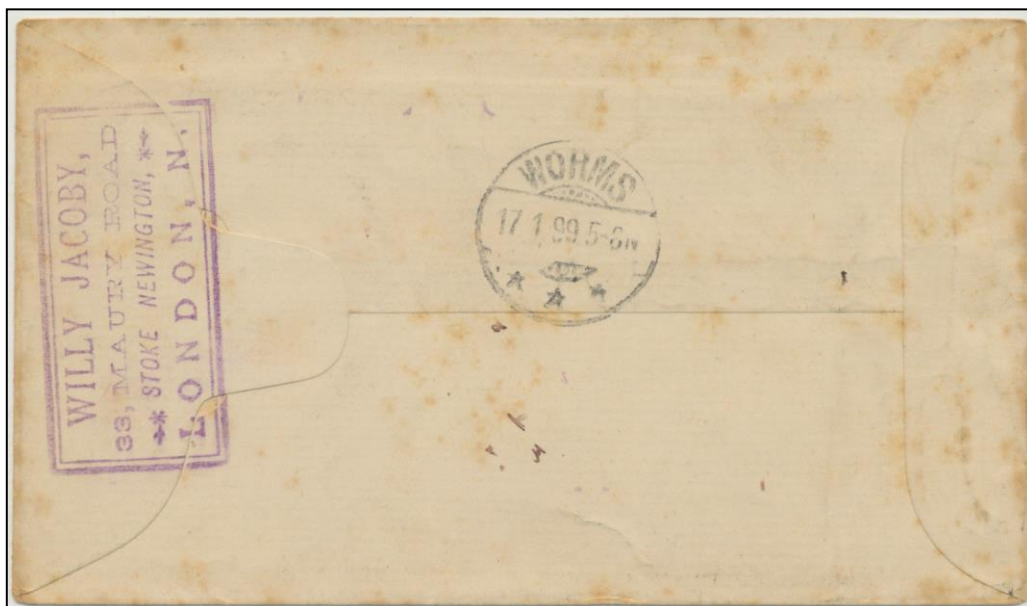
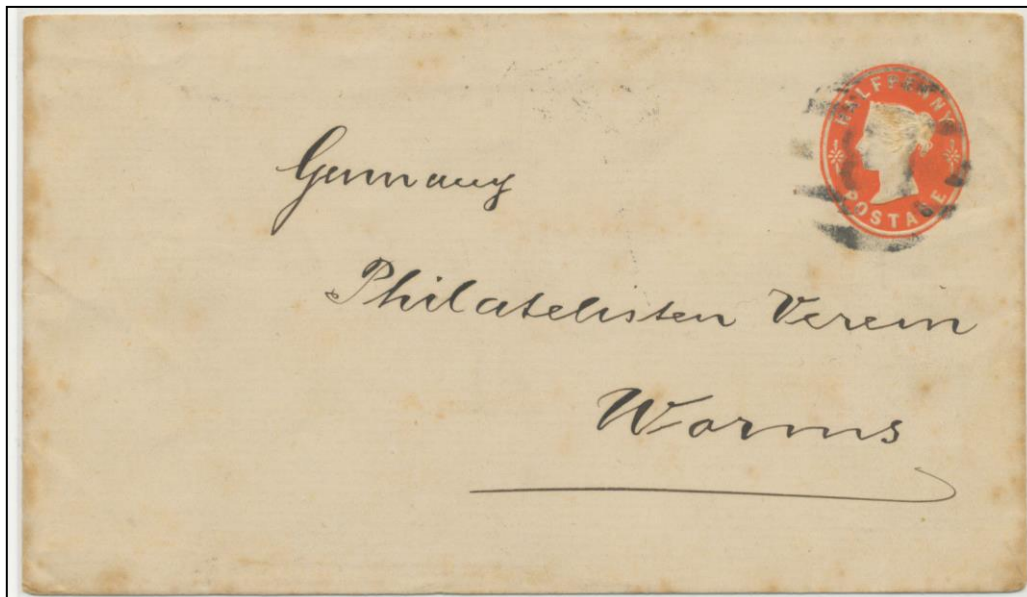


# Wormser Sammlerpost

Ausgabe 53

Juni 2015



Informationen für Mitglieder, Freunde und Förderer  
des Briefmarkensammlervereins Worms e.V.

## Liebe Leserinnen und Leser,

schaut man sich das Titelbild an, so stellt sich vermutlich die Frage, warum dieser Beleg abgebildet wurde.

Diesen Brief konnte ich vor kurzem für unser Vereinsarchiv bei Ebay ersteigern. Neben den Informationen des Stadtarchivs, die wir in der letzten Ausgabe der Wormser Sammlerpost abdrucken konnten, ein weiterer Beweis, für unser "Alter".

Es handelt sich um eine Ganzsache zu einem ½ D mit dem Stempel FB. Absender war der berühmte Londoner Briefmarkenhändler Willy Jacobi. Auf der Rückseite trägt der Brief den Ankunftsstempel Worms vom 17.1.1899.

Ein sehr interessantes Stück, das alleine mit der Adresse „Germany, Philatelistenverein Worms“ zugestellt werden konnte.

Diese Ausgabe der Wormser Sammlerpost erhalten Sie von unserer Ausstellung im Raschihaus.

Wie immer habe ich aktuelle Berichte aus dem Verein, sowie lesenswerte Artikel aus der Philatelie zusammengestellt.

Viel Spaß beim Lesen dieser Ausgabe

Mit freundlichen Grüßen



Markus Holzmann



1250 Jahre Horchheim  
766 - 2016

Wir sind dabei!

## Auktion 2015:

**Auch 2015 ist wieder eine Vereinsauktion für den November geplant.**

**Einlieferungen sind jederzeit bei Achim Höning, Tel.: (0 62 41) 3 46 43 oder per Mail: ahoening@gmx.de möglich**

Die Wormser Sammlerpost wird herausgegeben und gestaltet von Markus Holzmann (AIJP) im Auftrag des Vorstandes. Sie enthält Beiträge von Achim Höning. Verantwortlich für den Inhalt : Ernst Holzmann

Briefmarkensammlerverein Worms e.V.  
Höhlchenstraße 27  
67551 Worms-Horchheim  
Tel.: 06241-36641 Fax: 06241-932903  
Mail: Holzmann-Worms@t-online.de  
www.briefmarken-worms.de

## Mitgliederversammlung bestätigt Vorstand / Auszeichnung für Achim Höning



*v.r.n.l: Uwe Diehlmann, Achim Höning und Ernst Holzmann*

Ende März bestätigte die Mitgliederversammlung des Briefmarkensammlervereins Worms e.V. bei der Neuwahl die Mitglieder des Vorstandes in ihren Ämtern. Vorsitzender Ernst Holzmann berichtete den Mitgliedern über die Aktivitäten des Vorjahres, so beteiligte sich der Verein am Ehrenamtstag der Staatskanzlei und richtete eine große Ausstellung zum Nachbarland Frankreich aus. Über geordnete Finanzen des Vereins konnte Schatzmeister Markus Holzmann berichten.

Uwe Diehlmann vom Vorstand des Landesverbandes Südwestdeutscher Briefmarkensammlervereine bescheinigte dem Wormser Verein ein Aktivposten innerhalb seines

pfälzischen Regionalgebietes zu sein. Für den 2. Vereinsvorsitzenden Achim Höning hatte Diehlmann eine besondere Auszeichnung im Gepäck. Für seine 15-jährige Vorstandsarbeit bei der Achim Höning für zahlreiche philatelistische Beiträge in der Vereinszeitung, die Mitarbeit bei Veranstaltungen, Nachlassbewertungen und der Organisation von vereinsinternen Versteigerungen wurde er mit der Verdienstmedaille des Verbandes in Bronze geehrt.

Mit einem Ausblick auf den kommenden Ostertauschtag und eine Ausstellung zu 100 Jahre Feldpost im Ersten Weltkrieg beendete Ernst Holzmann die Mitgliederversammlung.

## Briefmarken, Ansichtskarten und Münzen statt Ostereier



Für viele Briefmarkensammler ist es ein Fixpunkt zu Ostern – der einmal jährlich stattfindende Tauschtag für Briefmarken und Ansichtskarten in Horchheim. Zum mittlerweile 17. Mal hatte der Briefmarkensammlerverein Worms e.V. in die Sport- und Kulturhalle eingeladen und rund 200 Besucher aus Worms und Rheinhessen, aber auch aus dem nördlichen Rheinland-Pfalz, Hessen und Baden-Württemberg nutzen die Gunst der Stunde und waren nach Horchheim gekommen. „Besonders Ansichtskarten standen dieses Mal im Fokus der Besucher, hier hat sich in den letzten Jahren ein Schwerpunkt der Besucher herauskristallisiert“, bilanzierte Ernst Holzmann, Vorsitzender der Wormser Sammlerfreunde. Aber beim Blick in die Reihen konnte man auch Sammler, bewaffnet mit Pinzette, Katalog, Fehlliste und Lupe, erkennen, die in den zahlreichen mitgebrachten Alben stöberte und so manche Lücke in der eigenen Sammlung füllen konnten.



## 100 Jahre Eröffnung „Kriegsgefangenenlager Pfiffligheim“ – Ausstellung zum Thema Feldpost im Raschihaus

Am 2. Juni wurde im Raschihaus unsere diesjährige Ausstellung eröffnet. Ausführlich berichtet haben Nibelungenkurier und Wormser Zeitung, deren Berichte wir hier abdrucken:

**„O schöne Stunden, wenn die Feldpost naht“ - Ausstellung von Briefmarkensammlern und Stadtarchiv noch bis 9. Juli im Raschihaus - Authentische Zeitzeugnisse aus privatem Besitz und Stadtarchiv zeigt die Ausstellung „Feldpost im 1. Weltkrieg“ noch bis 9. Juli im Raschihaus. Zur Eröffnung sprachen Bürgermeister Hans-Joachim Kosubek, Dr. Gerold Bönnen und Markus Holzmann vom Briefmarkensammlerverein Worms e.V**



VON REGINA URBACH Sehr persönlich präsentiert sich die Ausstellung „Feldpost im 1. Weltkrieg“ nach den vielen Veranstaltungen zu den Weltkriegen der letzten Monate. Existenzielle menschliche Hoffnung und Verzweiflung gerinnen auf den Postkarten zu dürren Zweizeilern, oft in krassem Gegensatz zum Propagandamotiv der Rückseite. Neben zum Teil bekannten Abbildungen wie der „Verprügelung“ Europas durch einen deutschen Pickelhaubenträger („Nur nicht drängeln, es kommen alle noch dran“) waren auch brav zuhause

wartende Ehefrauen oder von Kindern umschwärmte Soldaten beliebte Motive.

Umso ernüchternder dann die Soldatenbotschaften.

„Schenkeldurchschuss“, heißt es da zackig, oder „lebt alle wohl“. Aus manchen der transkribierten Texte will fast hervorbrechen, was in ihnen NICHT gesagt wird. Vieles oder gar nichts kann man sich etwa denken, wenn es aus der Heimat heißt: „Hier alles beim Alten“ oder „Seit dem 17. keine Nachricht von Dir. Denke, dass es Dir noch immer gut geht, was ich auch von mir und den gesamten Familien mitteilen kann.“



Aus dem Lazarett kommen Sätze wie „bald geht es mit dem Schreiben auch wieder besser“, aber auch „Lieber Freund, meine letzte Karte schätze ich in Deinem Besitz ...“. Auch Karten von Ludwig von Heyl, Vater von Elisabeth Klee, und Rudi Stephan enthielt die Sammlung, ebenso französischsprachige und andere aus dem Kriegsgefangenenlager Pfiffligheim.

Zu den liebevoll aufbereiteten und gut sortierten Karten des Briefmarkensammlervereins aus dem

Besitz von Emil Graf und Markus Holzmann gesellte auch das Stadtarchiv eine im letzten Jahr erworbene Sammlung. Die Zusammenarbeit privater Initiativen mit der Stadt lobte zur Eröffnung Bürgermeister Hans-Joachim Kosubek ausdrücklich. Für den Verein strich Markus Holzmann die Bedeutung der Feldpost als authentische Quelle hervor.



Stadtarchivleiter Dr. Gerold Bönnen lud die interessierten, teils sehr bewegten Gäste zu Gesprächen bei einem kleinen Umtrunk ein und stand für Fragen zur Verfügung. Während der Wormser Kulturnacht ist übrigens die Deutsche Post mit einer Sonderpostfiliale und einem Sonderstempel von 19 bis 22 Uhr im Stadtarchiv vor Ort. Der Briefmarkenverein Worms bietet dazu einen passenden Plusbrief an (Informationen bei Ernst Holzmann, [briefmarken-worms@t-online.de](mailto:briefmarken-worms@t-online.de) oder bei [stadtarchiv@worms.de](mailto:stadtarchiv@worms.de). Die Ausstellung ist noch bis 9. Juli zu den Öffnungszeiten des Raschihauses zu sehen.

(Quelle: Nibelungenkurier vom 06.06.2015)

### **FELDPOST Ausstellung im Raschihaus zeigt Postkarten und Briefe aus dem Ersten Weltkrieg**

Von Ulrike Schäfer: WORMS - Im letzten Jahr erinnerte die Stadt Worms in mehreren Ausstellungen an den Ausbruch des Ersten Weltkriegs. Nun wurde am Dienstag im Raschihaus unter

dem Titel „Feldpost im 1. Weltkrieg“ eine weitere Schau zu diesem Thema eröffnet, die vom Briefmarkensammlerverein Worms mit Unterstützung des Stadtarchivs konzipiert und gestaltet wurde. Anlass war die Errichtung des großen Kriegsgefangenenlagers an der Alzeyer Straße vor 100 Jahren und der tragische Tod des hoffnungsvollen Komponisten Rudi Stephan.

### **Tragischer Tod**

Die in einer Tischvitrine ausgelegten, knappen Nachrichten Stephans an seine Eltern und seinen Bruder Kurt sind berührend. Dass dem 28-Jährigen ganz und gar nicht wohl war beim Vorrücken in den Osten, kann man zwischen den Zeilen lesen. Er spricht es nicht aus. Um die Zusendung einer Brille, um Einlegesohlen und viele, viele Zigarren und Zigaretten bittet er, noch kurz bevor ihn am 29. September 1915 bei Tarnopol ein Kopfschuss tötete. In der Vitrine daneben befindet sich, ebenfalls aus Beständen des Stadtarchivs, die umfangreiche Korrespondenz Ludwig von Heyls, Vater Marie-Elisabeth Klees, der während des gesamten Krieges als Offizier an der Ostfront war.



Dem Kriegsgefangenenlager, dem größten im heutigen Gebiet von Rheinland-Pfalz, ist eine ganze Stellwand gewidmet. Es erstreckte sich auf dem Gelände, wo sich heute das Stadion der WORMATIA befindet, und blieb bis 1918 in Betrieb. Russen, Engländer, Polen, Rumänen,



Franzosen waren dort interniert. Die meisten arbeiteten außerhalb des Lagers und verrichteten „umfangreiche und länger dauernde Arbeiten für Staats- und Gemeindezwecke“. Rund 2200 fanden infolge von Mangelnahrung, Kriegsverletzungen und Krankheiten den Tod. Zwei Feldpostkarten aus Russland geben Auskunft darüber, wie sehr diese Menschen in ihrer Heimat vermisst wurden.

*In der Heimat vermisst*

Damit ist die Ausstellung noch längst nicht erschöpft. Der Briefmarkensammlerverein hat eine bemerkenswerte Fülle von Postkarten und Briefen zusammengetragen, die aus Worms und der Region in die Kasernen und ins Feld gingen, sowie Karten, die von dort in die Heimat adressiert wurden. Es lässt sich daraus allerdings wenig über das Geschehen an der Front noch über die Stimmung in der Heimat erfahren. „Die 28 Milliarden Karten, Briefe und Päckchen, die im Verlauf des Ersten Weltkriegs verschickt wurden, dienten in erster Linie dazu, die Verbindung zu den Familien aufrecht zu halten und die Kampfmoral der Soldaten zu stärken. Sie unterlagen deshalb einer strengen Zensur“, erläuterte Bürgermeister Hans-Joachim Kosubek bei der Eröffnung der Ausstellung. Zum Problem wurden gegen Ende des Krieges die „Jammerbriefe“ der Frauen; man appellierte drastisch an ihre Vernunft, doch „geschönte“ Briefe an ihre Ehemänner und Söhne zu

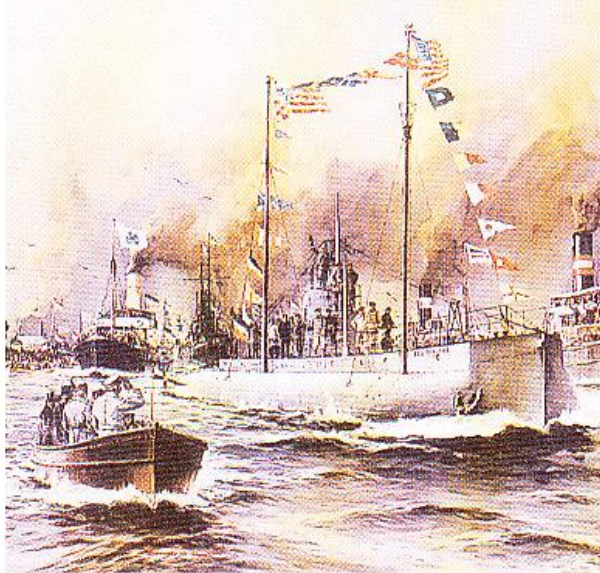
schreiben, berichtete Markus Holzmann, treibende Kraft des Briefmarkensammlervereins, der auch den einführenden Text für eine kleine, im Raschihaus erhältliche Broschüre zusammengestellt hat. Prof. Dr. Gerold Bönnes, Leiter des Instituts für Stadtgeschichte, bedankte sich bei dem Verein für die Konzeption und Durchführung der Ausstellung, die für den Betrachter leicht zu fassen ist, da Holzmann und das Team die handschriftlichen Karten und Briefe alle transkribiert haben. Besonders interessant: der Briefwechsel eines Osthofener Soldaten mit seiner Familie, die Propagandakarten („Wer im Krieg will Unglück haben, der fang ihn mit den Deutschen an!“ heißt es zu einer Karikatur, bei der Germania auf die Feinde eindrischt) sowie Motive schmachtender Frauengestalten, die den Soldaten Mut und Durchhaltewillen einflößen sollten.

(Quelle: Wormser Zeitung vom 05.06.2015)



# Unsichtbare Blockadebrecher - Handels U-Boote im 1. Weltkrieg

Von Achim Höning



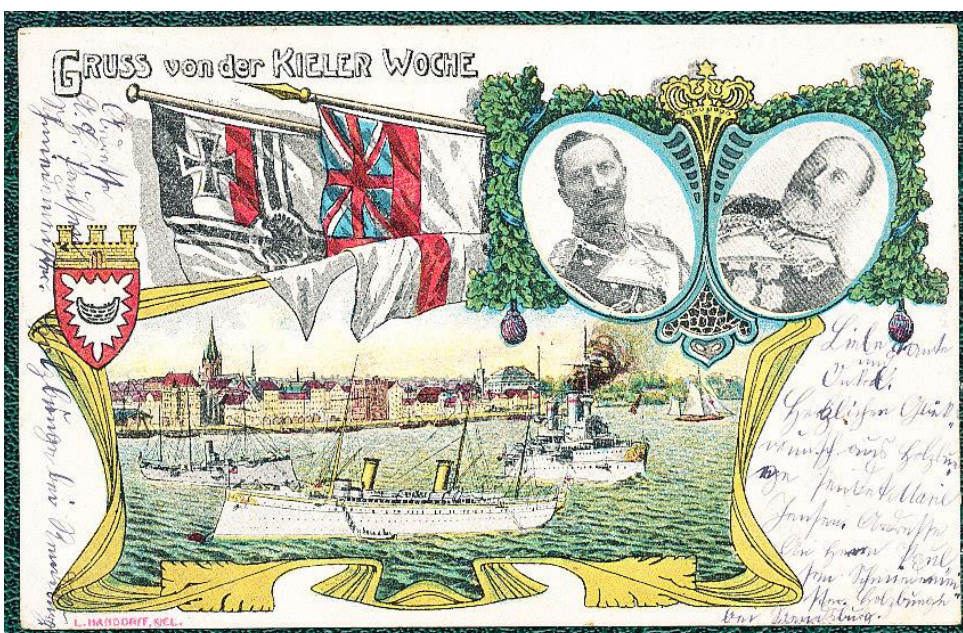
Tauchboot „Deutschland“ 1916

Die Begrüßung des Tauchbootes „Deutschland“ bei der erfolgreichen Heimkehr 1916 - Illustration einer Sonderpostkarte zum Tag der Briefmarke 1990

Nach Ausbruch der Feindseligkeiten erklärte die britische Admiralität die gesamte Nordsee zu militärischem Sperrgebiet. Minenfelder zwangen die

Handelsschiffe dicht unter der englischen Küste zu kreuzen. Jedes verdächtige Fahrzeug konnte so leicht gefasst und kontrolliert werden. Dadurch sollte der Handel des Deutschen Reiches mit lebensnotwendigen und kriegswichtigen Gütern weitestgehend unterbunden werden. Schiffe mit Waren für Deutschland mussten umkehren oder wurden beschlagnahmt. Sinn der Blockade war es, dem Deutschen Volk, in Hunger und Elend gebracht, die Lust an Krieg und Kaiserhaus auszutreiben.

Verschiedene Versuche, dringend Notwendiges auf andere Art und Weise ins Land zu holen scheiterten. Schließlich entwickelte ein leitender Mitarbeiter des Reichs Schatzamtes den Plan einer staatlich – privaten Handelsgesellschaft, deren Ziel es sein sollte, mittels Handels U-Booten, die Seeblockade zu durchbrechen. Als Handelspartner bot sich die USA an, die offiziell noch Neutralität bewahrte und jeglichem Verdienst nicht abgeneigt war.



Aus friedlichen Tagen : Wilhelm II und Eduard VII. Ihre pompösen Yachten anker vor Kiel. Ansichtspostkarte von 1905.





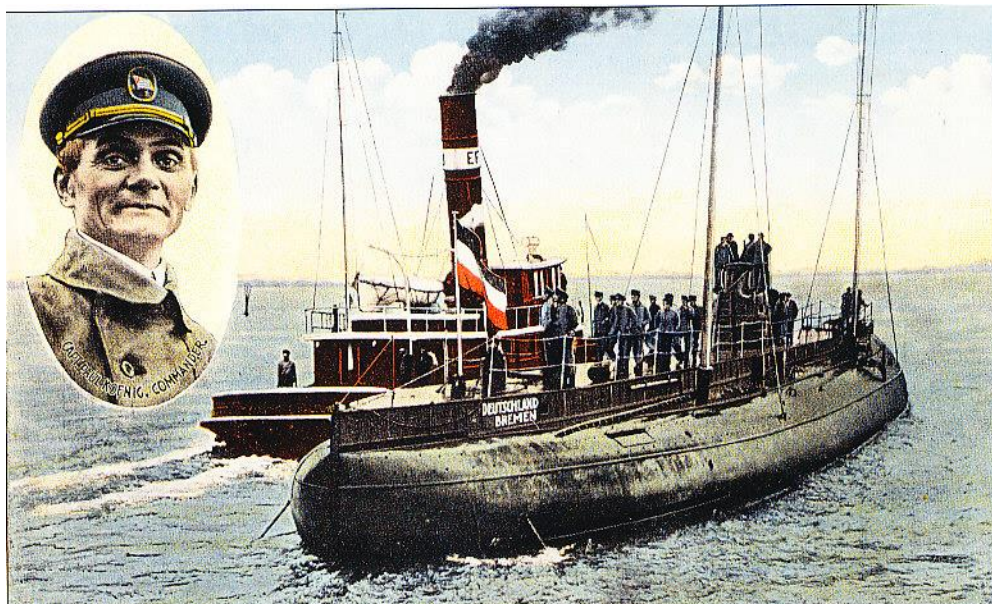
*Das Gesicht der Deutsches Kriegsmarine: Großadmiral Alfred Tirpitz Wohlfahrts Postkarte der „Frauenhülfe“ um 1915*

Am 8. November 1915 wurde die Deutsche Ozean Reederei GmbH gegründet. Deren Aufgabe war der Bau zweier U-Boot Frachter in einer Deutschen Werft und die sich anschließenden Handel Unternehmungen. Bereits nach sechs Monaten, am 28. März 1916, lief das

erste Boot, die „Deutschland“ vom Stapel. Die Länge von 65 Metern und der wulstig verdickte Rumpf von 9 Metern Breite ermöglichten 800 Tonnen Nutzlast. Die Geschwindigkeit unter Wasser, zwei Stunden konnte man „unten bleiben“, betrug 7,5 Knoten ( 14 Stundenkilometer ).

Um die Völkerrechtlichen Grundsätze der Handels Schifffahrt zu erfüllen war keine Bewaffnung vorgesehen. Der erfahrene Kapitän zur See, Paul König, wurde verpflichtet das Boot zu führen. Im Frühjahr erfolgten Trainings- und Probefahrten in der Nordsee. Die ausgewählte, 29 Mann starke Besatzung, musste lernen einer Masse von 2000 Tonnen ihren Willen aufzuzwingen. Von größter Bedeutung war ein ausgewogener und feinfühleriger Umgang mit Motorkraft und Ruderwirkung. Groß war die Gefahr eines „Kopfstandes“ und einem nicht mehr zu bremsenden Abstieg in zerstörende Meerestiefen, sollte das Boot bei Überwasserfahrt von feindlichen Streitkräften überrascht und zum Alarmtauchen gezwungen werden.

Am 23. Juni 1916 verließ die „Deutschland“ ihren Ankerplatz vor Helgoland, in den Laderäumen befanden sich überwiegend wertvolle Farbstoffe und Arzneimittel. Hochtechnologie Produkte der Deutschen Industrie. Was Philatelisten interessiert, auch ein Anteil Wirtschafts,- Diplomaten- und (illegaler )



*Kommandant Paul König und die „Deutschland“ im Hafen von Baltimore Ansichtspostkarte von 1916*

Privatpost.

Ziel war der Hafen von Baltimore an der Ostküste der USA. Dort lagerten bereits die begehrten Rohstoffe, unter anderem Kautschuk, Nickel und Zinn, unentbehrlich für Produktion und Instandhaltung kriegswichtigen Gerätes des Deutschen Reich. 15 Tage dauerte die gefahrvolle Querung des Nordatlantik. Tagsüber aufgetaucht, nachts meist unter Wasser. Keine Minensperre, kein Kriegsschiff und auch nicht als kleine Handelsschiffe getarnt, aber bewaffnete Kaperfahrer der Engländer konnten den Erfolg vereiteln.

Für das Löschen der Ladung wurden ausgesucht „geistesschwache“ Hilfsarbeiter angestellt, welche wenig konkrete Beobachtungen machen sollten. Obendrein mussten sich die Schauerleute oft nackt ans Werk machen, um mögliche Anschläge zu vereiteln. Die Engländer schäumten vor Wut und versuchten mit allen Mitteln dem Unternehmen mit Diplomatie und Intrige Knüppel zwischen die „Ruder“ zu werfen. Doch ein Großteil der amerikanischen Öffentlichkeit, maßgebende Oligarchen der Wirtschaft und Regierungsbeamte sahen es mit einem Schuss Sportsgeist und wünschten den mutigen U-Boot Fahrern Erfolg.

Am 1. August verließ die „Deutschland“ Baltimore Richtung Heimat. Trotz aller Versuche das Schiff zu stellen ging das U-Boot am 23. August in der Wesermündung unbeschadet vor Anker. Nur drei Tage später verließ das Schwesterschiff „Bremen“, unter Kommandant Schwarzkopf die Helgoländer Reede in Richtung USA - und wurde nie wieder gesehen. Mit hoher Wahrscheinlichkeit war ihr Untergang nicht auf Kriegseinwirkung zurückzuführen sondern resultierte aus

technischem oder menschlichem Versagen.

Da das Tauchboot „Bremen“ als verschollen galt, wurde sofort mit der Vorbereitung einer zweiten Fahrt der „Deutschland“ begonnen. Diese, ebenfalls erfolgreiche Fahrt, gelang im Herbst 1916.

In den Werften lagen zu dieser Zeit sechs weitere U-Boot Frachter in Produktion. Die Verschlechterung der diplomatischen Beziehungen zur USA sowie Bedenken innerhalb der Deutschen Admiralität und Regierung, führten zum Abbruch des Programms. Alle sechs Frachter wurden zu Kriegsschiffen umgerüstet. Das gleiche Schicksal erlebte die „Deutschland“. Je ein großes 15 cm Kaliber Geschütz wurden auf Bug und Heck montiert. Umbenannt in U-155 ging es von nun an in den scharfen Kriegseinsatz. Nach der deutschen Niederlage überführten die Engländer das Boot ins eigene Land. Dort erwarb es ein Privatmann. Es sollte Museumsschiff werden. Doch bei einer Überführungsfahrt 1921 kam es zu einer Havarie und die schweren Beschädigungen veranlassten den Besitzer das Schiff zu verschrotten.

Diese dramatische Episode der Deutschen Geschichte wäre für den Philatelisten wenig Aufhebens wert wenn, wie schon eingangs erwähnt, nicht die Erlaubnis gegeben worden wäre, auch Post zu befördern. Auf der ersten Hinfahrt war offiziell nur dringende Wirtschafts,- und Kurierpost staatlicher Stellen zugelassen. Das auswärtige Amt diente als Postamt, bemüht den Namen des „Postboten“ nicht zu nennen. Alles streng geheim und bis auf den heutigen Tag sind tatsächlich keine Belege der ersten Hinfahrt nach USA in Sammlerhand gelangt.

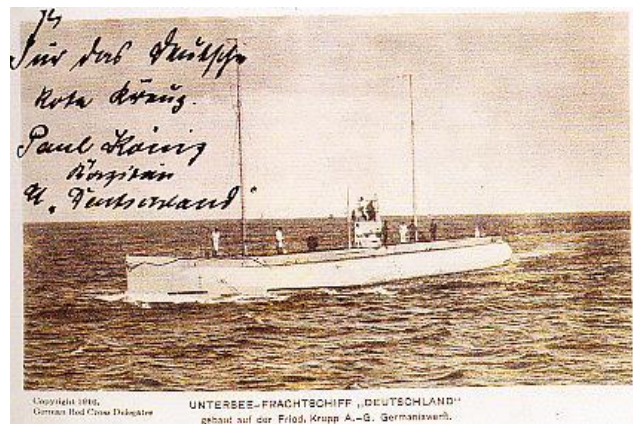
Dagegen acht Briefe der Rückfahrt wie dieser :



Vom Kaiserlich Deutschen Konsulat in St. Louis wurde diese portofreie Militär Dienstsache nach Metz verschickt. Der versiegelte Brief wurde nicht zensiert.

Nach der ersten erfolgreichen Rückkehr und dem steigenden Bekanntheitsgrad der Aktion regten sich einflussreiche Stimmen, den zulässigen Postverkehr auf weitere Kreise auszudehnen. Für die kurzfristig anstehende Fahrt der „Bremen“ hatte dies keine Bedeutung mehr, auch in ihrem dicken Bauch lagerte nur eine Kiste Diplomatenpost. Durch den Untergang des Schiffes war alles verloren.

Auch auf der zweiten Hinfahrt der „Deutschland“ gab es, mit wenigen Ausnahmen, ausschließlich Diplomatenpost. Einige wenige private Belege sind bekannt, Briefe die Besatzungsangehörige als Gefälligkeit beförderten, einen identifizierbaren Vermerk erhielten und in den US Postkreislauf eingeschleust wurden. Nicht zu vergessen Tausend Fotopostkarten des Deutschen Roten Kreuzes die zu dessen Gunsten in den USA verkauft werden sollten.



### Die Wohltätigkeitskarte des Deutschen Roten Kreuzes

Von der Rückfahrt dagegen sind wieder eine Anzahl Belege bekannt. Von besonderem Interesse ist eine Luftpost Zuleitung, die letzte einer Serie von Friedens – Sonderflügen, organisiert von der New York Times. Ein kleines Kurierflugzeug beförderte eine unbekannte Anzahl Briefe und Karten von Chicago nach New York, zur Weiterfahrt via Handels U-Boot nach Deutschland.

Eine dritte Fahrt des Schiffes war geplant, dafür vorbereitet war ein

allgemeiner Postdienst für jedermann. Das Mitnahme Kontingent der Reichspost aber begrenzt auf ein Gewicht von 100 kg. Jedoch es sollte nicht mehr sein. Im Februar 1917 wurde das Unternehmen, den welthistorischen Zeitläufen geschuldet, liquidiert. Viele Belege harrten der Abfahrt über den großen Teich und mussten doch kleinmütig wieder „zurück an Absender“.

Weitaus größere Effekte erbrachte die Zusammenarbeit der Reederei mit der „Deutschen Versicherungsbank Berlin“. Vereinbart wurde eine Mitnahme von Wertbriefen. Jedem einzelnen Brief, ihr Inhalt meist Wertpapiere, Diamanten oder Schmuck, war eine Versicherungskarte der Bank zugeordnet. Diese Karten, oder Ganzsachen, trugen einen Wertstempel zu 50 Mark. Bei höheren Versicherungsbeträgen mussten zusätzliche Marken aufgeklebt werden. Verausgibt wurden zwei Serien zu 6 bzw. 8 Marken in verschiedenen Wertstufen von 5 – 100 Mark.



Brief, aufgegeben im Postamt Stralsund am 31. 12. 1916. Handschriftlicher Vermerk „Tauchbootbrief“. Retourniert im Januar 1917 mit dem amtlichen Stempel „Zurück – Wegen Einstellung des Tauchboot-Briefverkehrs zurück an Absender“

Neben der Postbeförderung unter staatlicher Regel und Aufsicht richtete die „Deutsche Ozean Reederei“, offizieller Besitzer und Nutzer der Handels Tauchboote, eine kommerzielle Privatpost ein. Wie und wo eingehende Post gesammelt, sortiert, zensiert etc. wurde, ist bis heute nur unvollständig bekannt. Die Kürze stetiger Abläufe in diesen kritischen Kriegsjahren und Widerstreit mit staatlichen Stellen hinterließen nur einen Flickenteppich an Ordnung und System.

Die gleichen Karten wurden verwendet für mitgeführte, ebenfalls versicherte Waren der Deutschen Industrie. Karten wie Marken kamen nie in die Öffentlichkeit, sie verblieben in den Tresoren

der Bank. Doch ließ es sich nicht verhindern, das ein Teil den Weg nach draußen fand und in Sammlerhände gelangte. Die Nachkriegswirren taten ein übriges. Wo heute das Gros der Karten, die Marken und die verwendeten Stempel geblieben sind, ist nicht bekannt.



Wertmarke zu 50 Mark zur Wertbrief – Beförderung Deutschland – Amerika 1916 und einer der drei verwendeten Entwertungsstempel.



Karte für eine Wertsendung mit höherem Gewicht. Zufrankiert Marken zu 25 und 50 Mark. Die Durchkreuzung war der Nachweis erfolgreicher Beförderung.

1917 verschlechterten sich die diplomatischen Beziehungen zur USA dramatisch und führten am 6. April 1916 zu deren Kriegseintritt auf Seiten Englands. Der unterseeische Postaustausch war damit beendet, es blieb also bei drei Fahrten, davon zwei erfolgreich.

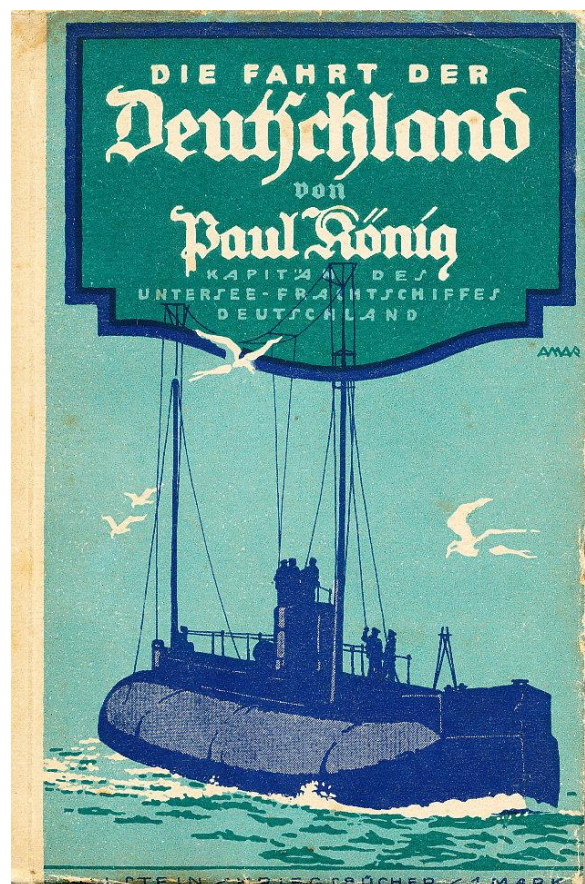
Quellenangaben:

Deckname U-200 – Die Tauchbootpost-Story 1916 / 1917

Potsdamer Philatelistisches Büro 2005

Die Fahrt der Deutschland von Paul König Ullstein Verlag Berlin 1916

Rechts: Titelbild des Buches „Die Fahrt der Deutschland“ Autor Kapitän Paul König



## Vor 175 Jahren – die erste Briefmarke der Welt

Die erste Briefmarke der Welt entstand in Großbritannien am 1. Mai 1840 und wurde bekannt unter dem Namen One Penny Black oder Penny Black, da der Nominalwert der Marke einen Penny beträgt und sie mit schwarzer Farbe gedruckt wurde. Sie konnte ab dem 6. Mai verwendet werden.

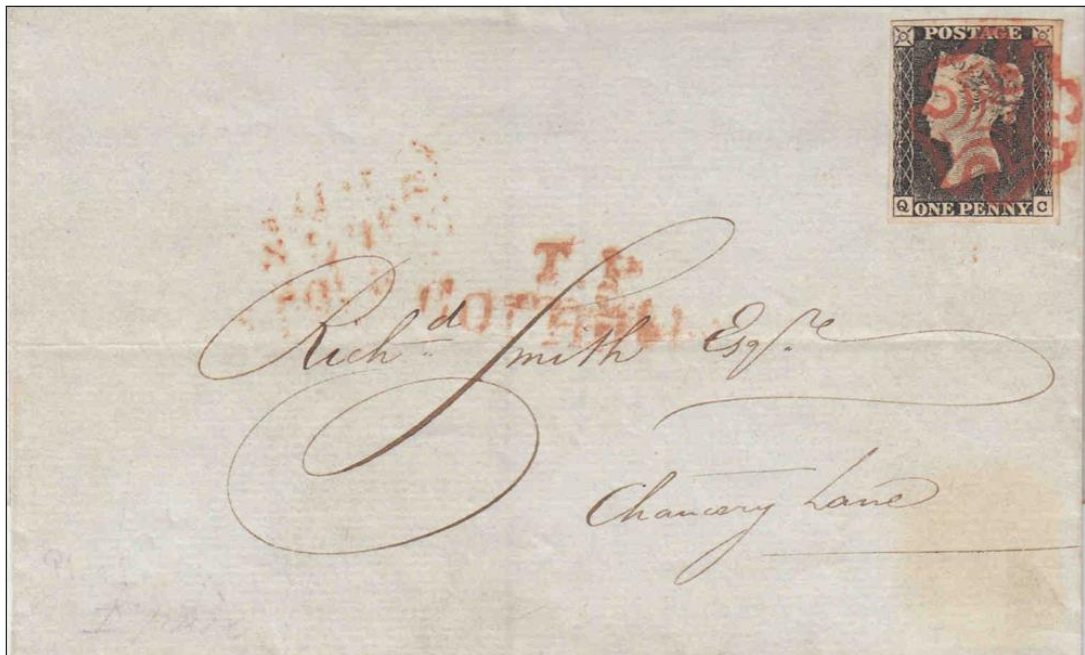


Die Marke ist ungezähnt und zeigt das Profil von Königin Victoria. Am oberen Rand steht das Wort POSTAGE, am unteren Rand der Nominalwert ONE PENNY. Eine Länderbezeichnung, wie es heutzutage üblich ist, wurde nicht verwendet, da es damals nicht als nötig erschien, war die Marke doch die bisher einzige ihrer Art. Die britischen Marken tragen auch bis heute keinen Ländernamen, sondern zeigen stets das Profil des jeweiligen Oberhauptes. Die Buchstaben in der linken und rechten unteren Ecke geben die Markenposition (Reihe / Spalte) der Briefmarke im Druckbogen an.

Die Einführung von Briefmarken war Teil der britischen Postreform von Rowland Hill, die es nun ermöglichte, die Briefe vom Absender bezahlen zu lassen. Dem war der Schatzamtswettbewerb vorausgegangen, mit dessen Hilfe das Schatzamt des Vereinigten Königreiches sich Ideen für die Gestaltung dieser Briefmarke erwartete.



Bereits in der Antike wurden erste Poststellen errichtet und die Schriftstücke per Schiff oder Pferd verschickt. Über die nächsten Jahrhunderte war es üblich, dass das Porto vom Empfänger eingehoben wurde – ein System, das den Briefverkehr nur liquiden Bürgern ermöglichte und das einigen Erneuerungsversuchen, die lange vor der „One Penny Black“ unternommen wurden, vehement widerstand. So entwickelte etwa Jean-Jacques Renouard de Villayer von der Pariser Stadtpost 1653 einen Gebührenstreifen aus Papier, der an einen Brief angebunden oder angeheftet werden konnte. Um 1680 führten William Dockwra und Robert Murray von der „London Penny Post“ einen Einheitspreis



für die Stadtpost ein, der mittels Stempelfreimachung, den „triangular postmarks“, entrichtet wurde. Anfang des 19. Jahrhunderts organisierten mehrere Städte Europas ihre Post mit vom Empfänger entrichteten Stadtkuverts.

Die Erfindung der Briefmarke wird heute vor allem drei Herren zugeschrieben: Der schottische Zeitungsverleger und Druckerei-besitzer James Chalmers (1782–1853) entwickelte bereits 1834 kleine, gummierte Papierstreifen mit Nominalen, reichte aber seine Entwürfe erst vier Jahre später ein und fand trotz seiner maßgeblichen Vorarbeit bei der Erstausgabe der „One Penny Black“ keinerlei Erwähnung. Der aus Slowenien stammende Laurenz Koschier bzw. Lovrenc Košir (1804–1879) hatte die Idee zu „gepressten Papieroblaten“, um das Postporto im Voraus zu begleichen. Er präsentierte seinen Vorschlag der k. k. Allgemeinen Hofkammer, wo dieser zwar lange geprüft, jedoch letztlich abgelehnt wurde. Erst die britische Postreform, die unter der Leitung von Sir Rowland Hill in den Jahren 1839 bis 1840 durchgeführt wurde, verhalf der Briefmarke zu ihrem weltweiten Siegeszug. Dieser Postreform war ein Wettbewerb des Schatzamts für die Gestaltung der Briefmarken

vorangegangen. Rowland Hill wählte schließlich das Porträt der damals 21-jährigen Königin Victoria als Motiv aus.

Die One-Penny-Black-Marke war nur ein Jahr in Gebrauch, bevor sie durch die Penny Red ersetzt wurde.



Gedruckt wurden 68.808.000 Marken. Ursprünglich waren die Entwertungen in rot. Sehr schnell fand man aber, dass die Entwertungen ziemlich leicht zu entfernen waren. Deswegen entschied die Post, schwarze Entwertungen zu benutzen. Auf einer schwarzen Marke war es aber schwer zu erkennen, ob die Marke bereits entwertet war, so dass häufig versucht wurde, die Marke ein zweites Mal zu verwenden. Auf der Penny Red war der schwarze Poststempel dagegen deutlicher zu erkennen.

## Termine 2015:

Montag 13.07.2015

Montag 14.09.2015

Montag 12.10.2015

Montag 09.11.2015

Montag 27.07.2015

Montag 24.08.2015

Montag 28.09.2015

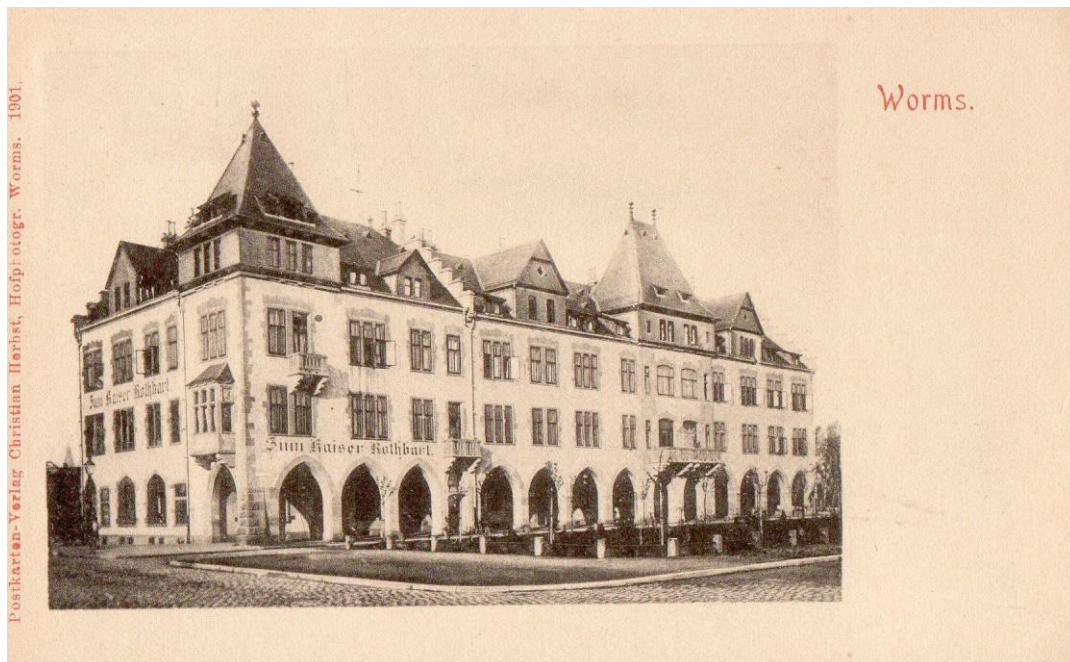
Montag 26.10.2015

Montag 23.11.2015

**Adventfeier 13.12.2015**

Alle Tauschtage finden statt im Anna-Günter-Saal im Bürgerhaus in Horchheim, Alter Markplatz 1, Worms-Horchheim und beginnen um 18.30 Uhr. Gäste sind immer willkommen!

## Die (un)bekannte Wormser Ecke:



**Wo befindet sich dieses markante Gebäude?**

**Die Lösung bitte dem Vorsitzenden Ernst Holzmann bis zum 30. September mitteilen.**