

Wormser Sammlerpost

Ausgabe 51

Juni 2014



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



Liebe Leserinnen und Leser,

ganz aktuell darf ich Ihnen, quasi aus der Nachbarschaft, dieses Heft zusenden. Der Briefmarkensammlerverein in Bensheim präsentiert sich am Hessestag.



Für uns steht im Herbst die nächste Präsentation an – der Frankreich-Salon wirft seine Schatten voraus. Passend dazu haben wir auch das Titelbild gewählt – zeigt es doch Poststempel von Worms aus einer Zeit, als hier die Franzosen das Sagen hatten (*oben*:

Ende 18. Jahrhundert, unten links: Nach dem 1. Weltkrieg 1923 und unten rechts in der Besatzungszeit nach dem 2. Weltkrieg, sowie die Karte des Département du Mont-Tonnerre (Donnersberg) in dem Worms lag).

Ansonsten können wir auf ein erfolgreiches 1. Halbjahr 2014 zurück blicken. Ein größerer Artikel in der Wormser Zeitung hat Werbung für unseren Verein gemacht und der Ostertauschtag war wiederum ein großer Publikumsmagnet. Nun blicken wir in den Sommer und dann in den Philatelistischen Herbst, bei dem ich Sie schon heute zu unseren Veranstaltungen einladen möchte.

Mit freundlichen Grüßen

Ernst Holzmann, Vorsitzender

Auktion 2014:

Auch 2014 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 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

Ein Zeitungsartikel für unseren Verein:

Ein Dienstag im Januar – in den Räumen der Redaktion der Wormser Zeitung findet ein Gespräch über unseren Verein statt. Die Redaktion hat sich gemeldet, und möchte in der Rubrik „Mein Verein“ ein Portrait schreiben.

Bewaffnet mit Sammlungen, Alben, Pinzette und Lupe treffen sich Ernst und Markus Holzmann mit der Redakteurin Neli Mihaylova von der WZ.



Knapp 1 Stunde dauert das Gespräch, inklusive Fotoaufnahmen – herausgekommen ist ein interessanter Artikel, der hoffentlich dazu führt, dass neue Sammler den Weg zu uns finden:

Mit Pinzette und Lupe bewaffnet

Von Neli Mihaylova

**BRIEFMARKENSAMMLER 1949
gegründeter Verein freut sich über
konstante Mitgliederzahlen**

WORMS - Eine Pinzette, eine Lupe und ein Briefmarkenkatalog gehören zur Standardausrüstung eines jeden ernsthaften Briefmarkensammlers. „Dazu noch mehrere Dutzend Alben“, fügt Markus Holzmann scherzend hinzu. Seit 1986 ist er Mitglied beim „Briefmarkensammlerverein Worms“.

Eine Leidenschaft, die der Schatzmeister von seinem Vater, Ernst Holzmann, dem Ersten Vorsitzenden des Vereins, geerbt hat. Wie viele Briefmarken die beiden schon besitzen? Das wissen sie nicht: „Wir haben sie nie gezählt, aber mehrere Tausend sind es bestimmt.“

Zurzeit 50 Mitglieder



1949 wurde der Wormser Briefmarkenverein offiziell ins Leben gerufen. Insgesamt hat der Verein zurzeit 50 Mitglieder. „Wir sind froh, dass diese Zahl in den letzten Jahren konstant geblieben ist“, so Markus

Holzmann. Einige Mitglieder sammeln nur Briefmarken und Postkarten eines bestimmten Landes. Ernst Holzmann zum Beispiel hat sich auf DDR-Post spezialisiert. Andere haben sich für ein bestimmtes Motiv entschieden: wie etwa Markus Holzmann, der eine Leidenschaft für Weihnachtspost pflegt. Dazu kommen die „Historiker“ unter den Sammlern, die alte Ansichtskarten und Briefmarken zu bestimmten Themengebieten sammeln.

„Briefmarken- und Postkartensammeln ist für mich eine besondere Art der Bildung“, sagt Markus Holzmann und

öffnet einen mit Postkarten und Papieren gefüllten Ordner. Auf einer alten Fotokarte ist ein Zeppelin zu sehen, der über den Dom fliegt. Es folgen mehrere Seiten über die Geschichte des Luftschiffes. „Unsere letzte Ausstellung 2013 widmete sich dem hundertjährigen Jubiläum der Landung des Zeppelins „Viktoria Luise“ in Worms“, erklärt der Schatzmeister.

Jedes Jahr eine Ausstellung

Jedes Jahr organisieren die Mitglieder eine solche Ausstellung zu Themen, die die Stadtgeschichte betreffen. „Wir sind stolz, dass wir als Verein seit Jahren diese Veranstaltungen durchführen“, erläutert er weiter. Ein Sonderstempel gehört selbstverständlich immer dazu. „Für uns sind diese Stempel, die auch weltweit verschickt werden, eine Art Werbung für Worms“, ergänzt Markus Holzmann.

Zu den regelmäßigen Vereinsaktivitäten gehören auch die Tauschtreffen, die zweimal im Monat veranstaltet werden. „Jeder kann bei diesen Treffen vorbeikommen, um reinzuschnuppern. Wir beraten auch gerne“, laden die Holzmanns Interessierte ein und fahren fort: „Wir wollen aber klarstellen, dass wir als Verein keine Briefmarkensammlungen

ankaufen und keine Vermittlung betreiben.“

Einmal im Jahr, am Ostermontag, findet der große überregionale Tauschtag des Vereins statt. Zu diesem Termin kommen seit 1985 regelmäßig Gäste aus ganz Deutschland. Dabei geht es dem Verein



Schatzmeister Markus Holzmann (l.) und der Erste Vorsitzende Ernst Holzmann des „Briefmarkensammlervereins Worms.“ präsentieren einen kleinen Teil ihrer reichhaltigen Sammlung. Fotos: pa/Stumpf

nicht nur ums Sammeln und Tauschen: „Der freundschaftliche Kontakt zu anderen Sammlern ist mindestens genauso wichtig“, sind sich die beiden Holzmanns einig.

Tagung der pfälzischen Briefmarkenvereine in Worms:

Anfang März trafen sich die Vorstände der Briefmarkensammlervereine der Region Pfalz aus unserem Landesverband zu ihrer Frühjahrs-tagung in Worms.



Der amtierende Vorsitzende Wolfgang Zimmermann und Regionalvertreter Uwe Dielmann informierten die Vereine über aktuelle Entwicklungen aus Landes- und Bundesverband. Daneben standen Absprachen zu Terminen im Mittelpunkt der Tagung.

Mitgliederversammlung 2014:



Ende März fand die satzungsgemäße Mitgliederversammlung statt. Vorsitzender Ernst Holzmann gab einen Überblick über das vergangene Jahr und Kassenwart Markus Holzmann berichtet über eine gute Kassenlage. Die Kassenprüfer bescheinigten eine einwandfreie Kassenprüfung, so dass die Mitgliederversammlung den Vorstand einstimmig entlastete. Der Beitrag für das Jahr 2015 wurde auf unverändert 27,00 € festgesetzt. Verschiedene Anregungen der Mitglieder, wie einen Ansichtskartentausch wird der Vorstand aufgreifen.

Auszug aus dem Bericht des Regionalvertreter Pfalz zum LV-Tag 2014:

Im vergangenen Jahr 2013 war die Region Pfalz geprägt von zahlreichen Aktivitäten ihrer Briefmarkensammlervereine. Zu erwähnen seien die Durchführung zweier Regionaltagungen in Frankenthal und Haßloch, darüber hinaus fanden 10 Großtauschtage unter Beteiligung der Briefmarkensammlervereine Kaiserslautern, Ludwigs-hafen, Neustadt, Schifferstadt, Speyer, Kandel, Bad Dürkheim und Worms statt. Des Weiteren wurden in der Region 3 Werbeschauen bzw. Sonderschauen, in Speyer, Worms und Neustadt gezeigt. Die ausgestellten Exponate fanden bei guten Besucherzahlen enormen Zuspruch! Besonders erwähnen möchte ich die Ausstellung "Zeppelin über Worms", der dort ansässige Briefmarkensammlerverein zeigte einen hervorragend gestalteten Ausstellungsbeitrag zur Zeppelinpost (u.a. ex Slg Graf), eine Buch-Vorstellung -der Zeppelin über Worms und Rheinhessen- sowie eine SST-Aktion (Landung des Luftschiffes Viktoria Luise vor 100 Jahren in Worms) der Deutschen Post rundeten diese Veranstaltung ab! (...)

Geselligkeit ist natürlich auch in der Pfalz kein Fremdwort, viele schöne Stunden bei Vereins - Feierlichkeiten, ferner die sehr interessanten und intensiv geführten Gespräche, haben bei mir einen positiven Eindruck, von einem intakten Vereinsleben in unserer Region, hinterlassen. Um die Philatelie und das Vereinsleben in unserer Region ist mir nicht Bange, im Gegenteil, alle diese Aktivitäten haben in der Öffentlichkeit einen positiven Eindruck vermittelt und dazu beigetragen, Briefmarkensammler für unsere Vereine zu gewinnen. Zum Schluss möchte ich es nicht versäumen, mich bei den Vertretern aller Pfälzer Vereinen für die geleistete Arbeit & Ihrer vielfältigen Unterstützung zu bedanken.

Briefmarken, Ansichtskarten und Münzen statt Ostereier

Zum 16. Mal hatte der Briefmarkensammlerverein Worms e.V. zu seinem Ostertauschtag in die Horschheimer Sport- und Kulturhalle eingeladen und die Veranstaltung erwies sich wiederum als Anziehungspunkt. „Wir sind mit mehr als 150 Besuchern sehr zufrieden“, so der 1. Vorsitzende Ernst Holzmann, der Sammler aus einem Umkreis von mehr als 200 Kilometern begrüßen konnte.



Und so wurden zahlreiche Marken aus Deutschland, Europa und Amerika, alte Ansichtskarten oder Euromünzen getauscht – streng nach dem Michel-Katalog, der Bibel der Sammler, einem weltweit anerkannten Nachschlagewerk. Und auch die zahlreichen Kisten mit Marken zum Abweichen von Papier oder mit ganzen Umschlägen erfreuten sich großer Beliebtheit.



Erstmals vor Ort auf Einladung des Wormser Vereins war der Beratungsdienst des Landesverbandes

Südwestdeutscher Briefmarkensammlervereine, dessen Aufgabe es ist, den Wert von Sammlungen zu schätzen oder als neutraler Experte bei wertvollen Marken den Tausch zu begleiten. Und auch hier hatte das Team mit dem Neustädter Uwe Dielmann und Hans-Joachim Wirth aus Reutlingen alle Hände voll zu tun, galt es doch zahlreichen Sammlern zur Seite zu stehen und zu prüfen, ob die Marke echt und qualitativ in Ordnung ist.



Bereits heute haben zahlreiche Sammler ihre Teilnahme am Ostertausch 2015 angemeldet.



Augen auf bei Kauf und Tausch
BDPh - Kompass für Sammler

<http://www.phila-kompass.de/>

"Und das mir keiner aus der Reihe fliegt...!" Die Geschwaderflüge des Italo Balbo von Achim Höning



Drei Vignetten, verausgabt zum Nordatlantik Flug von 1933
Ihr Ausführung unterstreicht den Titel nur zu deutlich.

Die erste Atlantiküberquerung mit einem Luftfahrzeug gelang 1919. Von einer sicheren Überquerung des Ozeans aber noch weit entfernt, scheiterten viele der folgenden Unternehmungen. Oft mit dem Tod der waghalsigen Flieger. Im Mai 1927 gelang dem smarten Amerikaner Charles Lindbergh mit seiner silberglänzenden "Spirit of St. Louis" ein Nonstop Alleinflug von New-York nach Paris. Der anschließende mediale Sturm steigerte die Popularität der Luftfahrt ungeheuer. In den Jahren danach wurden neuen Rekordflüge regelrecht Mode.

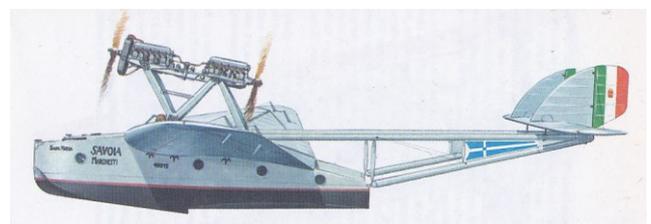
über den Atlantik, eine feste Brücke zwischen Europa und Amerika, schien greifbar nah. Am Erreichen dieses Zieles hatte auch die italienische Nation einen großen Anteil.

Italo Balbo, ein energischer, kraftstrotzender Mann von hoher Intelligenz, Faschist der ersten Stunde und Oberbefehlshaber der Luftwaffe, entwickelte die Idee der Geschwaderflüge. Den Stolz Italiens zu mehren ob seiner Leistungsfähigkeit von Mensch und Maschine, militärische Aspekte auszuleuchten (Bomber-geschwader), und der brennende Ehrgeiz seines rastlosen Wesens waren die Triebfedern von vier derartigen Unternehmungen in den Jahren zwischen 1928 und 1933.



Italien 1973 Sonderkarte zum 40. Jahrestag des Nordamerika Fluges
Italo Balbo - Start in Orbetello - Marke und Sonderstempel

Diese hielten eine stauende Welt in Erwartung neuer, bahnbrechender Fortschritte. Ein regulärer Flugdienst



Geschwaderflugboot Savoia Marchetti SM 55
Selten ist ein Flugzeug hässlich zu nennen, hier darf man es.

Ein Geschwader ist ein genau bezeichnetes Flugbild das ständig, bei Start und Landung, bei Nacht, Nebel und jeglicher Unbill peinlich genau

eingehalten werden musste. Es ist der Ausdruck einer gemeinschaftlichen Tat, der Beweis eines guten Zusammenwirkens auf technischer und menschlicher Ebene, der nur erbracht werden kann wenn strenge Disziplin oberstes Gebot ist. Ein kurzes Abrücken von der Vorgabe kann augenblicklich lebensgefährliche Situationen heraufbeschwören.

So sollte, ganz im Sinn der faschistischen Propaganda, das Ansehen von italienischer Zuverlässigkeit und Ordnungsliebe aufpoliert werden, um das es nicht gut stand.

Das geplante Spektakulum am Himmel, das seinesgleichen nur im Auftauchen eines Zeppelin wiederfand, versprach dafür größtmöglichen Effekt.



Italien 1930 - Sonderausgabe zum Südamerikaflug
Das Geschwader unter dem Sternbild "Kreuz des Südens"

Der erste Flug, im Frühjahr 1928, führte über das westliche Mittelmeer. Die Teilnehmer, 61 Flugzeuge und 200 Mann Besatzung. Von Ortobello aus, einer Hafenstadt auf halbem Wege zwischen Pisa und Rom, führte die Route zur Südspitze Sardinien, über Korsika, dem südspanischen Los Alcazares zu. Der Rückflug folgte der spanisch - französischen Küstenlinie nordwärts. Eine Gesamtstrecke von 2600 km, gegliedert in sechs Flugabschnitte, deren längster 550 km maß. Eine erste Übung, ein erster Test. Bemerkenswerter, der zweite Flug 1929. Nun ins östliche Mittelmeer. Eine Strecke von nahezu doppelter Länge führte nach Griechenland, Istanbul bis zum sowjetischen Schwarzmeerhafen Odessa. Trotz der herrschenden scharfen politischen Gegensätze zwischen Kommunistischer und faschistischer Ideologie kam es zu herzlichen Szenen der Verbrüderung zwischen Fliegern und Bevölkerung. Die Geschichte der Luftfahrt verzeichnete diese beiden Flüge nur als Fußnote.

Verglichen mit den folgenden Unterfangen war es nur ein Schlendern. Der dritte Flug, die erste von Balbos Atlantik Überquerungen im Jahr 1931, war ein gefährliches Wagnis. Bis dato



Italien 1980 Aerogramm zum 50. Jahrestag des Südamerika Fluges

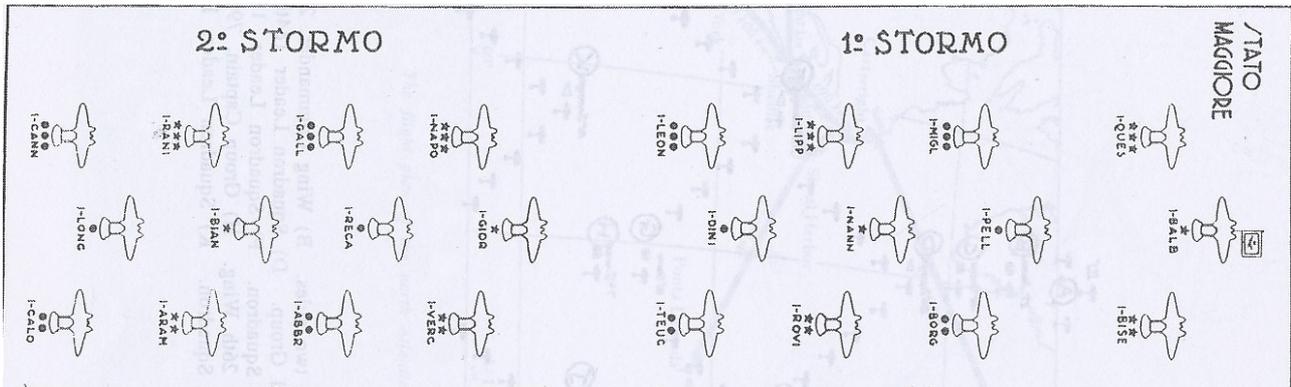
hatten 47 Flugzeuge diesen Fehdehandschuh aufgenommen, nur 15 blieben siegreich. Größte Herausforderungen galt es zu meistern. Eine Gruppe von Flugzeugen musste die Probleme vervielfachen. Neue, stärkere Motoren und größere Treibstofftanks ermöglichten eine Höchstgeschwindigkeit von 215 km/ Std. bei einer Reichweite von 3100 km. Knapp ausreichend für 3000 Kilometer von der Westspitze Afrikas zur östlichsten Nasenspitze Südamerikas. Der Flug stand anfangs unter keinem guten Stern. Schlechtes Wetter verzögerte den Start, dennoch blieb der Gruppe von 14 Maschinen ein stürmischer Flug auf "Leben und Tod" nicht erspart. An den Küsten Afrikas verrichtete das Tropenklimas seine schädlichen Wirkungen. Überhitzte Motoren, im Wasser quellende Holzstrukturen der Rümpfe, Korrosion an empfindlichen technischen Installationen. Auch die Mannschaften litten. Eine Kette von von Desastern begleitete den Start zur Ozeanquerung. Eine der völlig überladenen plumpen Doppelrümpfe explodierte nach wenigen Flugminuten. Bereits über offenem Meer. Keine Spur der Maschine und der vier Insassen wurde jemals gefunden. In den nächsten Stunden erzwangen technische Probleme zwei Notwasserungen im Atlantik, wobei ein Mechaniker getötet wurde. Balbo, der immer selbst ein Flugzeug führte, war über 18 Stunden Flug aufs äußerste angestrengt, vor Angst bebend in Erwartung neuer Katastrophen. Doch das Wagnis glückte, Natal wurde erreicht ohne weitere Verluste. Mit Südamerikanischem Temperament beglückwünschte Brasilien die italienischen Flieger. Von Natal aus, mit Zwischenlandung in Bahia, gelangte das Geschwader zur südlichen Hauptstadt. In perfekter V-Formation dröhnte das Geschwader durch den von der Abendsonne magisch vergoldeten Himmel Rio de Janeiros. Eine Strecke von 10400 km

war bezwungen. Offizielle Empfänge und Festlichkeiten krönten das Abenteuer und der internationale Flugverband ehrte Italo Balbo mit der Goldmedaille. Damit war er aufgenommen in die ewige Ruhmeshalle der hervorragenden Flieger. Zuhause, in Italien, war die Stimmung weniger euphorisch. Die Debakel mit fünf Toten wurden in der Presse über Gebühr bewertet. Hatte Mussolini seine Hand im Spiel? Die wachsende Popularität seines faschistischen Kampfgenossen der ersten Stunde durfte seiner Machtstellung nicht gefährlich werden. Nach einem Aufenthalt von zwei Monaten kehrten die Besatzungen auf den Begleitschiffen des Geschwaders zurück nach Europa. Die Flugzeuge hatte die brasilianische Regierung angekauft und blieben zurück. In der Heimat standen neue bereit - und nahtlos schloss sich Planung und Training für den Nordamerikaflug an.



*Italienisch Tripolitania 1933
Sonderausgabe zum Nordamerikaflug*

Ungleich schwieriger als ein Flug über den Südatlantik war es, die nördliche Hemisphäre zu durchfliegen. Kälte und Schneestürme sind Bedrohungen, denen nur gut ausgebildete Experten der Fliegerei gegenüberstehen durften. Strapaziöse Übungen in den winterlichen italienischen Alpen war für die Teilnehmer des Fluges obligatorisch. Fliegen sollten zwei Staffeln mit jeweils 12 Flugzeugen. In der Anordnung wie auf folgender Skizze ersichtlich:



Zur finanziellen Unterstützung verausgabte Italien eine eigens für den Flug "konstruierte" Briefmarkenausgabe. Zwei Dreierstreifen, deren linke Marke nur eine Vignette war. Aufgedruckt eine Flugzeugkennung : I - für Italien, gefolgt von den ersten vier Buchstaben des Pilotennamens. Nur in der Maschine dieses Piloten durfte damit freigemachte Post befördert werden. Die kleine mittlere Marke mit dem Bildnis des italienischen Königs Victor Emmanuel III hatte einen Wert von 5,25 Lire für einen eingeschriebenen Expressbrief. Die rechten Marken hatten den Wert von 19,75 Lire bzw. 44,75 Lire. Dies war die Gebühr für den Flug. Die kleinere Rate galt für eine Beförderung in den Grenzen Europas, die höhere für Kanada und USA.

Auf dem Höhepunkt der damaligen Weltwirtschaftskrise verkauften sich die Marken schlecht. Auch eifrige Sammler mussten verzichten, da ihre Anschaffung zu teuer, das tägliche Auskommen der Familie wichtiger war.



Italien 1933 - Die beiden Dreierstreifen Sonderausgabe zum Nordamerika Flug Rom - Chicago / New York

Am frühen Morgen des 1. Juli 1933 startete die Luftflotte in Ortobello. Im Gegensatz zum Südamerikaflug war ein

Rückflug vorgesehen. Die Route führte in die Städte Amsterdam, Londonderry, an der Nordküste Irlands, gen Islands Hauptstadt Reykjavik, quer über den Nordatlantik, unter der Südspitze Grönlands vorbei, zum kanadischen Festland hin.

Ein Unfall in Amsterdam verdüsterte das Beginnen. Bei der teils chaotischen, unübersichtlichen Situation im von Schiffen überfüllten Hafenbecken überschlug sich I-RANI. Ein Besatzungsmitglied, im Rumpf eingeschlossen, kam ums Leben.

Balbo sagte sofort alle Feierlichkeiten ab. Die bevorstehende große Aufgabe verlangte Ruhe und Konzentration. Am frühen Morgen des nächsten Tages holte die Expedition zum großen Bogen über das Nordmeer aus. Dessen letzter Abschnitt von Island nach Kanada, führte 12 Stunden durch die Nacht. Nebelbänke, Schnee und Eis waren Todesgefahr bergende Begleiter. Balbo und seine Männer aber trotzten den Widerständen erfolgreich, kein "Schäfchen" ging verloren, der Verband blieb intakt. Am Abend des 12. Juli ankerten die Italiener vor der amerikanischen Küste. Die anschließende Strecke, der Westküste Kanadas nach Süden folgend, bis zur Mündung des St. Lorenz Stromes, ostwärts über das Gebiet der Großen Seen Chicago zu, war für das eingespielte Team nur Fleißarbeit. Am Zielort, auf der dort veranstalteten Weltausstellung "Jahrhundert des Fortschritts" konnten Italiens Erfolge im rechten Glanz erstrahlen. Zweiter Höhepunkt in Amerika war der Aufenthalt in New York Ende Juli. Dem Brauchtum

entsprechend gefeiert mit einer großen Konfetti Parade auf dem Broadway. Der Rückflug begann am 8. August in der kanadischen Goose Bay, dem sich nach Osten reckenden Kinn des kanadischen Festlandes. Diesmal wählte das Geschwader eine südlichere Route, mit einer ersten Zwischenlandung bei den Azoren. Erneut starb ein Pilot beim Überschlag seines Flugbootes. In Lissabon gelangte man wieder auf europäisches Festland. Der Weg nach Rom, nun nicht in mehreren Etappen, wie auf dem Mittelmeerflug fünf Jahre vorher, wurde nun in einer Etappe bewältigt. Einem Tollhaus mochte die italienische Hauptstadt geglichen haben als das zurückkehrende Geschwader über die Dächer der ewigen Stadt dröhnte. Am Boden wartete eine von Spannung, Stolz und Freude aufgeladene Menschenmenge, allen voran der Duce. Mussolini umarmte Balbo, im Überschwang der Gefühle auf beide Wangen küssend. Die Feierlichkeiten gipfelten in einem Triumphzug. In weißer, mit goldenen Tressen geschmückter Paradeuniform marschierten die Helden der Nation, allen voran der Luftmarschall, durch das Herz der Stadt. Durch den antiken Bogen des Kaisers Konstantin, in ihrem Prunk gleich den siegreichen Legionen eines römischen Weltreiches.

Die gewaltig gesteigerte Popularität Italo Balbos erweckten in Mussolini wieder den Stachel der Angst, es könnte ihm ein Konkurrent erwachsen. Zumal Mussolini auf außenpolitischem Gebiet Ziele hatte, denen der Deutschen Skepiker Balbo im Wege stand. Noch im gleichen Jahr musste dieser sich einem Befehl fügen und das Luftfahrtministerium verlassen. Eine Tätigkeit im Innenministerium war nur Übergang.



*Italo Balbo in der Uniform eines
Luftmarschalls.*

*Deutlich zu erkennen sein "Markenzeichen"
- der gepflegte assyrische Spitzbart
Zeitgenössische Ansichtspostkarte.*

1934 erfolgte die Berufung in das Amt eines Generalgouverneurs der nordafrikanischen Kolonien, Italienisch - Lybien, Tripolitanien und Cyrenaica. Für den den Traum einer "vierten Küste Italiens" leistete Balbo erneut erstaunliches. Erfolgreich förderte der das Gedeihen des Landes, auch stets bemüht um ein friedliches Zusammenleben der nordafrikanischen Völker. Aber die Katastrophe des zweiten Weltkrieges zerstörten ihn und sein Werk. Am 28. Juni 1940 wurde sein Kampfflugzeug vor der Festung Tobruk von der eigenen Flak abgeschossen, kein Insasse überlebte den Absturz. Einen Tag später überflog eine englische Maschine die nahe Front und warf eine Nachricht ab. Einen Abschiedsgruß des Kommandanten der Royal Air Force in Nordafrika, Arthur Longmore: "...in Sympathie gerichtet an einen aufrechten Menschen und Flieger den das Schicksal leider auf die andere Seite der Front gestellt hat....."



Tripoli - Comando Aeronautica.

Das Luftfahrtministerium in Tripolis Ansichtspostkarte um 1940

Quellenangaben:

The Mass Flights of Italo Balbo Robert E. Lana American Airmail Society 1996
 Italo Balbo - A fascist life Claudio G. Segre University of California Press 1990
 Italo Balbo - Mensch, Politiker, Kolonisator
 Rolf Italiaander Knorr und Hirth Verlag München 1942
 Flugzeuge aus den Jahren 1903-1957 Dausien Verlag Hanau 1991
 Relevante Michel Kataloge aus dem Schwaneberger Verlag München



Vorankündigung:

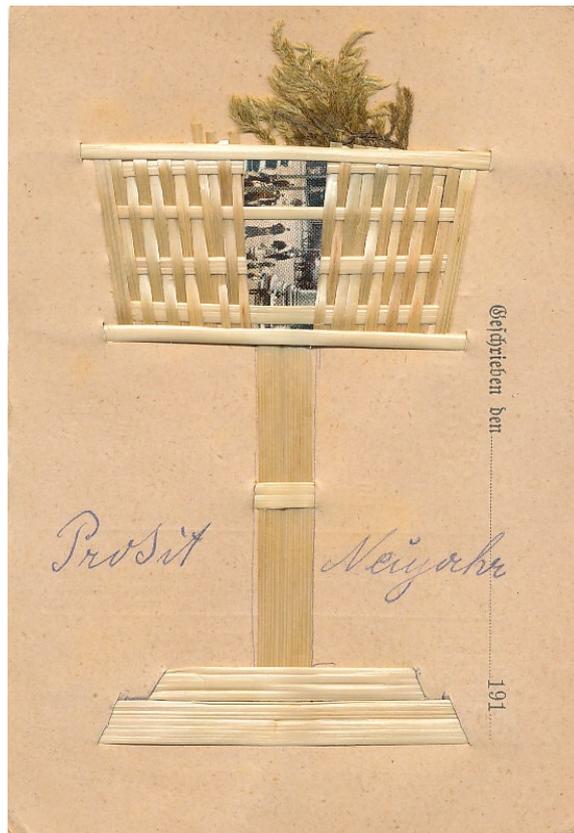
Für den März 2015 planen wir gemeinsam mit dem Stadtarchiv Worms eine gemeinsame Ausstellung zum Thema Feldpost im 1. Weltkrieg und Post aus der Zeit danach.

Sofern Sie den Verein dabei mit Belegen unterstützen können, bitten wir um Kontaktaufnahme mit dem Vorstand.

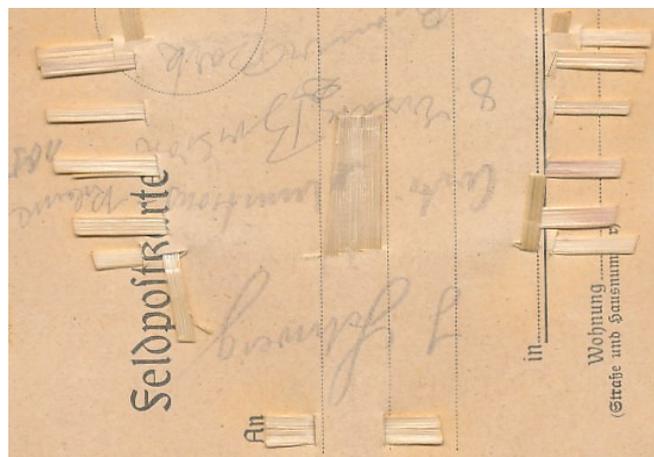
Vielen Dank.



Mit Stroh und Farn - eine kuriose Postkarten Bastelei



Vorderseite , im Korb eingeflochten ist ein kleines Foto, obenauf getrockneter Farn.



Teil der Rückseite - gut zu sehen die durchgesteckten Strohalm Laschen.



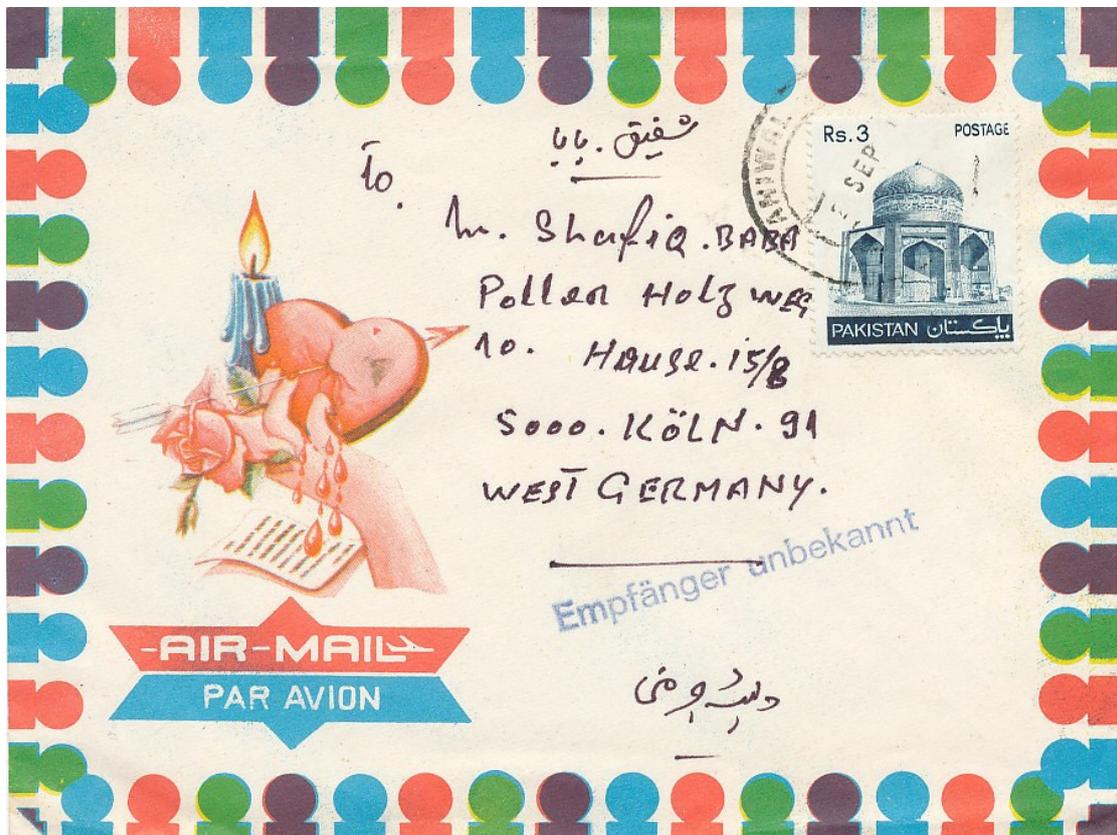
Öffentlicher Liebeskummer



"Sie" träumt vom Mann im fernen Deutschland, oder träumt ein "Er" ?
 Ist Nasim Poller Mann oder Frau ?
 In jedem Fall ist die Illustration eine recht eindeutige Aussage,-
 Es sollen sich zwei Herzen finden.



Himmlische Blüenträume, Schmetterlinge im Bauch, "Looking for....."
In Pakistan lässt man nicht locker.



Herzschmerz und Hoffnung, doch ach, die Liebe bleibt unerfüllt
Stempel der Leiden - "Empfänger unbekannt"

Die Prinzregentenzeit Bayerisch - Philatelistische Impressionen von Achim Höning



Bayerns Glanz und Gloria - garniert mit dem "schönsten was bisher an den Postschaltern verkauft wurde" - Die Luitpold Geburtstagsmarken - Sein Porträt in Uniform und Jägertracht. Ansichtspostkarte von 1911

Im Jahr 1806 befahl Napoleon, Kaiser der Franzosen und Herrscher über halb Europa, den bayrischen Kurfürsten Maximilian zum König seines Volkes zu erheben.

In direkter Linie der Nachgeborenen folgten die Könige Ludwig I, Maximilian II und Ludwig II. 1866 erkrankte dieser unfähige Monarch im Starnberger See. Auch sein Bruder Otto war unheilbar krank und zeitlebens nicht fähig Regierungsgeschäfte zu übernehmen. Nominell aber war er der König - Otto I. Statt seiner übernahm die Regierungsgeschäfte der dritte Sohn Maximilians II - Luitpold. 26 Jahre lang, von 1866 an bis 1912, sollte er die Geschicke Bayerns bestimmen. Eine väterliche, gütig biederer Erscheinung, auf Briefmarken und Postkarten fast immer alt wirkend, ob des lang wallenden weißen Bartes und der hohen Stirn. Aber, er war eine starke und repräsentative Herrscherpersönlichkeit. Aus den Wirren der Staatskrise führte er

Bayern in eine Epoche der Stabilisierung und Normalisierung, welche erst mit dem Ausbruch des 1. Weltkrieges tragisch endete. Dies zu erleben musste Luitpold nicht mehr ertragen. Er starb zwei Jahre vor der Katastrophe. Bis zu seinem Tod, im Alter von 91 Jahren, war er mit den Aufgaben der Staatsführung belastet.



Luitpolds glückloser Vorgänger - Der geisteskranke "Märchenkönig" Ludwig II Sondermarke der Deutschen Bundespost zu seinem 100. Todestag 1986

Prinz Luitpold wurde am 12. März 1821 in Würzburg geboren. Seine Erziehung war gänzlich auf eine zukünftige

Militärlaufbahn ausgerichtet. So war er aktiver Teilnehmer an den Kriegen gegen Preußen 1866 und Frankreich 1870 / 71. Demgegenüber stand eine künstlerische Neigung und Begabung, so dass er sich von angesehenen Künstlern im Malen und Radieren ausbilden ließ.



Artillerie Leutnants

Unser Luitpold kann es nicht sein - wahrscheinlich sein Nachfolger Ludwig III

Seinen erwiesenermaßen guten Geschmack spiegelte sich auch in den Briefmarken und offiziellen Ganzsachen seiner Regierungszeit. Die Marken im Löwen / Wappen Muster waren seit 1867 an den Postschaltern und blieben es, wenn auch in vielen Varianten von Wasserzeichen, Farbe und Format 34 Jahre lang bis 1911. Diese Erfolgsgeschichte war nicht unverdient. Das Motiv war beim Volk beliebt und fand bekanntermaßen allerhöchsten Beifall. Erst 1907 trug sich die Postverwaltung mit dem Gedanken an neue Markenentwürfe.



"Klare Kante" - Die Freimarken von Bayern ab 1867 - Zwei Löwen halten das gekrönte Staatswappen. Ausgeführt in feinem farblosen Prägedruck, umgeben von einem pastellfarbenen Hintergrund.

Zur " Großen Heerschau der Münchner Leistungen ", im neugeschaffenen Ausstellungspark auf der Theresienwiese, wurde ein öffentlicher Wettbewerb ausgeschrieben und die prämierten Entwürfe vorgestellt. Aber keiner fand Gnade vor den Augen des Herrn und noch einige Jahre mussten die Bayern auf eine Neuauflage warten. Erst zu Luitpolds 90. Geburtstag 1911, erschienen die Nachfolger der Wappenmarken, entworfen von seinem persönlichen Freund, dem bekannten Künstler August von Kaulbach. Die Pfennigwerte zeigen uns ein kleines Porträt des Regenten in Uniform, die Markwerte sein Brustbild in Jägerkleidung. Gänzlich ohne Standeszeichen, nur Ausdruck seiner Lieblingsbeschäftigung der Jagd. Die Marken galten als philatelistische Sensation. Am Erstausgabetag bildeten sich schon Fröhlichens wirre Knäuel und Menschenschlangen vor den Postämtern. Der Umsatz vervielfachte sich. Gegenüber diesem Augenschmaus zog die steif gepanzerte und gewappnete Germania auf den Marken des Deutschen Reiches klar den Kürzeren. Artverwandt im kriegerischen Habitus wohl auch Luitpold, denn seine zweite berufliche Natur war die militärische. 1866 führte er im Krieg gegen Preußen die bayerischen



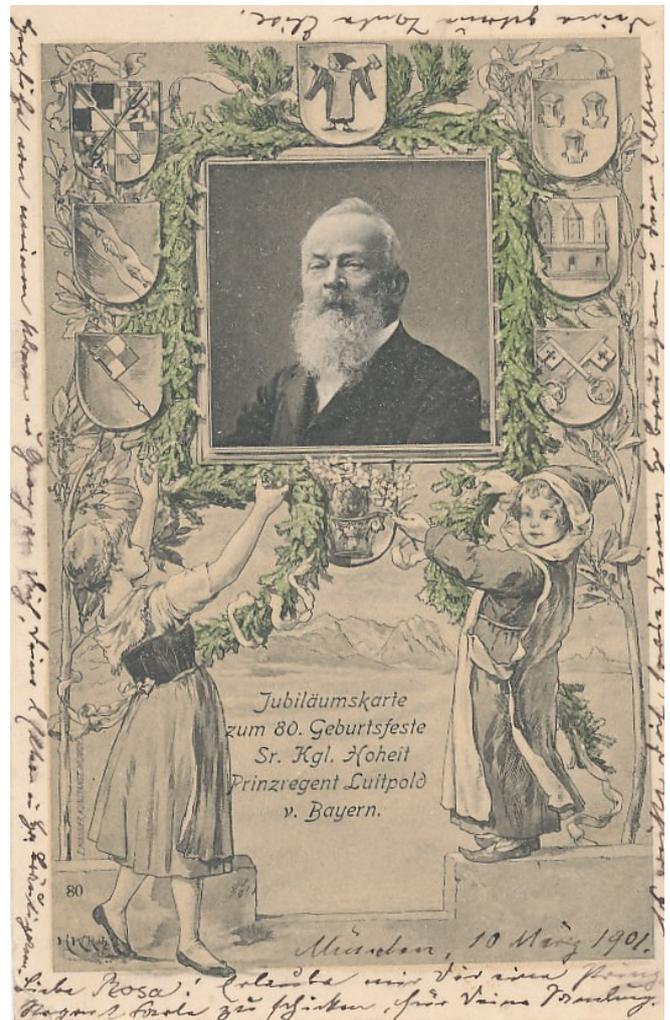
Divisionen an der Seite Österreichs. Nach der Niederlage bewirkte er als Generalinspekteur eine grundlegende Reorganisation der Armee. Die neu gewonnene Schlagkraft bewährte sich im Deutsch - Französischen Krieg 1870 / 71, diesmal als Bündnispartner Preußens. Der Sieg kam nicht nur Berlin, er kam auch München zugute, so das beide Städte einen kometenhaften Aufstieg erlebten. Berlin avancierte zur politischen und wirtschaftlichen, München zur kulturellen Hauptstadt des Deutschen Reiches.

Verheiratet war Luitpold mit Auguste von Toskana. Sie war die Tochter des letzten österreichischen Großherzogs auf italienischem Boden. Geboren im Palazzo Pitti zu Florenz. Ur-Ur Enkelin Maria Theresias. Im April 1844 fand die Hochzeit statt. Dem glücklichen Paar wurden vier gesunde Kinder geschenkt, doch schon 1864 starb die erst 39 jährige Auguste. Luitpold, 43 Jahre alt, heiratete nie wieder. Affären wurden nicht bekannt. Hatte er sich zur Askese, zum Altsein bewusst entschlossen, lebte fortan einzig der Landesvater in ihm? Seine Schwester Therese, Prinzessin von Bayern, ersetzte die oft notwendige weibliche Repräsentanz an seiner Seite.



Auch ein Kaulbach Entwurf - doch im Nachhinein als kitschig befunden.

Der Künstler verlangte die Rückgabe, doch zu spät, die Marken waren schon im Druck.



Jubiläumskarte zum 80. Geburtstag

Luitpold galt seinen Zeitgenossen als ein perfekter Fürst. Alles Schlechte welches seinem Vorgänger Ludwig II anhaftete, kehrte sich bei ihm ins Gute. Von ritterlicher Haltung und vernünftiger liberaler Gesinnung. Wohlthätig, volkstümlich, im Umgang mit Bürgern ohne falschen Standesdünkel. So begeisterte er sein Volk. Zeitlebens lehnte er die Königswürde ab, blieb der Statthalter König Ottos, nur Verwalter des Staates. Im 92. Lebensjahr, am Morgen des 12. Dezember 1912 starb er an einer Kulmination körperlicher Altersgebrechen. Über drei Wochen lang läuteten in ganz Bayern als Zeichen der Trauer und des Gedenkens die

Kirchenglocken - jeden Mittag von Zwölf bis Eins, eine volle Stunde lang !
 Was ist uns heute noch von ihm in Erinnerung - die Prinzregenten Torte vielleicht ? Vom Hofkonditor erdacht zu Luitpolds 80. Geburtstag - die "8" in zweifacher Bedeutung - Acht süße Schichten, jede ein Jahrzehnt seines Lebens, jede eine der acht Provinzen Bayerns symbolisierend.



"Geh Adler, plagst Dich umsonst, der mag halt koa Berliner Kunst"
 Das bayerische Recht auf eigene Briefmarken aufgeben ?
 Luitpolds Meinung : " Nur über meine Leiche"

Recht hatte er, die spröde Markengrafik der Reichsmarken wollte nicht gefallen, Germaniamarken wurden in Bayern erst ab 1919 verausgabt.



20 Mark Wert der Abschiedsausgabe von 1920
 Die Verfügung der Weimarer Verfassung von 1919 erklärte kurz und bündig das die Postwertzeichen für das ganze Reich einheitlich sein müssen.
 Das Ende der bayrischen Markenzeit war gekommen

Quellenangaben:

Prinzregent Luitpold von Bayern
 Leutheusser & Rumschöttel Allitera Verlag 2012
 Der Prinzregent Ludwig Schrott
 Süddeutscher Verlag München 1962
 Bayerisches Briefmarkenalbum Erwin Maderholz Süddeutscher Verlag München 1972
 Die Prinzregentenzeit Ausstellungskatalog Beck Verlag München 1989
 Relevante Michel Kataloge aus dem Schwaneberger Verlag München



Anschriftenseite einer zeitgenössischen Ganzsachen Postkarte um 1911
 Beifrankatur ein 5 Pfennig Wert der neuen Ausgabe



Anschriftenseite der Jubiläumskarte zum 80. Geburtstag.
 Ohne Briefmarke verschickt von München nach Nürnberg. In Nürnberg von der " Porto Centrale " (kleiner Stempel rechts) mit 10 Pfennig Nachgebühr belegt und gekennzeichnet.

Termine 2014:

Dienstag 09.06.2014
Montag 14.07.2014
Montag 25.08.2014
Montag 08.09.2014
Montag 13.10.2014
Montag 10.11.2014
Montag 08.12.2014

Montag 23.06.2014
Montag 28.07.2014

Montag 22.09.2014
Montag 27.10.2013
Montag 24.11.2013

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!

Adventfeier 2014: Sonntag, 21. Dezember

Frankreich-Salon

60 Jahre Arge **Frankreich**



- Zu sehen sind alle Facetten von französischen Briefmarken
- Sonderschau Briefmarkensammlerverein Worms e.V., u.a. mit französischer Post aus Worms
- Sonderstempel und Sonderpostamt, Ganzsache

Samstag, 20. September 10 – 17.00 Uhr
Sonntag, 21. September 10 - 15.00 Uhr

EWR-Turbinenhalle, Klosterstraße 23, Worms