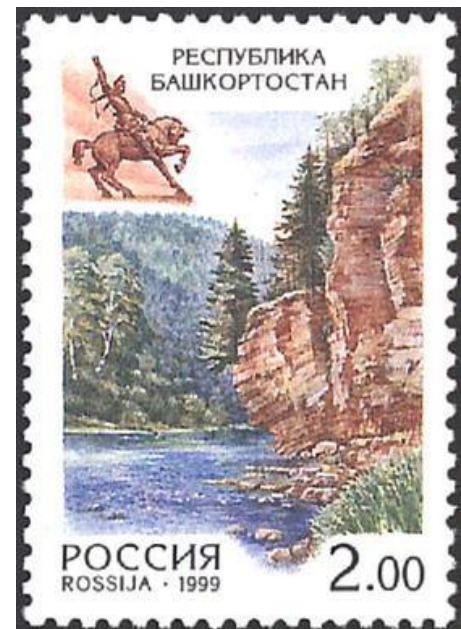


◀ Die Kirow-Region

Die Kiro-Region liegt im Osten des europäischen Teils der Russischen Föderation. Die Stadt Kirow (vor 1781 bekannt als Khlynov, dann bis 1934 als Wjatka) ist das Zentrum der Region. Die Briefmarke zeigt einen Blick auf den Fluss Vyatka, den rechten Nebenfluss des Flusses Kama, der überwiegend durch die bewaldeten Teile der Region fließt. Der Fluss ist 1.248 Kilometer lang und umfasst ein Einzugsgebiet 130.00 Quadratkilometern. Der linke Teil der Marke zeigt ein Dymka-Spielzeug vor dem Hintergrund von Vyatka-Spitzenornamenten.

Die Republik Baschkortostan ▶

Die Republik Baschkortostan liegt im südlichen Ural, ihre Hauptstadt Ufa wurde 1586 gegründet. Die Briefmarke zeigt einen Blick über den Fluss Big Inzer und die südlichen Uralberge. Der Big Inzer ist ein Bergfluss, im unteren Teil des Baches wird er breiter und ruhiger. In der oberen linken Ecke der Briefmarke befindet sich ein Denkmal für Salawat Yulaev in Ufa (1967, Gusseisen und Granit, von S.D. Tabasiav und I.G. Gainutdinov).



◀ Die Region Stavropol

Die Region Stavropol liegt im zentralen Teil der Stavropolsky-Erhebung. Das Zentrum dieser Region ist Stavropol (gegr. 1777). Die Briefmarke zeigt eine Reihe von Ansichten des Kaukasischen Mineralwasser-Gebietes, eines der berühmtesten Kurort-Gebiete Russlands. Im Zentrum der Briefmarke befindet sich der Lermontov-Wasserfall am Olchowka-Fluss in Kislowodsk. Im linken Teil der Briefmarke befindet sich das Gebäude der großen Narzan-Bäder in Kislowodsk (1903). Im rechten Teil

der Briefmarke befindet sich das „Adler“-Denkmal auf dem heißen Berg in Pjatigorsk (1903).



◀ Das autonome Gebiet Ewenky

Das autonome Gebiet Ewenky liegt im Osten Sibiriens in der Region Krasnojarsk. Das Zentrum des Gebietes ist die Stadt Tura (gegründet 1926). Die Briefmarke zeigt einen Wasserfall im Verlauf eines Bergflusses in der Region. Im Vordergrund befindet sich ein Evenk auf einem Rentier. Die Rentierzucht ist ein wichtiger Bestandteil der Wirtschaft der Region, die im Norden über weite Rentierweiden verfügt. Die Fischerei- und Pelzindustrie sind ebenfalls wichtige Bestandteile der Wirtschaft der Region.



Blockausgabe Nr. 38 mit den PWz's Mi.-Nr.: 913-914+916 vom 5. Juni 2001.

„Staatliche Symbole der Russischen Föderation“

von li nach re: „Nationalflagge“ – „Staatswappen“ – „Nationalhymne“

Teil II findet Ihr in der LUPENr. 168

Historisches

Jubiläen etc.

Vor 525 Jahren Am 1. März 1501 ernannte Philipp von Österreich und Burgund den Italiener Franz von Taxis zum „capitaine et maître de nos postes“ und zum Hauptverantwortlichen des habsburgischen Postwesens.

Vor 404 Jahren Ab dem 26. Juni 1622 wurde die neue Post- und Metzgerordnung des Herzogtums Württemberg eingesetzt, die die Rechte und Pflichten der Metzger regelte und dieselben unter besonderen Schutz nahmen. Metzger unternahmen bis weit ins 18. Jahrhundert auch Transport- und Botendienste, insbesondere in Regionen ohne ausgebautes staatliches Postsystem.

Vor 200 Jahren Am 4. April 1826 wird in Jehay-Bodegnée in Belgien Zénobe Théophile Gramme geboren. Er war ein belgischer Elektroingenieur und Erfinder des Gramme-Rings.

Vor 175 Jahren Am 1. April 1851 trat das Land Württemberg dem Deutsch-Österreichischen Telegraphen-Verein bei.

Vor 175 Jahren Der 16. April 1851 war es, als die staatliche elektrische Telegrafie in Stuttgart ihre Dienstleistungen zur Benutzung für die Öffentlichkeit freigab.

Vor 175 Jahren Am 1. Mai 1851 öffnete im Londoner Hyde Park die erste Welt-Industrierausstellung ihre Tore. An ihr waren auch zahlreiche deutsche Aussteller beteiligt. Der Siemens'sche Zeigertelegraf erhielt die Council Medal.

Vor 175 Jahren Die ersten badischen Briefmarken mit den Werten 1, 3, 6 und 9 Kreuzer gelangten an die Postschaler. Die Marken trugen, wie die bayerischen Vorbilder, eine Ziffernbezeichnung, die den Nennwert betont.

Vor 175 Jahren Emil Berliner wurde am 20. Mai 1851 in Hannover geboren. Er ist bekannt für seine Erfindung des Grammophons.

Vor 160 Jahren Mit den erfolgreich verlegten transatlantischen Telegrafenkabeln entstand eine dauerhaft funktionierende Verbindung zwischen Europa und Amerika. Am 28. Juli 1866 wurde das erste offizielle Telegramm empfangen. Dieses Ereignis markiert den Beginn der globalen Echtzeitkommunikation. Zuvor benötigten Nachrichten per Schiff rund 12 Tage.

Vor 150 Jahren 1. März 1876, an diesem Tag wurde in Württemberg die Bezeichnung Postexpedition abgeschafft. Alle Einrichtungen hießen danach Postamt.

Vor 150 Jahren Schon 1875 führten Thomas Augustus Watson und Alexander Graham Bell Versuche zur Übertragung der menschlichen Stimme durch. Am 10. März 1876 erfolgte der erste verständliche Telefonanruf bei dem Bell zu seinem Assistenten sagte: „Mr. Watson - Come here - I want so see you“.

Vor 150 Jahren Die hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft, ein Privatunternehmen, startete am 1. Mai 1876 die Beförderung von Paketen zu denen der Post vergleichbaren Gebühren.

Vor 120 Jahren Das erste Untersee-Fernsprechkabel am Bodensee wurde am 9. August 1906 von Siemens & Halske verlegt. Es verband Friedrichshafen (Deutschland) mit Romanshorn (Schweiz) und ermöglichte Sprachübertragungen über den See.

Vor 125 Jahren Lucy Mensing, eine deutsche Physikerin, Mathematikerin und Pionierin der Quantentechnik wurde am 11. März 1901 geboren. Sie veröffentlichte Arbeiten zur Quantenhypothese, zum Rotationsspektrum von zweiatomigen Molekülen und zur Berechnung elektrischer Polarisierbarkeit von Gasen aus zweiatomigen Molekülen.

Vor 100 Jahren Zwischen Berlin und Wien finden unter der Leitung von Professor August Karolus am 2. April 1926 erste erfolgreiche Bildtelegrafie-Versuche statt.

Vor 100 Jahren Die deutsche Lufthansa eröffnete am 1. Mai 1926 die erste Nachtflugstrecke für den Passagierverkehr zwischen Berlin und Königsberg.

Vor 64 Jahren Telstar 1 wird von Cape Canaveral aus am 10. Juli 1962 ins All geschossen. Der erste zivile Kommunikationssatellit wurde durch Solarenergie betrieben. Mit ihm wurde die erste Live-Fernsehübertragung zwischen den USA und Europa ermöglicht.

Vor 50 Jahren Acht deutsche Speditionen gründen am 1. April 1976 den DPD Deutscher Paketdienst: die Honold Logistik Gruppe, Hellmann, Zufall, Streck Transport, Cordes & Simon, TTF, Denkhaus und Zeitfracht.
(fb)

Zu guter Letzt ...

Kein Krawattenzwang

Am 20. Juni 2026 konnte unser 2. Vorsitzender, Sammlerfreund Günther Lippe, seinen 75. Geburtstag feiern. Am gleichen Tag wurde er vom 1. Vorsitzenden, Sammlerfreund Heiko Nuß aufgesucht, um ihm zu gratulieren. Nicht zu vergessen, die mitgebrachte Alkoholika zu überreichen!



Der Besuchstag war aber der heißeste Tag des Jahres und so war der Besuchte so leicht als möglich gekleidet.

Wir wünschen ihm noch weitere Geburtstage, aber mit milderem Temperaturen! Aber leider altert der Klimawandel mit!

Zu guter Letzt ...

Keine Geldbewegung – Besonderheit der Philatelie

Was haben Briefmarken und Panini-Bilder gemeinsam? Zugegeben, die Frage ist reichlich gemein. Sie verweist aber auf eine Besonderheit, welche die Philatelie von ähnlichen Sammelbereichen unterscheidet. Während beispielsweise die Numismatiker und die Liebhaber alter Bücher fast immer kaufen und verkaufen, tauschen die Philatelisten auch. Das gilt gleichermaßen für die heute nicht mehr ausschließlich jungen Freunde der Panini-Bilder.

Sicher, mitunter scheitert der Tausch auch schon an der Logistik. Ein Treffen Dutzender Büchersammler, die ihre Dubletten mitbringen, dürfte die meisten Räumlichkeiten sprengen, vom Transport der Bücherkisten einmal ganz abgesehen. Münzen und Medaillen jedoch erfordern nur einen geringfügig größeren Aufwand als Briefmarken. Trotzdem kennt der Autor keine numismatischen Tauschtage. Auch hat er nie davon gehört, dass sich die Liebhaber Edmonsonscher und anderer Fahrkarten irgendwo zu einem Tauschtag treffen.

Selbiges gilt sogar für gleichermaßen denkbare Tauschtage der Philokartisten; womöglich begegnen sie Gleichgesinnten auf Briefmarken-Tauschtagen, gibt es doch jede Menge Philatelisten, die ebenso Ansichtskarten zusammentragen. Zu den Briefmarken-Tauschtagen könnten aber Numismatiker kommen, da auch Philatelisten und Numismatiker eine gewisse Schnittmenge kennen.

Kein Zweifel, man darf die regelmäßigen Tauschtage als eine Besonderheit der Philatelie einstufen. Das gilt selbst dann, wenn man berücksichtigt, dass sich der Tausch heute mit dem Kauf und Verkauf mitunter überschneidet. Ehe ein Philatelist auf den Lückenschluss seiner Sammlung verzichtet, kauft er halt einfach ein Stück, sollte der Partner nichts im Dublettenbuch finden.

Das ist nicht nur pragmatisch, sondern auch juristisch einwandfrei. „Auf den Tausch finden die Vorschriften über den Kauf entsprechende Anwendung“, heißt es nämlich im § 480 des Bürgerlichen Gesetzbuches. Das bedeutet schlichtweg, dass der Tausch für Rechtsgelehrte nichts anderes ist als ein beiderseitiger Kauf und Verkauf ohne Geldbewegung.

Folglich machen Philatelisten also nichts falsch, wenn auf dem Tauschtag dann doch die eine oder andere Banknote oder Münze den Ei-

gentümer wechselt. Zumal Philatelisten ja den Grundsatz beachten, vorzugsweise Gleichwertiges zu tauschen, also beispielsweise zwei Marken, die beide mit € 50 im Katalog stehen. Der Tausch einer Marke dieser Preisklasse gegen 50 Marken mit jeweils einem Euro Bewertung wäre schließlich für einen der Beteiligten ein schlechtes Geschäft. Natürlich könnte der eine auch die Marke zu € 50 kaufen und der Andere 50 Marken zu je einem Euro

Das aber tut praktisch niemand. Im Handel kann man eine Briefmarke oder einen Beleg vielleicht nicht zum Katalogwert von € 50 verkaufen, aber gewöhnlich schon zu einem zufriedenstellenden Betrag. Ein-Euro-Marken und noch billigere Stücke sind dagegen im Prinzip wertlos, können bestenfalls als Teil größerer Lots oder Posten Käufer finden. Diese wissen schließlich, weshalb die Katalognotierungen kaum mehr als bloße Erinnerungsposten darstellen.

Auf Tauschtagen besteht derweil die Möglichkeit, auch jene Lücken im Album zu schließen, die nur schmerzen, aber keine nennenswerten Investitionen erfordern. Fast immer findet man Tauschpartner, findige Philatelisten organisieren gegebenenfalls einen Ringtausch mit mehreren Beteiligten. Generell stehen eher geringwertige Stücke im Mittelpunkt, doch wachsen mit den Erfahrungen oftmals auch die Ansprüche. Erfahrene Philatelisten tauschen auch Briefmarken und Belege, die für den Handel interessantere Notierungen im Katalog aufweisen. Nur fällt es dann deutlich schwerer, Tauschpartner mit entsprechendem Material zu finden. Die Luft wird rasch dünner.

Das gilt aber allgemein für Sammelgegenstände, je seltener und teurer sie sind, desto größeren Aufwand muss man für den Erwerb betreiben. Der Tauschtag dient aber nicht nur diesem Zweck. Für viele Philatelisten sind die dort geführten Gespräche viel wichtiger, als ein Lückenschluss in der Sammlung. Ja, mancher Sammlerfreund tauscht letztendlich kein einziges Stück, sondern sich lediglich mit anderen Philatelisten aus. Gewissermaßen haben Philatelisten auch dies mit den Liebhabern der Panini-Bilder gemeinsam. Man muss nur einmal lauschen, wenn diese sich die Geschichten portraittierter Fußballspieler erzählen ...

Diese exzellente Ausarbeitung stammt vom freien Mitarbeiter der DBZ - Thorsten Bernd.

Die nächste GEHRDENER LUPE Nr. 168 erscheint am 1. Dez. 2026