

# Wormser Sammlerpost

Ausgabe 49

Juli 2013

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



Viel zu Stempeln hatte die Post bei der Ausstellung „150 Jahre TV Leiselheim“ im April, bei der unser Verein einen Sonderstempel bei steuerte.



100 Jahre Landung LZ 11 in Worms am 16.9.2013  
– die nächste Ausstellung kommt

## **Liebe Leserinnen und Leser,**

der Sommer ist da. Beim Schreiben dieser Zeilen strahlt die Sonne. Über das anstehende Sommerloch und unsere kurze Sommerpause soll Sie diese 49. Ausgabe der Wormser Sammlerpost begleiten. Wir sind sicher, dass wir wieder Interessante Berichte über Veranstaltungen und Artikel zusammengestellt.

Wir bedanken uns beim TV Leiselheim und beim Heimatverein Pfifflichheim herzlich für eine Spende an unseren

Verein. Beide Vereine hatten wir durch unsere Ausstellungsrahmen bei Veranstaltungen unterstützt.

Im September können wir unsere nächste kleine Ausstellung präsentieren. Gemeinsam mit der Stadtbibliothek werden wir uns dem Thema „Zeppelin“ widmen.

Viel Spaß beim Lesen

Ernst Holzmann  
Vorsitzender



### **100 Jahre Landung „LZ 11“ in Worms und 175. Geburtstag Graf Zeppelin**

**Ausstellung in der Stadtbibliothek  
Worms mit Briefmarken,  
Ansichtskarten und Büchern**

**19. September – 16. November**

Eröffnung am 19.09. um 19.30 Uhr

Stadtbibliothek (im Haus zur Münze)  
Marktplatz 10, 67547 Worms

**Veranstalter:**

Stadtbibliothek Worms und  
Briefmarkensammlerverein Worms e.V.

Die Wormser Sammlerpost wird herausgegeben und gestaltet von Markus Holzmann 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](http://www.briefmarken-worms.de)

## Junge Briefmarkenfreunde Worms erhalten Förderpreis

In Gedenken an seinen langjährigen Vorsitzenden und Mitbegründer der Deutschen Philatelisten-Jugend e.V. und des Landesring Hessen stiftete der Briefmarkensammlerverein Marburg den „Wilfried-Maar-Förderpreis für Jugendarbeit“. Mit dem Preis wird alle zwei Jahre die Jugendgruppe ausgezeichnet, die die beste neue Gruppensammlung in einer Wettbewerbsausstellung zeigt.

mit Briefmarken zu frankieren bis hin zu der modernen Form der Infopost.

Stolz konnte Gruppenleiter Markus Holzmann aus den Händen von Manfred Schmidt vom Marburger Verein bei der Jahreshauptversammlung des Landesrings Hessen in Schlitz symbolisch einen großen Scheck über die Fördersumme entgegen nehmen. Holzmann bedankte sich bei dem stiftenden Verein für die großzügige



In diesem Jahr erhielten die Jungen Briefmarkenfreunde Worms als erster Preisträger den Förderpreis. Im Jahr 2012 hatten die Wormser Jungsammler erstmals die Sammlung „Massenversendungen der Deutschen (Bundes) Post“ als postgeschichtliche Sammlung im Rang III ausgestellt und auf Anhieb eine Vermeil-Medaille erhalten. Inhaltlich beschäftigt sich die Sammlung mit der Entstehung der Massendrucksache, der Möglichkeit diese

Stiftung und nutzte die Chance bei seinen Gruppenleiterkollegen Werbung für den Aufbau von Gruppen-sammlungen zu machen.

Die nächste Verleihung wird im Jahr 2015 stattfinden.

## Ostertauschtag ein voller Erfolg

Ein voller Erfolg war der diesjährige Ostertauschtag. Bereits um 7.00 Uhr standen die ersten Händler und Sammler vor der noch verschlossenen Hallentür. Vielen Händlern musste im Vorfeld abgesagt werden, da alle Tische belegt waren. Die weitesten Kilometer hatten Besucher aus dem Sauerland auf sich genommen.

Insgesamt waren rund 30% mehr Besucher als in den Vorjahren zu verzeichnen. Fazit: Eine rundum gelungene Veranstaltung, die sich auch für die Vereinskasse gelohnt hat.



Auch 2014 wird es wieder einen Ostertauschtag geben.

## Mannheimer Maimarkt

Erstmals präsentierten sich in einer gemeinsamen Aktion die Briefmarkensammlervereine aus Mannheim, Ludwigshafen und Worms gemeinsam mit den Landesverbänden Südwest und Hessen sowie dem Landesring Hessen auf dem Mannheimer Maimarkt.

Deutschlands größte Verbraucherausstellung lockt jedes Jahr mehr als 400.000 Besucher an. Grund genug, für die beteiligten Vorstände Werbung für die Philatelie zu machen. Teilweise drängten sich die Besucher dicht vor dem Glücksrad des Landesverbandes Südwest und auch die Wühlkisten lockten. Ob sich hieraus für den Verein positive Effekte bei der Mitgliederwerbung ergeben, muss die Zeit zeigen.



## Der Rheinflall von Schaffhausen Achim Höning



*Eine moderne Ansichtspostkarte. Die Luftaufnahme zeigt ein anschauliches Bild der Rheinflall Umgebung.- Mittig am unteren Rand das auf einer Halbinsel liegende Schlosschen Wörth. Links oberhalb des Falles der Schaffhausener Vorort Neuhausen. Im Hintergrund die Kantonshauptstadt selbst. Auf dem rechten Ufer erhebt sich auf einer bewaldeten Anhöhe das*

*Schloss Lauffen. Hinter den Gebäuden ist die über den Fluss führende Eisenbahnbrücke zu erkennen.*

Der Rheinflall von Schaffhausen ist ein Kind der letzten großen Eiszeit. Vor ungefähr 15000 Jahren schmolzen die Gletscher in Mitteleuropa und der nacheiszeitliche Rhein fand auf mehrere Kilometer nicht mehr in seinen alten Flussverlauf zurück. Der Fall entstand an der Stelle, wo der Strom sich wieder in sein voreiszeitliches Schotterbett ergoss. Über eine harte Jurakalkplatte fallend, stürzte das Wasser in die weichen Schotterschichten des alten Bettes, diese aufwühlend und wegschwemmend. Dies war die Geburtsstunde des Falles, der von Stunde an stetig wuchs. Stufenweise tosen heute die Wassermassen, im Mittel 350 Kubikmeter pro Sekunde, auf einer Breite von 150 Metern, in das 21 Meter tiefer liegende Gichtüberwölkte Strudelbeckens. Ohne den Rückstau des Kraftwerkes Rheinau wären es 2 Meter Fallhöhe mehr. Nach allem Wirbel und schaumigen Getümmel findet sich im Abfluss der ruhige, grünblau, klare Strom wieder. Auf seinem Weg westwärts, Basel zu.

Die ersten Zeitzegen waren Höhlenbewohner, die in prähistorischer Zeit im "Kesserloch" bei Schaffhausen lebten. Mit dem Entstehen fester Ansiedlungen und Klöster, um das Jahr 1000, erhielt der Rheinflall wirtschaftliche und strategische Bedeutung. Der Fischreichtums im Unterlauf, der durch den Fall erzwungene Warenumsschlagplatz für die Schiffer, die Wasserkraft zum Antreiben von Mühlen und Eisenschmieden, lockten Handel und Gewerbe. Die Gegend bevölkerte sich. Den jeweiligen Machthabern sicherte dieses Treiben gute Pfründe in Form von Steuern und Zöllen. Es galt es, sich mit Schloss und Burg zu etablieren. So entstanden Zollstätten, Stapelplätze, Mühlen und Gewerke, Wohn- und Wehranlagen.

Schon um das Jahr 1200 wurde das Wasserschlosschen Wörth über der Ruine einer älteren Burg errichtet. Damalige Schlossherren waren die Herzöge von Österreich. .

*Der Rheinfall auf dem 30 Rappen Wert  
der Schweizer Freimarkenserie von 1936.*



In den folgenden Jahrhunderten verschoben sich die Verhältnisse. Adel und Klerus verloren an Einfluss, der Kanton und die Bürger der Stadt Schaffhausen dagegen, gewannen dazu. Beauftragt von der Stadt waren es nun meist angesehene Privatpersonen denen die Aufgabe der Verwaltung und Fürsorge des Platzes anheimfiel. Mit dem Beginn der Neuzeit änderte sich die Kulisse der Rheinfall Landschaft. Fischerei und Schifffahrt büßten an Bedeutung ein. Der Verkehr verlagerte sich auf die neuen, befestigten Landstraßen. Darüber hinaus saß die Gegend plötzlich im toten Winkel, als sich das angrenzende Baden dem Deutschen Zollverein anschloss und als Absatzmarkt wegfiel.

Aufwärts ging es wieder mit der beginnenden Industrialisierung nach 1800. Eine Industrie, welche die kostenlose Wasserkraft für den Antrieb unzähliger Maschinen, das in den nahen Bergen liegende Eisenerz und das Holz der dichten Wälder trefflich nutzen konnte. Eisen und Aluminiumschmelzen, Eisenbahn- und Waggonbau, Kleinteilige Fertigungen aller Arten siedelten sich in schneller Folge an. Damals in Ufernähe kanalisiert, strömte ein Teil des Rheinfalls in ein Turbinenhaus. Dessen Kraftmaschine trieb eine 70 Meter lange Welle an, die mitten ins Industriegebiet führte und dort über ein Gewirr von Transmissionen ihre Kraft an Hunderte von Arbeitsmaschinen weiterreichte. Folglich führte ein Spaziergang von Schaffhausen zum Rheinfall in der Mitte des 19. Jahrhunderts über schmutzige Straßen, an hässlichen Ansammlungen von Fabrikhallen, Schuppen, Werkstätten und grauslich fauchenden Hochöfen vorbei. Die ästhetische Empfindung des Ortes war stark beeinträchtigt.

1857 fuhr die erste Dampfloch über die neu erbaute steinerne Brücke, kaum 100 Meter oberhalb der Absturzkante. Die damit verbundene verkehrstechnische Erschließung eröffnete die Aussicht auf ein florierendes Fremdenverkehrsgeschäft. War der Rheinfall unter dem Aspekt des Fremdenverkehrs von alters her nur ein gewaltig lärmendes Naturspektakel für wenige Romantiker und zufällig Durchreisende, so entstanden zwischen 1855 und 1880 mehrere große mondäne Hotels für zahlungskräftiges Publikum der High Society. Berühmt das Hotel Schweizer Hof, dessen Park von einer Anhöhe bis zum Rheinfall reichte. Dessen Besitzer war es auch, der den Fall des Nachts bunt beleuchtete und Feuerwerk über den strömenden Wassern abbrannte. Diese Tradition wurde bis in die heutige Zeit beibehalten. Die Illumination findet immer am Schweizer Nationalfeiertag, dem 1. August statt.

Zahlreiche Unternehmen nutzen das Rheinfallmotiv zum Bewerben Ihrer Produkte auf Brief Verschlussmarken. ( Vignetten )



Brandt's Schweizer Pillen - ein mildes und sicheres Abführmittel.  
Assoziationen zum Rheinfall nicht ausgeschlossen

Diese Klientel konnte einige Jahrzehnte erfolgreich bedient werden. Über die hässlichen Industriebrachen konnte man wohl hinwegsehen, oder sie gar als exotische Zugabe akzeptieren mit dem Guten Gefühl ".....doch etwas besseres zu sein"?



Findet sich der Rheinfall auf Schweizer Briefmarken trotz seiner überregionalen Bekanntheit eher selten, ist das Motiv auf Bildpostkarten häufiger. Hier drei hübsche Beispiele - mit Zeichnung aus den 1920 er Jahren, mit der Abbildung einer Malerei des 18. Jahrhunderts und eine Fotografie.

Mit der touristischen Erschließung der attraktiven Alpengebiete und einer erweiterten Industrialisierung im Vorort Neuhausen verlor die Belle Epoque dann doch erheblich an Bedeutung. Nach 1900 ging deshalb die Gästezahl stetig zurück. Die meisten Hotels mussten, eines nach dem anderen, ihre Pforten schließen. In den folgenden Jahrzehnten erlebte der Klassiker jeder Schweiz Reise ein Auf und Ab an Anziehungskraft. Besser war der Besucherstrom in Friedenszeiten, schlecht bis ausgetrocknet während der beiden Weltkriege. Aber immer mehr Reisende begnügten sich mit einem flüchtigen Vorbeischauen, selten blieb man mehrere Tage oder gar Wochen. Das Verhalten hat sich bis heute nicht geändert, doch im Zeichen der Wirtschaftswunderjahre stand ein ungeahnter Aufschwung bevor.



*Werbepostkarte für August Stukenbroks "Deutschland Räder". Um 1905. Mit dem Fahrrad hinaus in die Ferne - der Rheinflall als lohnendes Ziel !*

Nach dem 2. Weltkrieg generierte sich der Rheinflall schnell zu einem Spitzenprodukt des Massentourismus. Nicht mehr Tausend, sondern 100000, in den 1970er Jahren wurden bis zu 2,5 Millionen Besucher im Jahr gezählt. Tendenz rückläufig. Derzeitiger Stand 1,5 Millionen. Neben den heutigen weltweiten Highlights der Tourismus Branche, haftet dem Rheinflall ein biederer, speißiger Charakterzug an. Gut genug für Kaffeefahrten ?

Experten vor Ort versuchen gegenzusteuern - Eine erste Maßnahme war das bestehende zu erhalten. Den imposanten Felszähnen wurden am Flussboden stützende Keile untermauert. Die der Strömung zugewandte Prallseite kräftig mit Spritzbeton im Farbton des Steines überzogen. Damit das erhabene Naturschauspiel nicht seine Hauptdarsteller verlieren möge. Und das auf dem größten Fels noch lange, das Standesamt Schaffhausen macht es möglich, Verliebte sich das Jawort geben können. "Rheinflall 2000Plus" nannte sich ein Konzepte der Stadtverwaltung das, wie könnte es anders sein, mehr auf Aktion und Erleben setzt, als auf bedächtiges Beschauen und Umwandern. Ein moderner Informations- Pavillon gibt Tipps was der anspruchsvolle Besucher erwarten darf - Geführte Tauchgänge in die großen Kalkhöhlungen am Fuß des Falls, Bootsfahrten in den wabernden Wasserdunst, ganz dicht ran ans dröhnende Brausen, Regenjacke inbegriffen? Ein in die Bäume geschnitzter Märchenpark für Kinder, Kulturmeile, Touristen Bähnchen, Grillplätze....und vielleicht noch mehr dergleichen. Disneyland lässt grüßen. Für die mehr intellektuelle Besucherschaft sollte es an ständig wechselnde

Sonderausstellungen in umliegenden Museen nicht fehlen. Grundsätzlich gilt - mehr Shopping, Unterhaltung, Vergnügen. Merke - Kommen, Foto machen, Toilette benutzen und wieder gehen ist nicht mehr angesagt!

Doch der Rheinfall nur noch Wegmarke eines Vergnügungsparks ? Vielleicht können es unsensible, tröge Gemüter so empfinden. Aber das elementare Naturschauspiel dominiert die Szenerie doch gewaltig und wird auch vor 100 Grillplätzen nicht kleiner und leiser werden. Ignorieren Sie diese nebensächlichen Dinge, lassen ihre Sinne die Wucht der entfesselten Wassermassen, das Dröhnen und Zittern, die Feuchte des Wasserstaubes spüren. Kommen Sie vor 9 Uhr morgens oder nach 19 Uhr abends. Dann ist es ruhiger und das Licht am schönsten. Und vergessen Sie nicht das Museum zu Allerheiligen in Schaffhausen zu besuchen. Es besitzt die umfangreichste Dokumentation der Rheinfall Geschichte und herrliche historische wie zeitgenössische Kunst über "Schaffhausens Zierde und Pracht".



*Ansichtspostkarte um 1925. Eine surreale Darstellung der umtosten Katarakte. Man glaubt das Wasser wollte zurückfließen. Rechts die Aussichtsplattform, das sogenannte "Känzeli" unterhalb von Schloss Lauffen.*

#### Quellenangaben

Horst Johannes Tümmers Der Rhein Beck Verlag München 1999  
Roger Fayet Der Rheinfall Hier und jetzt Verlag Schaffhausen 2006  
Michel West und Mitteleuropa Katalog 2005 / 2006 Schwaneberger Verlag

# Der Versuch der Unsterblichkeit Das Signal der Aurora

Achim Höning



*Sowjetische Ganzsache um 1980 - Die Aurora ruft alle friedliebenden Völker der Welt auf, dem Beispiel der Großen sozialistischen Oktoberrevolution zu folgen.*

Im Jahre 1917 wurde in Russland ein Schiff Mitgestalter der Menschheitsgeschichte. Den Ruhm, Träger einer weltbewegenden Tat zu sein, gebührt dem schweren Kreuzer 1. Klasse "Aurora". Die Besatzung steht hinter seinem symbolträchtigen Namen - Aurora, die Göttin der Morgenröte - weit zurück. Für den Zaren im Kampf gegen Japan, für die Sowjetunion Schulschiff, Minenräumer, Urschrei der Revolution, Symbol der Völker befreienden UdSSR, Botschafter des Friedens, Ewige Nummer 1 der Rotbannerflotte, Denkmal und Museumsschiff. Doch für das Neue Russland ist die Legende der Aurora nur noch eine Last.

1897 in St. Petersburg auf Kiel gelegt, wurde der mit 40 Geschützen bewaffnete, schwere Kreuzer Aurora am 11. Mai 1900 der russischen Kriegsmarine übergeben. Unter dem Donner der Salutschüsse, mit dem Segen des anwesenden Zaren, pflügte der jungfräuliche Bug die Fluten der Newa. Drei Jahre danach, am 16. Juli 1903, erfolgte die Indienstellung. Geplant als Verstärkung der Fernost Flotte, ließ die erste Bewährungsprobe nicht lange auf sich warten

*1900 bis 1917 im Dienste des Zaren*

*Zar Nikolaus II auf einer russischen Freimarke 1913*



Es galt die Stützpunkte des Russischen Reiches im Fernen Osten gegen die Japaner zu schützen. Im Februar 1904 hatte eine japanische Flotte ohne Kriegserklärung die russischen Schiffe des 1. Pazifikgeschwaders im sibirischen Port Arthur angegriffen. Diesem schändlichen Unterfangen sollte das 2. Pazifikgeschwader, bestehend aus 24 Kampfschiffen, die Stirn bieten. Am 15. Oktober 1904 verließ die Kampfeinheit die

heimatliche Küste, um eine 30000 Kilometer lange Fahrt anzutreten. Geführt vom Schlachtschiff Suwerow unter Admiral Sinowi Rojestwenski, stampfte die Aurora im Kreuzerverband der Großkampfschiffe, begleitet von einem Rudel Torpedobooten und Trossschiffen. Vom Finnischen Meerbusen, durch Ost,- und Nordsee, in den Atlantik. Europa, Afrikas Küsten und in einer Kehrtwende dessen Südspitze umfahrend, Kurs Madagaskar um dort Proviant, Brennstoff und frischen Mut zu fassen. Schließlich die Fahrt über den Indischen Ozean, Kurs hart Ost, dem malayischen Archipel, feindlichen Gewässern, entgegen.



*Polen - der Kreuzer Aurora  
Ausgabe zum 45. Jahrestag der  
Oktoberrevolution 1962*

Das zunehmend tropisch feuchte Klima, die schwierigen Marschbedingungen der ungleichen Flotteneinheiten zehrten an Gesundheit und Stimmung der Mannschaften. Schlimmer noch, als die Nachricht von der zwischenzeitlich vollständigen Vernichtung der russischen Schiffe in Port Arthur und dem Fall der sibirischen Festung Mukden bekannt wurde.

Im Frühjahr 1905 befand sich das Geschwader zwischen der koreanischen Halbinsel und dem japanischen Festland. Unter Volldampf, Richtung Norden, um die gefährlichen Meerengen schnell zu passieren. In der Straße von Tsushima, unweit von Nagasaki, auf Höhe der Südspitze des japanischen Festlandes, wurden die Russen von der feindlichen Flotte in den Morgenstunden des 14. Mai 1905 gestellt. In einem heftigen Gefecht unterlag die angeschlagene Phalanx der russischen Schiffe den wendigen und ausgeruhten Einheiten der Japaner unter Admiral Togo. Die moderne und schnelle Aurora erhielt Granattreffer, aber ohne entscheidende Wirkung. Am Morgen des 15. Mai existierte das 2. Pazifikgeschwader des Zaren nicht mehr. Die Japaner hatten sich, nach weiteren nächtlichen Angriffen ihrer Torpedoboote, zurückgezogen. Zersprengte russische Einzelfahrer suchten das Heil in der Flucht. Der Kommandant der Aurora entschied sich gegen einen Durchbruchversuch Richtung Norden, nach Port Arthur oder Wladiwostok hin. Stattdessen entschloss man sich, den Kreuzer nach Süden, nach der damals US- amerikanischen Kolonie der Philippinen zu führen. Im Hafen der Hauptstadt Manila entwaffneten und internierten die Behörden der USA die 530 Mann der Besatzung. Nur Offiziere durften das Schiff zeitweise verlassen. Während des Sommers wurden Stimmung und Verpflegung immer schlechter. Es war für alle eine Erlösung als nach Abschluss des Russisch - Japanischen Friedensvertrages die Behörden das Schiff wieder freigaben.

Die Freude auf eine Heimkehr war groß, trotz dem niederschmetterndem Ergebnis der Unternehmung. Niemand konnte ahnen, dass es dem Schiff beschieden sein sollte, an Ereignissen von größerer historischer Bedeutung mitzuwirken.



*Sowjetunion -  
Maximumkarte mit der  
Sonderausgabe zum  
46. Jahrestag der  
Oktoberrevolution  
1963  
Der Schuss, der  
Schall, Lichtstrahlen  
durch die Nacht, ein  
grafischer Salto  
Mortale*

Jahre vergingen. Schaden und Verschleiß der Kriegsfahrt waren längst behoben. Dank eines guten Seegangsverhaltens und anderer Vorteile diente der Kreuzer seit 1907 als Schulschiff für angehende Marine Offiziere. Zu Beginn des 1. Weltkrieges, im Sommer 1914, war die Aurora veraltet und für Kampfeinsätze nur noch bedingt tauglich. Furchteinflößend eben noch, in der Schlacht aber bestenfalls Kanonenfutter. Nach einem stupiden Kriegsdienst als Küsten Vorposten Schiff und Minenleger verlegte der Kreuzer 1917 zur Überholung und Reparatur nach St. Petersburg.

Der Krieg lief nicht gut, das Gros russischer Armeen von Hindenburg bei Tannenberg eingekesselt und zerschlagen, deutsche Truppen standen im Land. Das Reich Nikolaus II wankte. Die Bevölkerung litt unter zaristischer Willkür, Elend und Hunger. Eine Verbesserung der Verhältnisse erhofften sich viele von Lenin, dem vermeintlichen Heilsbringer und Führer der gewaltbereiten kommunistischen Partei, Er versprach allen Bürgern Freiheit, Gleichheit und Wohlergehen, wenn erst einmal die alte Herrschaft hinweggefegt wäre. Unruhen, Umsturz, Revolution erschütterten das Land. Der Zar musste im Frühjahr 1917 abdanken. Nun regierte im Winterpalast zu St. Petersburg ein provisorisches Parlament, zusammengesetzt aus gemäßigten bürgerlichen Parteien und den radikalen kommunistischen Kräften. Letztere versuchten mit einem Putsch die gesamte Macht an sich zu reißen. Der Kommunist Trotzki gründete ein Revolutionskomitee um den geplanten Staatsstreich auszuführen. Dem Komitee unterstanden Einheiten kommunistisch gesinnter Soldaten und Matrosen. Auch die Mannschaft der Aurora gehörte dazu. In der Nacht zum 25. Oktober 1917 unternahm das Schiff eine kurze, folgenschwere Fahrt aus der Werft in die Newa. Um als Drohkulisse unweit des Winterpalastes zu ankern. Eindrucksvoll beschrieb der Schriftsteller Majakowski die Situation: "Und hinter der eisernen Nikolausbrücke blickt wie der Tod mit stählernem Turm der Kreuzer "Aurora", die Läufe zückend, wetterleuchtend, und kündigt Sturm!" Am Abend des 26. Oktober sollte der Plan gelingen. Nach einem verabredeten Lichtsignal von der Peter und Paul Festung feuerte die Aurora einen Blindschuss aus dem sechszölligen Buggeschütz. Signal für den Angriff der in Bereitschaft stehenden Kommunisten. Der folgende Kampf im Parlamentsgebäude verlief unblutig Ohne Widerstand lieferten die Verteidiger ihre Waffen ab. Die radikalen Kräfte unter Lenin hatten gesiegt. Es folgte ein jahrelanger

Bürgerkrieg bis das alte Russland unter der siegreichen roten Fahne der Sowjetunion endgültig begraben lag.

*Ungarn 1967 -  
Sonderblatt zum  
50. Jahrestag der  
Oktoberrevolution.  
1967  
Führer und Feuer  
der Revolution -  
Wladimir I. Lenin*



Der Bürgerkrieg war Landkrieg, Schiffe waren an den wesentlichen Kampfhandlungen nicht beteiligt. Die Aurora fristete im Kriegshafen Kronstadt, auf einer Insel im Finnischen Meerbusen, westlich Petrograds, wie St. Petersburg nun hieß, eine Zeit des Stillstandes. Einige Arbeiter und Matrosen werkten mit Ölkanne und Farbeimer gegen den Verfall, Anker und Geschütze waren entfernt, sie wurden anderswo dringender benötigt. 1922, nach dem Ende des Bürgerkrieges, veranstaltete die Marine eine "Woche der Roten Flotte". Es war bestimmt, dass die Sowjetunion eine starke Kriegsmarine aufbauen sollte. Ein Marineoffizier glänzte mit der Idee, die Aurora wieder dienstklar zu machen. Um ihres Verdienstes wegen, und zum zweiten sollte das berühmte Schiff Botschafter der jungen Republik auf den Weltmeeren werden. Nur mit Mühe konnten Anker, Geschütze und andere verloren gegangene Ausrüstungsgegenstände wieder beschafft werden. Am Morgen des 8. Juni 1923 lief das Schiff zur ersten Erprobungsfahrt aus. Im Sommer 1924, begleitet vom Schulschiff Komsomolz, ging es auf große Skandinavienfahrt. Die Flagge der Sowjetunion begrüßte die Weltmeere. Das kleine Geschwader besuchte norwegische und schwedische Hafenstädte. Matrosen, Offiziere und mitreisende Regierungsvertreter spielten die "guten Kommunisten" welche doch allen Menschen, in jedem Land der Erde zu ihrem Glück verhelfen wollten. Diese und weitere Freundschaftsfahrten sollen auch tatsächlich, im Sinne der Völkerverständigung, erfolgreich gewesen sein. Westliche Politiker standen diesem Unterfangen begrifflicherweise skeptisch gegenüber. Ruhm und Mythos des Schiffes wurden in diesen glücklichen Jahren gefestigt. Doch es stand eine weitere harte Bewährungsprobe bevor. Nicht für das Schiff, nur für seine Geschütze und Mannschaften, nicht auf See, auf einem Berg mussten sie sich schließlich bewähren.



DDR - Zum 60.  
Jahrestag der  
Oktoberrevolution.  
Immer wieder Lenin -  
die Aurora, der Sturm  
auf das Winterpalais.  
Ersttags-  
Briefumschlag

Der Einmarsch Deutscher Truppen im Juni 1941 schockierte das ganze Land. Die Aurora lag mit einer Besatzung von über 500 Mann und 300 Kadetten seeklar im Hafen von Oranienburg bei Leningrad. Für Kriegseinsätze auf See, gleich welcher Art, war das Schiff nicht mehr zu gebrauchen. Erneut wurden die Geschütze demontiert und zum Einsatz auf eine Anzahl wackliger Dampfer des nahen Peipus Sees gebracht. Den Geschützen folgten die Matrosen, welche die Schiffe notdürftig zu Kanonenbooten ummodelten. Damit war kein dauerhafter Widerstand zu leisten und als die Deutschen Truppen das Seeufer in ihren Besitz brachten, kam der Befehl die Flotte zu versenken. Schon während dieser Kämpfe waren die großen Schiffskaliber zur Landverteidigung Leningrads abgezogen worden. Weit westlich vor der Stadt, auf den Höhen von Duderhof, bezogen die Männer Stellung. Der Batterie Befehlsstand befand sich auf der höchsten Erhebung, dem Rabenberg. Bald kündeten heftige Luftangriffe und drohendes Grollen der Artillerie ein Näherrücken der Front an. Anfang September waren die Deutschen in Reichweite der Batterie. Ihre Infanterie und Panzer standen im Kampf mit Schiffsgeschützen und Matrosen der Aurora. Nur wenige Tage hielt die Front, schwächte aber mit ihrem heftigen, großkalibrigen Abwehrfeuer die Kräfte des Gegners. Was noch unzerstört war wurde beim Rückzug gesprengt, wer noch lebte marschierte nach der Stadt hin, deren Einschliessungsring sich ständig verengte. Leningrad hielt der folgenden 900 tägigen Belagerung stand. Bis zur Befreiung im Frühjahr 1944. Um den Preis von 600000 Todesopfern, gefallen, erfroren, verhungert.

*Sondermarke der Sowjetunion zur  
Befreiung Leningrads - März 1944*



Die verstümmelte Aurora lag während der Kriegsjahre am Kai in Oranienburg. 40 Mann bedienten die auf Deck installierten Flakgeschütze. Deshalb wurde das Schiff

Ende September 1941 zum Ziel eines deutschen Luftangriffes. Bombentreffer rissen Löcher in die Bordwand, Wasser drang ein und das Schiff drohte zu kentern. Durch schnelles Öffnen der Flutventile ging der Kreuzer mit waagrechttem Kiel auf Grund. Die oberen Decks waren noch über der Wasseroberfläche. Nur ein Dutzend Matrosen blieben auf dem Wrack, durchhungerten die harte Kriegszeit, in der klirrenden Kälte des russischen Winters, eingeschlossen vom trostlosen Eispanzer der nördlichen See.

Nach der Befreiung der Stadt beschloss der Leningrader Sowjet das Schiff als ewiges Denkmal der Oktoberrevolution zu erhalten. In der Euphorie des Sieges war alles möglich und schon am 7. November 1947 konnte das gehobene und notdürftig wiederhergestellte "Heldenschiff" am dem Liegeplatz festmachen wo es 30 Jahre zuvor das Signal für den Aufstand gab.



*Ansichtspostkarte  
um 1965  
Das Museumsschiff  
Aurora an seinem  
Liegeplatz -  
flanierende  
Sowjetbürger*

Im folgenden Jahr, nun vollends restauriert, verlegte das Schiff vor das Gebäude der Kadettenschule, und ist seitdem ein Wahrzeichen Leningrads. Es hat in all den Jahrzehnten eine Menge einstecken müssen und seinem Untergang erfolgreich getrotzt. Droht jetzt das Aus? Mit dem Verschwinden der Sowjetunion sind es auch die Befürworter des Erhalts. Den heutigen Moskauer Machthabern ist das Denkmal peinlich. Teuer ist die Instandhaltung allemal. Das Verteidigungsministerium dachte bereits an Entsorgung, an ein Ende des "Ewigen Denkmals" auf dem Schrottplatz. Nach heftigen Bürgerprotesten übernahm die russische Museumsverwaltung das Schiff. Doch auch hier fehlt das Geld. Seit kurzem ist eine halb private, städtische Firma für das Schiff zuständig. Neben Strom und Wasserversorgung der kommunalen Haushalte, gehört nun auch der kostspielige Unterhalt einer offiziell ungeliebten Erinnerung zu deren Aufgaben.

Ob das gut geht? Nur wenige glauben daran. - Mehr als 100 Jahre nach dem Stapellauf muss das alte Schiff wieder kämpfen.

Quellenangaben :

Juri Tschernow Kreuzer Aurora Dietz Verlag Verlag Berlin 1987

Ekkehard Kuhn Der Schuss der Aurora aus Merian 12 / 1988

Frank Nienhuysen Grosse Not auf dem Boot aus SZ 9/2012

SMS Schiffe, Menschen, Schicksale Russischer Kreuzer Aurora Heft 11 / 1994

Michel Osteuropa Katalog 2005 / 2006 Schwaneberger Verlag

# Die Post-Ente

## Neue Automatenmarken ?



Portogerechter Eilbrief zu 3,10 DM vom 6.1.1981 - Links oben steht geschrieben: "Achtung! Neue Automatenmarken". Doch hallo - da hat doch ein Postler Unfug getrieben. Ausgeschnittene Rollenblister sind `s!



Und angekommen ohne Beschwerde und Nachporto, - Ein Eilbrief war mit seiner Bearbeitung am Schalter von der Postobrigkeit abgeseget und nicht mehr vom Postboten zu beanstanden.

## Die Post-Ente „Bierdeckdeckelpost“



Viele Grüße aus Froher Runde sendet Dir -  
Horst, Gustav, Ottmar  
20 Pfennig für Sonderformat und 2 Pfennig  
Notopfermarke



"Gustav und Ottmar sind Arbeitskollegen  
von mir und wir verstehen und prächtig"

**Man merkt, die Karte sollte wohl witzig sein, der Text ist eher lang**

## Ohhh!-----Jeeeee !! Der Falz - eine Stimmungsbremse



Bis in die 1960 er Jahre montierte der Sammler seine Briefmarke mit einem Klebefalz ins Album. Ein hauchdünnes durchscheinendes Papierblättchen. Einseitig gummiert und zu einem kleinen Teil umgeknickt. Dieser wurde angefeuchtet und an die Markenrückseite geklebt. Der größere Teil dagegen klebte auf dem Albumblatt.

Die ersten Falze gab es um 1885, sie nannten sich damals Marken Scharniere. Fast 80 Jahre dominierte diese, den Markengummi schädigende, "Befestigungsvorrichtung" den Zubehör Markt.

Hier einige Tütchen



Schon in der 1930 er Jahren wurden erste Bedenken laut. Eine Beschädigung der Marke wurde immer weniger akzeptiert und sei es auch nur ein kleines mattes Stück Gummi der Rückseite wo einst der Falz klebte. Findige Tüftler erfanden den Schonfalz. Ein Schönling der erst nach Jahrzehnten seine innere Pomade absonderte. Das sieht dann meist so aus -



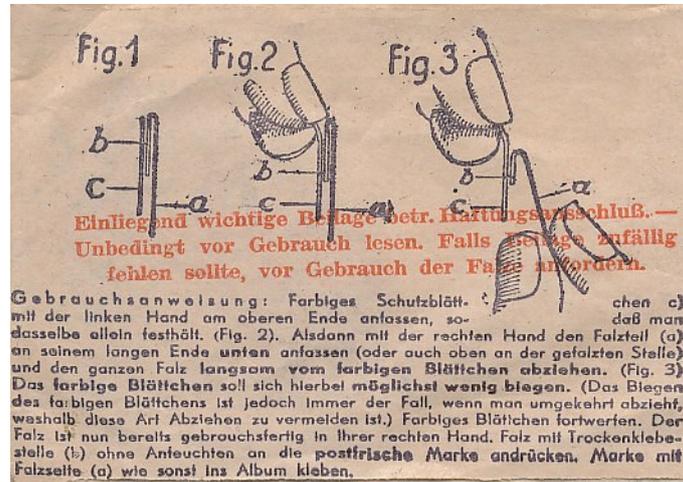
Dunkler Fettfleck über dem Brandenburger Tor. Keine Abart, sondern Schrott.

Ein Tipp aus einer alten Fachzeitschrift: "Fettflecke lassen sich beseitigen, indem man gebrannte Magnesia mit Benzin verreibt und eine Winzigkeit von dieser Paste auf die Stelle bringt, die vom Fett betroffen wurde. Sie trocknet schnell und lässt sich abstäuben." Ich habe es noch nicht ausprobiert, aber höre mir gerne Ihre Erfahrungen an.



Eine Tüte der Bösewichter, heute chancenlos

Den vollmundigen Versprechungen einer Trockenklebung für den verwöhnten Sammler postfrischer Marken, der den Schonfalz: "...beliebig oft von der Marke entfernen und wieder ankleben kann, ohne das hierdurch der Markengummi im Geringsten verletzt wird." haben die Hersteller selbst nicht recht geglaubt.



Ein roter Zudruck auf der Tüte weist auf möglichen Haftungs ausschluss hin. Dazu aber auch der beruhigende Hinweis vom Klebstoff Lieferanten, "...einer der größten chemischen Fabriken Deutschlands", der nach Langzeitversuchen von 5 Jahren keinerlei schädlichen Wirkungen auf den Testmarken erkennen konnte.



Eine andere Form der Hoffnung - die Klebestellen, so klein wie ein Stecknadelknopf. (Stumpfe oder spitze Seite ?)

Diesen Makel sollte der Sammler doch übersehen können. Tat er aber nicht. Und der Handel erst recht nicht. Absolut unberührt muss die Marke heute sein ansonsten drohen dem Verkäufer traurige Minen und kleine Preise.

## Termine 2013:

Montag	22.07.2013 ab 19.00h
Montag	26.08.2013 ab 19.00h
Montag	09.09.2013 ab 19.00h
Sonntag	22.09.2013 ab 10.00h
Montag	14.10.2013 ab 19.00h
Sonntag	27.10.2013 ab 10.00h
Montag	11.11.2013 ab 19.00h
Sonntag	24.11.2013 ab 10.00h
Montag	09.12.2013 ab 19.00h

**Alle Tauschtage finden statt im Anna-Günter-Saal im Bürgerhaus in  
Horchheim, Alter Markplatz 1, Worms-Horchheim**

**Gäste sind immer willkommen!**

**Adventfeier 2013:    Sonntag, 15. Dezember**

## Die unbekannte Wormser Ecke:



Welche Ecke ist hier zu sehen? Die richtige Antwort bis zum 31.10. an Ernst Holzmann