



Jahrgang 63

Nr. 471

Kiel, den 11.10.2023

Liebe Sammlerfreunde,

der Verein bedankt sich für die eingegangenen Spenden zum Tod von unserem Ehrenmitglied Harald Hirschal sehr herzlich. Ein besonderer Dank geht an die Familie, die statt Blumen um eine Spende für den Verein gebeten hat. Wir werden Harald immer in guter Erinnerung behalten.

Unser Philabasar am 10.10. war gut besucht. Durch die beiden Zeitungsanzeigen wurden auch Nichtmitglieder angesprochen, die gerne mal stöbern oder geerbte Briefmarken verkaufen wollten. Aber auch einige Vereinsmitglieder, die dienstags normalerweise nicht kommen interessierten sich für das Angebot. Der 1890er Verein und die ehemaligen Poggendorfer müssen noch besser über Handzettel informiert werden. Der nächste Basar wird im Dezember stattfinden.

Am 5. Dezember ist das jährliche Grünkohlessen eingeplant. Eine gesonderte Einladung erfolgt Anfang November.

Einen SST zur Kieler Woche 2024 werden wir herausbringen. Der diesjährige Weihnachtsstempel muß leider ausfallen, da der letztjährige Verlust zu hoch war.

Wir werden aber im Sinne von „Weihnachten auf See“ und der Seemannsmission eine Möglichkeit zum Versenden von Weihnachtsgrüßen anbieten.

Herzliche Sammlergrüße
Hans-Hermann Traulsen,
1. Vorsitzender

Kieler Philatelistenverein von 1931 e.V., Postfach 2827, 24027 Kiel
Vereinskonto: Kieler Volksbank eG, IBAN DE03 2109 0007 0013 1473 07
Vereinstreff: jeden Dienstag ab 17:00 – 19:00 Uhr
Gasthaus „Zur guten Quelle“, Königsförder Weg 11, 24109 Kiel



Thor Heyerdahl, Winterreise 2023 - 2024

Geplant sind folgende Stationen: Kiel - Teneriffa / Spanien – Dominica – Panama – Kuba – Azoren - Kiel.

Insgesamt sind es erst einmal 7 Anlässe, 2x Deutschland, je 1x Spanien, Portugal (Azoren), Dominica, Panama und Kuba.

Roald Amundsen, Winterreise 2023 - 2024

Eckernförde - Brest (F) - Vigo (E) - Setubal (P) - Teneriffa (E) - Martinique (F) - St. Martin (NL) - Bermuda (UK) - Azoren (P) - Cherbourg (F) - Amsterdam (NL) - Emden

Insgesamt sind es 12 Anlässe, 2x Deutschland, 3x Frankreich, 2x Spanien, 1x Portugal, je 1x St. Martin (Niederl. Antillen), Bermuda, Azoren / P und Niederlande.



Alexander von Humboldt II, Winterreise 2023 - 2024

Bremerhaven - Porto / P - Casablanca / Marokko - Funchal-Madeira / P - Mindelo / Kap Verden - Belem / Brasilien - Paramaribo / Suriname - Bridgetown / Barbados - Portsmouth / Dominica - Santo Domingo / DomRep - Samana / DomRep - Santiago de Cuba / Cuba - Hamilton / Bermuda - Ponta Delgada-Azoren / P - St. Malo / F - Bremerhaven

Insgesamt sind es 16 Anlässe, 2x Deutschland, 3x Portugal, 2x Dominikanische Republik, je 1x Marokko, Kap Verden, Brasilien, Suriname, Barbados, Dominica, Kuba, Bermuda, Frankreich.



Informationen: Wolf-Rüdiger Kieker, Kätnersredder 89 E, 24232 Schönkirchen / Deutschland

email: wolf.kieker@t-online.de

Für obige Reisen ist der Einsendeschluß abgelaufen!!!

Quelle: www.seemotive.de

Neues von Schiffspost und -stempeln

40-jähriges Jubiläum

Das 40-jährige Jubiläum des Segelschiffes „Thor Heyerdahl“ wurde am Wochenende des 26. und 27. August gefeiert. Im Hörsaal des GEOMAR am Seefischmarkt erfolgte mit Detlef Soitzek als Mitinitiator des Projekts und als Geschäftsführer der Segelschiff Thor Heyerdahl gGmbH und mit Dr. Christian Haehl als Vorsitzender des Vereins Segelschiff Thor Heyerdahl e.V. und geladenen Gästen ein gemeinsamer Rückblick mit einem Fotovortrag. Anschließend fand ein buntes Programm am Liegeplatz der Thor Heyerdahl statt.

Zwei Jubiläumsausfahrten am Sonntag und ein Open Ship für alle interessierten Kieler rundeten das Programm ab.



Foto: www.thor-heyerdahl.de

Verabschiedung der Thor Heyerdahl

34 Jugendliche starten zusammen mit der Crew aus Segelstamm und Lehrerinnen am 8. Oktober 2023 zur neuen „Klassenzimmer unter Segeln“ Reise. In 6,5 Monaten führt die Reise von Deutschland über die Kanaren, die kleinen Antillen in der Karibik, Panama, Kuba und die Azoren wieder zurück nach Kiel. Die *Schülerinnen* erhalten Schulunterricht an Bord, führen mehrwöchige Expeditionen in den besuchten Ländern durch und übernehmen an Bord Verantwortung bei allen anfallenden Arbeiten.

Das Projekt wird gemeinsam mit der Universität Erlangen-Nürnberg als KUS-Projekt durchgeführt.

Alle interessierten Personen sind herzlich eingeladen, das Schiff und seine Besatzung am 8. Oktober 2023 ab 10.00 Uhr am Seefischmarkt in Kiel zu verabschieden. Das Ablegen ist gegen 11.00 Uhr geplant.



Foto: www.thor-heyerdahl.de

Historie und Entstehung des Schiffes

1930 wurde die Thor Heyerdahl als Frachtmotorsegler in Westerbroek/Holland gebaut. Als „Tinka“, „Silke“ und „Marga Henning“ fuhr das Schiff nach 1945 unter deutschen Eignern und zuletzt als „Minnow“ unter Panama-Flagge.

Detlef Soitzek ersteigerte das in Hamburg-Harburg aufliegende Schiff 1979 und baute es von 1979 – 1983 mit Hilfe von HDW in Kiel in ein Segelschiff mit der Takelung eines Toppsegelschoners um.

1982 übernahm der norwegische Forscher Thor Heyerdahl aufgrund der persönlichen Verbindung zu Detlef Soitzek, der an seiner Tigris-Expedition teilgenommen hatte, die Patenschaft für den Jugendsegler und taufte ihn persönlich auf seinen Namen.

Die „Thor Heyerdahl“ erhielt 2007 – 2009 bei der HDW in Kiel einen neuen Rumpf. Im Juni 2009 wurde eine Fahrerlaubnis für die weltweite Fahrt erteilt. Die „Thor Heyerdahl“ ist nach den Bestimmungen der BG Verkehr (Traditionsschiffsverordnung) und den internationalen Regelwerken gebaut und ausgerüstet worden.



Foto: www.thor-heyerdahl.de

Zwei Kieler Wochen in einem Jahr !

Mit dem deutschen Überfall auf Polen begann am 1. September 1939 der 2. Weltkrieg. Kurz zuvor im Juni 1939 wurde eine Kieler Woche durchgeführt. Von 1940 bis 1944 wurden auf der Kieler Förde keine Segelregatten ausgetragen.

Im 2. Weltkrieg von 1939 - 1945 wurde Kiel durch die Bomben der Alliierten in einen Trümmerhaufen verwandelt. 1945 war die Einwohnerzahl von 260.000 auf 135.000 gesunken. Kiel begann mit dem Aufräumen und dem Wiederaufbau.

Der Norden Deutschlands wurde den Briten als Besatzungsmacht zugesprochen.



Und die Briten verboten jede Vereinstätigkeit. Aber da sie schon mal in Kiel waren wollten sie natürlich auch segeln.

Sie gründeten den "British Kiel Yacht-Club" und zogen in das Clubhaus des Kieler Yacht Clubs (damals Yacht Club von Deutschland) ein. Danach wurden alle in Kiel und Umgebung vorgefundenen Yachten beschlagnahmt.

Und die Engländer begannen sofort zu segeln, schon im September 1945 starteten sie ihre „Kiel Week“. Es wurde natürlich ohne deutsche Beteiligung gesegelt.

Der Club veranstaltete auch 1946 und 1947 seine "British Kiel Week", wieder ohne Beteiligung Deutscher.



In Kiel wurde Andreas Gayk 1946 Oberbürgermeister. Er betrieb mit Erfolg den Wiederaufbau der zerstörten Stadt. Und er kümmerte sich um seine Bürger, sie sollten auch innerlich Abstand zu den vergangenen Kriegsjahren bekommen.

So wurde im September 1947 eine Kulturwoche „Kiel im Aufbau“ veranstaltet.

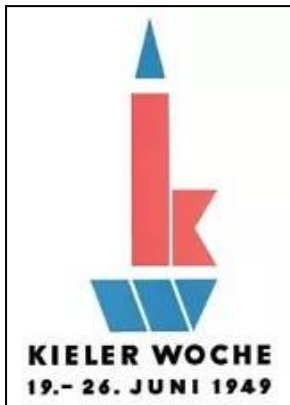
Auch die Kieler Segler fanden sich bereits 1945 in einem inoffiziellen Club zusammen.

Als im Herbst 1946 die Bildung von Segelvereinen wieder erlaubt

wurde, wurde der Club legalisiert und heißt seitdem Kieler Yacht Club.



1948 gab es zwei Kieler Wochen! Der "neue" Kieler Yacht Club veranstaltete im Juni zusammen mit Hamburger Vereinen die erste Kieler Woche nach dem 2. Weltkrieg. Die Stadt Kiel bezeichnete ihre Aufbauwoche im September ebenfalls als Kieler Woche. Es



kam zwischen der Stadt Kiel und dem Yacht Club zu einem Streit. Allerdings wäre die Stadt mit zwei Großveranstaltungen in einem Jahr überfordert gewesen. Und der Name „Kieler Woche“ beinhaltet in erster Linie das Segeln. So wurden 1949 beide Veranstaltungen zusammengelegt.

Oberbürgermeister Gayk sagte: „Die Kieler Woche, einst eine Veranstaltung der gesellschaftlichen Elite, ist eine Angelegenheit der gesamten Bevölkerung geworden. Sie hat nicht nur Landesgrenzen, sondern auch Standesgrenzen übersprungen“. Die Briten gaben mehrere beschlagnahmte Boote wieder zurück. Die Kieler Woche wurde wieder ein Segel- und Volksfest.

Links ein Stempel zur Kieler Woche 1949. Sie fand vom 19. Bis 26. Juni statt, siehe Freistempler.

Im Stempel steht „Leistungsschau f. Industrie u. Handwerk“, die war wohl noch am 1.8. geöffnet.



1950 eröffnete zum ersten mal mit Theodor Heuss ein Bundespräsident die Kieler Woche, um Mitternacht!

Übrigens entwickelte sich zwischen den britischen und den deutschen Seglern eine freundschaftliche Zusammenarbeit. Das lag besonders an dem Kieler Segler Bruno Splieth, den die Briten 1945 als Segellehrer einstellten. Sie hatten in seinen Papieren gelesen, dass er Landesmeister in der Olympiajolle war. Bruno Splieth gewann im Starboot mehrere Kieler Wochen.



Rechts ist die Piratenjolle abgebildet. Von diesem 5m langen Boot mit 10qm Segelfläche segelten in den 50er und 60er Jahren über 3000 Boote auf deutschen Gewässern.

Sie brachten frischen, jugendlichen Wind zur Kieler Woche. Auch der Verfasser hat als 12jähriger mit der Piratenjolle das Segeln beim Kieler Yacht Club gelernt.



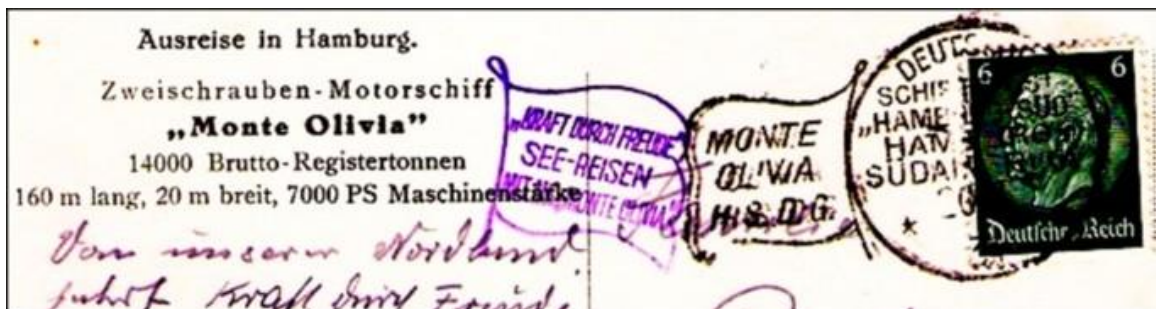
Zusammenstellung SF Björn Moritz

Silberschatz in der Kieler Förde

„Der Schatz im Silbersee“ von Karl May wurde auf der Freilichtbühne am Kalkberg in Bad Segeberg mehrfach gespielt. Und nun haben die Kieler einen „Silberschatz in der Ostsee“. In 15 m Tiefe im Kieler Scheerhafen haben Taucher in vielen Einsätzen das Tafelsilber des gesunkenen Passagierdampfers *Monte Olivia* geborgen. Bis jetzt wurden über 300 Stücke gefunden. Ein Angler hatte gemeldet, dass immer wieder mal ein Angelhaken hängen blieb. Ein „Geisternetz“, ein altes Fischernetz, wurde erst vermutet. Ab 1. Juni 2023 sind diese Schätze der *Monte Olivia* im Internationalen Maritimen Museum Hamburg zu besichtigen.

Es ist nun die dritte großartige Entdeckung in Schleswig-Holsteins Gewässern in zweieinhalb Jahren. Im Dezember 2020 der Fund einer Enigma-Chiffriermaschine aus dem Zweiten Weltkrieg in der Geltinger Bucht. Und im Juni 2022 entdeckten Taucher ein 400 Jahre altes Schiffswrack in der Lübecker Trave.

Das Passagierschiff *Monte Olivia* lief 1924 bei Blohm und Voss vom Stapel. Es bediente bei der HSDG, der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts - Gesellschaft die Route nach Südamerika. Mit einer Länge von 179m, einer Breite von 20m hatte sie einen Tiefgang von 10,40m und gehörte zu



damaliger Zeit zu den größten Motorschiffen der Welt. Mit einer Geschwindigkeit von 14 Knoten wurden 2.528 Passagiere und 369 Besatzungsmitglieder bequem über den Ozean gefahren. Ab 1934 wurde die Monte auch für KdF, Kraft-durch-Freude-Reisen, in der

Ostsee und nach Norwegen eingesetzt.



Seit 1940 diente es als Wohnschiff für die Kriegsmarine und 1945 wurde es zum Lazarettenschiff umgebaut. Bei einem Unfall während des Auslaufens in der neuen Funktion rammte das Schiff ein auf dem Grund des Kieler Hafens liegendes U-

Boot, das keine Boje gesetzt hatte. Die Reparatur erfolgte an der Nordmole im Scheerhafen in Kiel. Bei einem schweren Luftangriff am 3. April 1945 rissen die Bomben die Bordwand auf. Das Schiff kenterte und blieb auf der Seite liegen. Die Mannschaft überlebte in einem Luftschutzbunker an Land. Das Wrack wurde 1946 geborgen, bis 1948 zerlegt und verschrottet.

Zur „Monte-Klasse“ von 1924 gehörten fünf Passagierschiffe der HSDG: Monte *Sarmiento*, *Olivia*, *Cervantes*, *Pascoal* und *Rosa*. Die Monte-Schiffe waren gut ausgestattete Hotelschiffe. Große Speisesäle, eine Gesellschaftshalle, Schreibzimmer, Rauchsalon, Lesezimmer und eine Bücherei boten jeglichen Komfort. Eine Bordwäscherei, zwei Frisörsalons, ein Fleischkühlraum, eine Großküche und eine Bäckerei sorgten für das Rundum-Wohlfühlen.

Der letzte Kapitän der Monte *Olivia* *Alfred Hartmann* beschrieb sein Seefahrerleben in seinem Buch „Von Kap Horn zum Silberband – ein Leben im Banne der Seefahrt“. Für die Kieler ist eine Ausstellung der Fundstücke im Kieler Schifffahrtsmuseum geplant. Ein Buchprojekt ist ebenfalls angedacht.

Karl-Heinz Wenzel



Monte Olivia

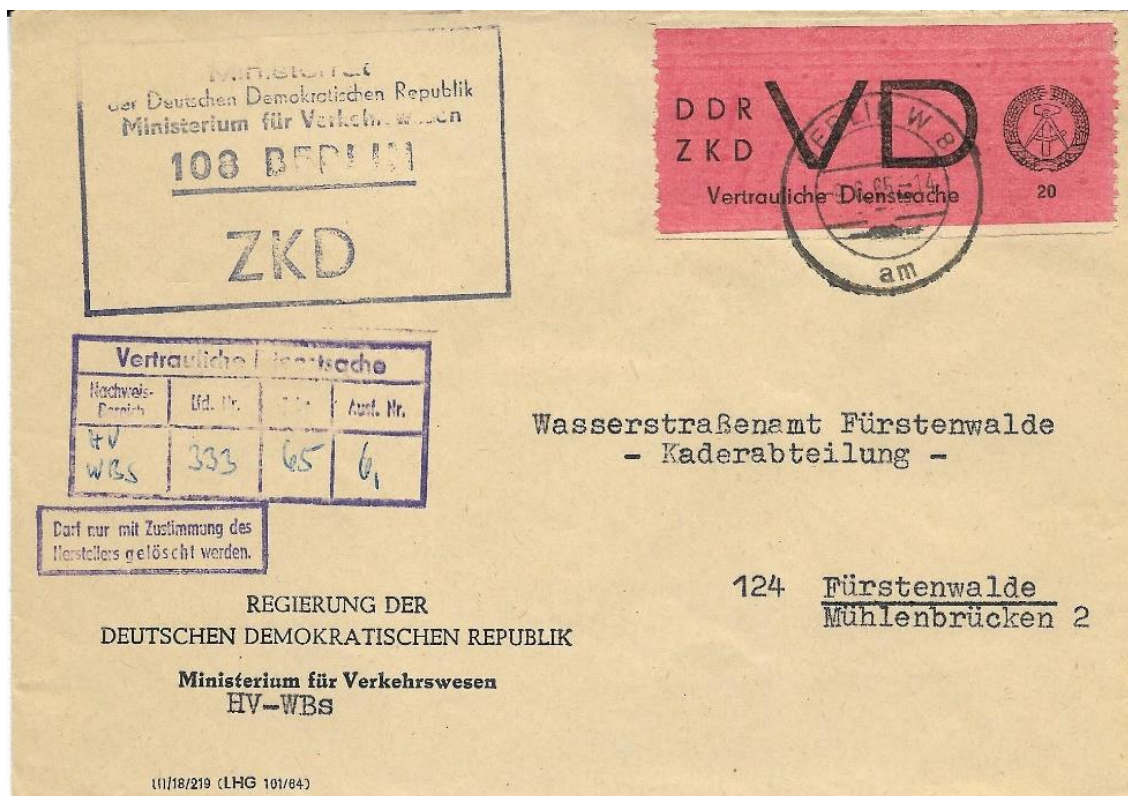


Devisenbeschaffung mit DDR-Dienstpost

Die volkseigenen Betriebe und staatlichen Einrichtungen in der DDR waren dem Zentralen Kurierdienst (ZKD) angeschlossen. Brief- und Paketsendungen konnten damit transportgesichert und vor allem kontrolliert befördert werden. Der Geheimnisschutz verlangte, derartige Sendungen nur durch polizeilich beauftragte Personen öffnen zu lassen. Aufbewahrungsfrist der Briefumschläge mindestens vier Wochen, danach kontrollierte Vernichtung. ZKD Belege konnte man in der DDR im Briefmarkenhandel nicht kaufen. Das Sammeln von ZKD war bei Strafe verboten. Damit wurden ZKD-Belege zu echten Besonderheiten, die von Sammlern gesucht waren. Der hohe Devisenbedarf der DDR wurde auch durch Exportgeschäfte mit Briefmarken und mit Briefumschlägen gedeckt. Organisiert wurde der Ablauf durch die DIA (Deutscher Innen- und Außenhandel), eine staatliche Exportgesellschaft.

Korrekt gelaufene Briefumschläge

Staatliche Dienststellen wurden angewiesen, ZKD-Marken und Briefumschläge nicht mehr zu vernichten, sondern zu sammeln und an eine zentrale Stelle zu schicken. Diese leeren Umschläge wurden an Sammler im Westen verkauft. Anschrift und Absender wurden nicht unkenntlich gemacht. Der Sammler konnte also verfolgen, welche Institutionen in der DDR vom ZKD bedient wurden.



ZKD Beleg von 1965 echt gelaufen von Berlin nach Fürstenwalde.
Mit drei Kontrollstempeln

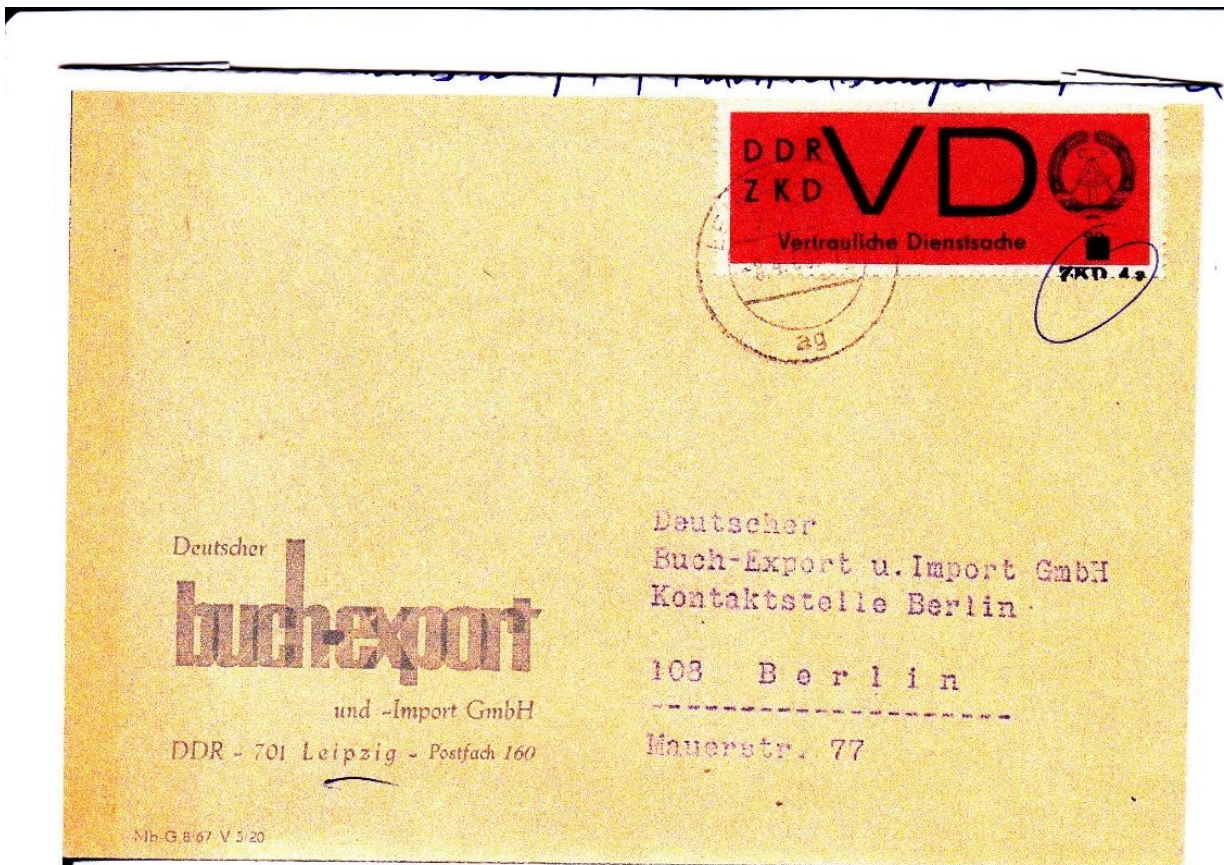
Neu angefertigte Briefumschläge

Neben dem Verkauf von echten ZKD-Briefumschlägen - den eingesammelten – sind auch neue Umschläge produziert worden. Zum Teil mit den Klebezetteln / Klebestreifen (Marken) ZKD, VD, ZU versehen. Diesen Briefumschlägen fehlten aber die vielen Kontrollstempel – bis zu sechs Stück. Daran kann man diese Fälschungen erkennen.

Um einen echten Postlauf zu dokumentieren wurden diese Falsifikate zwischen Berlin und Leipzig hin und her geschickt.

In Berlin nutzte man die Anschrift:

Deutscher Buch-Export und Import GmbH
Kontaktstelle Berlin
108 Berlin 8,
Mauerstr. 77



Fälschung

ZKD Brief extra angefertigt und auf Postweg von Leipzig nach Berlin geschickt. Diverse Kontrollstempel der staatlichen Behörden fehlen komplett.

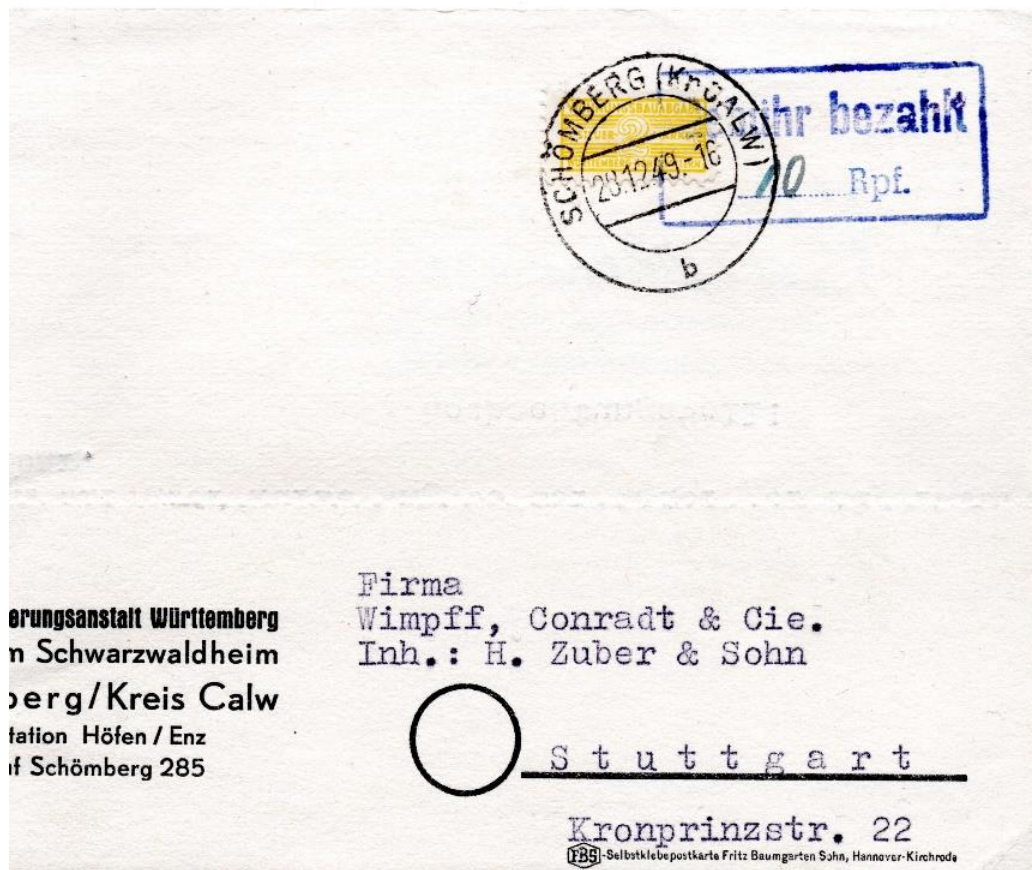
Karl-Heinz Wenzel / Quelle: Dietrich Dressel, Stralsund

Zwangszuschlagsmarken Württemberg Hohenzollern

Vom 10.1.1949 bis Ende Mai 1949 und vom 29.12.1949 – 31.3.1956 wurden auch in Württemberg-Hohenzollern die Zwangszuschlagsmarken der Bizone verwendet. Ein Württemberger Gesetz vom 24.6.1949 führte besondere Wohnungsbau-Abgabemarken für Württemberg-Hohenzollern ein. Diese mußten zwingend bis zum 28.12.1949 verwendet werden. Am 1. Juli 1949 erschienen Berliner Notopfermarken mit Überdruck und im August erschien eine endgültige Ausgabe. Wegen drei separater Druckaufträge ergaben sich drei verschiedene Farben.

Die Postkarte der Fa. Wimpff, Conradt & Cie. wurde also am letzten Tag der Zwangsverwendung abgestempelt. Die Freimachung erfolgte mit einem „Gebühr bezahlt“ Stempel, noch mit alter Reichswährung, die eingetragenen 10 Pfennige sind aber in DM-Währung (Währungsreform 1948). Die verklebte Wohnungsbau-Abgabemarke ist die Mi. 3a.

Es handelt sich um einen grenzüberschreitenden Postverkehr zwischen der französischen (Calw) und der amerikanischen Besatzungszone (Stuttgart).



Hans-Hermann Traulsen