



Jahrgang 63

Nr. 479

Kiel, den 24.11.2024

Liebe Sammlerfreunde,

der **Briefmarkenbasar** am 22.10. war wieder gut besucht. Es zeigen sich immer wieder einige neue Gesichter. Noch schöner wäre es natürlich, wenn mal wieder ein neues Mitglied gewonnen werden könnte.

Der **Leuchtturm Kiel** ist seit dem 21.10.2023 nur im Notbetrieb. Eine schwere Sturmflut hatte für den Ausfall von Heizung, Notstromversorgung und Mit-

telsspannungsanlage für die Leuchtfeuer gesorgt. Leit- und Orientierungsfeuer leuchten inzwischen wieder zuverlässig. Für die Heizung wurde inzwischen Öl geliefert, so daß sie wohl auch bald wieder gehen wird. Die Schäden am Bauwerk



sin allerdings noch nicht repariert. Das soll nun nächstes Jahr erledigt werden. Erst dann können die Lotsen wieder von dort auf die Schiffe kommen. Die Lotsenversetzboote sind z.Zt. in Laboe stationiert.

Der **Fähranleger Möltenort** kann nicht mehr bedient werden. Die Gemeindewerke Heikendorf beginnen jetzt mit einer Sanierung der Nordmole im Möltenorter Hafen. Die Mole könnte wegbrechen.

Geplant ist die Errichtung eines Glockenturms am Molenkopf. In dem Turm soll die Glocke der ehemaligen katholischen Kirche Stella Maris eine neue Verwendung finden. Bei der Glocke soll es sich um ein Relikt der Kaiserlichen Marine handeln und sehr selten sein.

Postaustausch auf See

Der Austausch von Postsäcken, Postbeuteln vom Zeppelin zum Schiff und umgekehrt sind oft durchgeführt worden. Wie z.B. ein Postaustausch zwischen dem Zeppelin NT und einem Schiff auf dem Bodensee.

Postübergabe am 2. Juni 2001 erfolgte mit dem Fahrgastschiff „MS Graf



Zeppelin“. Regen, leichter Seegang, dieses Wetter machten es dem Luftschiffkapitän nicht leicht, den Postsack mit 4.000 Luftpostbriefen zielgenau auf das Schiff zu übergeben. Auch die Abdrift durch böigen Wind bis 20 Knoten war zeitweise groß. Nach 10 Minuten mit mehreren Manövern war es geschafft.



Hier einmal der Postaustausch auf hoher See von Schiff zu Schiff. Das NATO Manöver Northern Coasts in der Ostsee im September, das in Kiel endete, zeigte eindrucksvoll wie Kommunikation ohne Elektronik funktionieren kann. Klas-



sische Verfahren bei Konflikten auf See ist auch die Kommunikation untereinander ohne elektronische Gerätschaften.

Der Austausch von Nachrichten erfolgt dann mit einer Übergabe von Postbeuteln während der Fahrt der Einheiten.

Beide Schiffe fahren im Abstand von 50 Metern nebeneinander her. Eine Leine wird von einem Schiff zum anderen geschossen. Ein wasserdichter Postbeutel wandert nun von Schiff zu Schiff. So ist eine absolut abhörsichere Kommunikation möglich !

Bei den Übungen werden dann auch mal gern Geschenke wie Süßigkeiten im Beutel gefunden. Oder „spezielle Ferngläser“ finden so den Weg von Seemann zu Seemann. Diese „Ferngläser“ sind zwei mit Tape verbundene Bierdosen – lockert das Manöver etwas auf.

Zur elektroniklosen Kommunikation gehören natürlich auch das Morsen mit Scheinwerfern und Flaggensignale, ganz so wie früher auf den Segelschiffen



Quellenangabe

Northern Coasts:

Kieler Nachrichten vom 23. 09. 2024, Fotos Rolf Tosch

Zusammengestellt von Karl-Heinz Wenzel

„Christliche Seefahrt“



Wie kam es zu dieser Bezeichnung für die Seefahrt?

Schon die Phönizier, die Griechen, die Wikingier riefen auf See Poseidon und Neptun um Hilfe an, wenn bei den dauernden Gefahren und der Todesnähe auf den Meeren das besondere Bedürfnis nach Hilfe für das Seelenheil bestand.. Damalige Wanderkaufleute auf den Handelsstraßen und Pilger auf dem Weg zu den Wallfahrtsorten

wurden von den Jakobsbruderschaften, den Elendsbruderschaften (elend: mhd. für fremd) seelsorgerisch betreut, getreu der Geschichte von Jesu und dem „barmherzigen Samariter“.

Diese Zuwendung christlicher Nächstenliebe galt auch für die Schiffsleute. An den Küsten der Meere gab es bald in den Niederlassungen kleine Kaufmannskirchen. Bei Gründung der Hanse mit Lübeck als größter Hansestadt, erfolgte ein gewaltiger Aufschwung des Fernhandels. Das



Sicherheitsbedürfnis der Kaufleute war die „Befriedung“ – im damaligen Verständnis hieß das „Christianisierung“. Im Rechtskodex der Stadt Lübeck aus dem 13. Jahrhundert wurde auch das Recht für die Schiffe beschrieben. Die Pflichten waren definiert für Eigner, für Kapitän und für die Schiffsmannschaft, so z.B. „Ver in noeth kumpt in der see“.



Auf den großen Hansekoggen richtete man sich nach den 24 Artikeln der lübschen Schiffsordnung, so auch in gottesdienstlichen Angelegenheiten.

Der Schiffer war oft zugleich „Prediger“ mit der Verpflichtung „Gott dem Allmächtigen sein Gebet zu tun“. Große Koggen, die oft biblische Namen trugen, mit mehr

als hundert Mann Besatzung, dazu noch Geschützbedienungen und Entermannschaften bei den Convoyschiffen. Das erforderte einen intensiven seelsorglichen, sakramentalen Dienst. Neben der Sorge um



das Seelenheil entstanden Bruderschaften und Gilden, zu Ehren des „hilligen Nicolaus“, für die Unterstützung der Kranken und der Hinterbliebenen, zum Gedenken der auf See Gebliebenen.

Ein „pastor navalis“ auf dem Wachtschiff im Hamburger Hafen hielt seit 1712 sonntags die Predigt. Diese Gottesverehrung endete mit der napoleonischen Besatzung 1811. Aber 25 Jahre danach begannen die Engländer wieder mit der kirchlichen Betreuung englischer Seeleute im Hafen von Hamburg. Man hatte erkannt, wie notwendig es ist, an die Seelsorge für die Seeleute zu denken.



Die Militärseelsorge spielt auch bei der Deutschen Marine eine wichtige Rolle. „die Unterstützung der Kranken und der Hinterbliebenen, zum Gedenken der auf See Gebliebenen. Die Bedeutung kann nicht hoch genug eingeschätzt werden“, sagte der Vize-Inspekteur der Marine. Eigenständigkeit und Unantastbarkeit der Militärseelsorger sind in Deutschland garantiert.

Es handelt sich um Kirchenangehörige, die für eine bestimmte Zeit als Militärseelsorger arbeiten. Verschwiegenheit und Beichtgeheimnis sind unantastbar.

Quellenangabe: „100 Jahre Kieler Seemannsmission“, Text von Dr. h.c. Hans-R. Dräger

Karl-Heinz Wenzel, 12. 11. 2024

Steuerbord – Backbord für küstenfremde Fragesteller:



Mit Backbord wird die linke Seite eines Schiffes bezeichnet; die rechte Seite, also vom Heck des Schiffes bis zum Bug wird Steuerbord genannt.

Dieses Frachtschiff, Marke links, liegt in einem Hafen mit seiner Backbordseite an einer Pier. Das war Jahrhunderte lang so. Die Schiffe machten mit ihrer Backbord-

seite an einer Hafenanlage fest. Warum?

Jedes Schiff oder auch Boot muss / wird gesteuert und zwar mit einem Steuerruder. In früheren Zeiten befand sich das Steuerruder auf der rechten Seite eines Schiffes, siehe Marke rechts.

Warum rechts?

Der rechte Arm ist oft bzw. meist der stärkere Arm bei einem Mann. Deswegen wurde das Steuerruder rechts angebracht, siehe Marke links.

Kommt das Boot bzw. Schiff in einen Hafen, legt es natürlich mit der linken



Seite an um nicht das Ruder auf der rechten Seite zu beschädigen.

Auf Englisch wird die Steuerbordseite mit „Starboard“ bezeichnet.

Die Backbordseite wurde „Larboard“ genannt. Das ist die sogenannte Ladeseite eines Schiffes auf der Fracht geladen und gelöscht wurde.



Weil „Starboard“ und „Larboard“ zu Verwechslungen führen konnten wurde „Larboard“ einfach in „Port“ (Hafen) geändert, also die Seite an der ein Schiff im Hafen festgemacht wurde. Auf der unteren Marke ist nun eindeutig zu sehen, welche Schiffsseite Steuerbord und welche Backbord ist.

Da gibt es nun auch die Begriffe „Luv“ und „Lee“. Da spielt der Wind eine wichtige Rolle. Die Seite, von der der Wind auf das Schiff trifft wird „Luv“ genannt. Die andere Seite, praktisch Windschattenseite, wird „Lee“ genannt, Marke unten. Nachts brennt auf der Steuerbordseite ein grünes Licht, auf der Backbordseite eine rote Lampe. Im Mast ein gel-



bes Topplicht und achtern ein gelbes Hecklicht. Diese Lampen werden Positionsleuchten genannt. An ihnen kann man erkennen, wie sich das Schiff im Dunklen bewegt. Auch auf See gibt es Ausweichregeln. Die sind ganz ähn-



lich wie an Land auf Autostraßen, also wenn keine Ampeln den Verkehr regeln, rechts vor links.

Zu den Ausweichregeln gibt es eine „Eselsbrücke“.

Kommt Grün, Weiß, Rot voraus in Sicht, leg' Steuerbord-Ruder, zeig' rotes Licht!

Wird Rot an Steuerbord gesehen, so musst Du aus dem Wege gehen!





Er scheint jedoch an Backbord Grün, brauchst weiter Du dich nicht bemü'h'n.

In diesem Fall muss Grün sich klaren und Dir aus dem Wege fahren.

Grün an Grün und Rot an Rot, geht alles klar, hat keine Not.

Auf diesem kleinen Bildausschnitt aus obiger Marke leuchten zwei rote Lampen übereinander. Das bedeutet „manövrierunfähiges Schiff“. Das passt dann ja auch zum Thema „Safety at Sea“.

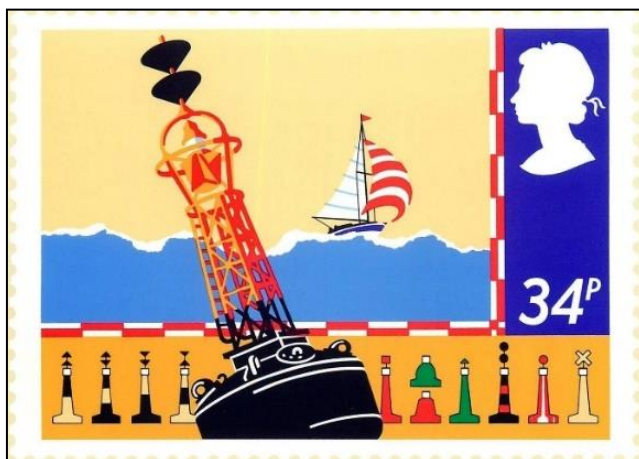
Bei den Segelbooten auf Kursen auf der Kreuz gilt: Backbordbug vor Steuerbordbug. Auf der linken Marke segelt das Boot auf Steuerbordbug, der Wind drückt das Boot auf seine Steuerbordseite. Auf der rechten Marke wird das Boot auf seine Backbordseite gedrückt. Es hat Vorfahrt vor dem linken Boot.

Und auch die Bojen und Tonnen auf den Wasserstraßen sind in den verschiedensten Farben angemalt.

Dabei gilt :

Nähert sich ein

Schiff einem Hafen, so sind auf der rechten Fahrwasserseite (von See aus gesehen) die grünen Tonnen ausgelegt. Auf der linken Seite liegen die roten Tonnen.



Dazu gibt es noch weitere Tonnen, die auf eine Untiefe oder ein Wrack hinweisen. Oder auf ein Sperrgebiet, weil dort die Marine übt.

Zusammenstellung: SF Björn Moritz

Gorch Fock – Aufenthalt im Dock, in Hamburg und weitere Reisen

Die Werftzeit endet fast vier Wochen früher als geplant. Seit August lag die „Gorch Fock“ in der Norderwerft zur ersten großen Inspektion nach der im Debakel geendeten Werftzeit von 2015 – aus der das Schiff erst nach sechs Jahren, 135 Millionen Euro und einer Werftinsolvenz im Herbst 2021 nach Kiel zurückkehrte.

Deshalb gab es durchaus Sorgen, als die Bark im August 2024 wieder Kurs auf ein Dock nahm. Der Kommandant Kapitän zur See Elmar Bornkessel war sich sicher, dass die Norderwerft in Hamburg sein Schiff diesmal im Griff haben wird.

Am Freitag, 8. November, wird die 89 Meter lange Bark von der Norderwerft zur Überseebrücke verholt. Die zur Lürssen-Gruppe gehörende Norderwerft hat alle Arbeiten exakt im Zeitplan erledigt. Der „Schiffs-TÜV“ von der Klassifikationsgesellschaft hatte Takelage, Antrieb und Rumpf überprüft und für sicher befunden.

Trotz einiger kleiner Überraschungen wurde der Zeitplan voll eingehalten. Im Juli hatte die Norderwerft bereits den Hamburger Windjammer „Rickmer Rickmers“ überholt.

In der kommenden Woche sollen die letzten Arbeiten abgeschlossen werden. Am 9. und 10. November öffnet die Besatzung dann an der Überseebrücke die Stelling und das Deck für die Öffentlichkeit. Von 12 bis 18 Uhr können Besucher erstmals seit Jahren wieder in der „Geburtsstadt“ des Dreimasters an Deck gehen. Zuletzt war das Schiff 2015 zum Hafengeburtstag in Hamburg.



Steuerrad



Schiffsglocke
Fotos: Rolf Tosch



3 Masten

Mitglieder der Besatzung beantworten die Fragen der Besucher. Zu sehen gibt es dann u.a. die Schiffsglocke, das Steuerrad und die drei Masten. Der Betrieb läuft in der Besichtigungszeit normal weiter. Die Innenbereiche des Schiffes, wie die Kajüten und die Kombüse der Besatzung bleiben daher geschlossen.

Bis 2016 wurde auf der Gorch Fock, als einzigem Marineschiff, geglast. Glasen ist abgeleitet von gläsernen Sanduhren (Stundenglas). Vorwiegend wurden Halbstundengläser verwendet. Nach Ablauf und Umdrehen des Halbstundenglases erfolgte ein Anschlagen der Schiffsglocke. Ein Doppelschlag bedeutete eine Stunde, ein einzelner Schlag eine halbe Stunde. Nach 4 Doppelschlägen, also 8 Glasen war die Wache beendet. Eine Wache dauert 4 Stunden, gefolgt von 8 Stunden Freiwache.

Nach dem „Open Ship“ kehrt die Gorch Fock wieder nach Kiel zurück.. Es wird die Route über das Skagerrak gewählt. Kommandant Bornkessel will diese Reise auch für die Ausbildung der Stammbesatzung nutzen.

Bereits im März wird wieder ausgelaufen. Dann geht es nach Spanien zur Aufnahme der Offizieranwärter. Die anschließende Ausbildungsreise führt von Spanien über den Atlantik bis nach Kiel. Geplant ist, dass die „Gorch Fock“ pünkt-



lich zur Kieler Woche wieder in Kiel ist und mit der Windjammerparade einläuft.



Danach folgt eine Vorbereitung für die nächste große Fahrt. Erstmals seit 26 Jahren wird die Gorch Fock wieder an einer Parade zum amerikanischen Nationalfeiertag am 4. Juli 2026 in New York teilnehmen. Es ist der 250. Jahrestag der Unterzeichnung der amerikanischen Unabhängigkeitserklärung.

Die Teilnahme der „Gorch Fock“ an den Feierlichkeiten im Juli 2026 ist eingebettet in eine mehrmonatige Sommerreise an die Ostküste der USA.

Quelle: Eckernförder Nachrichten, 2. und 9.11.2024

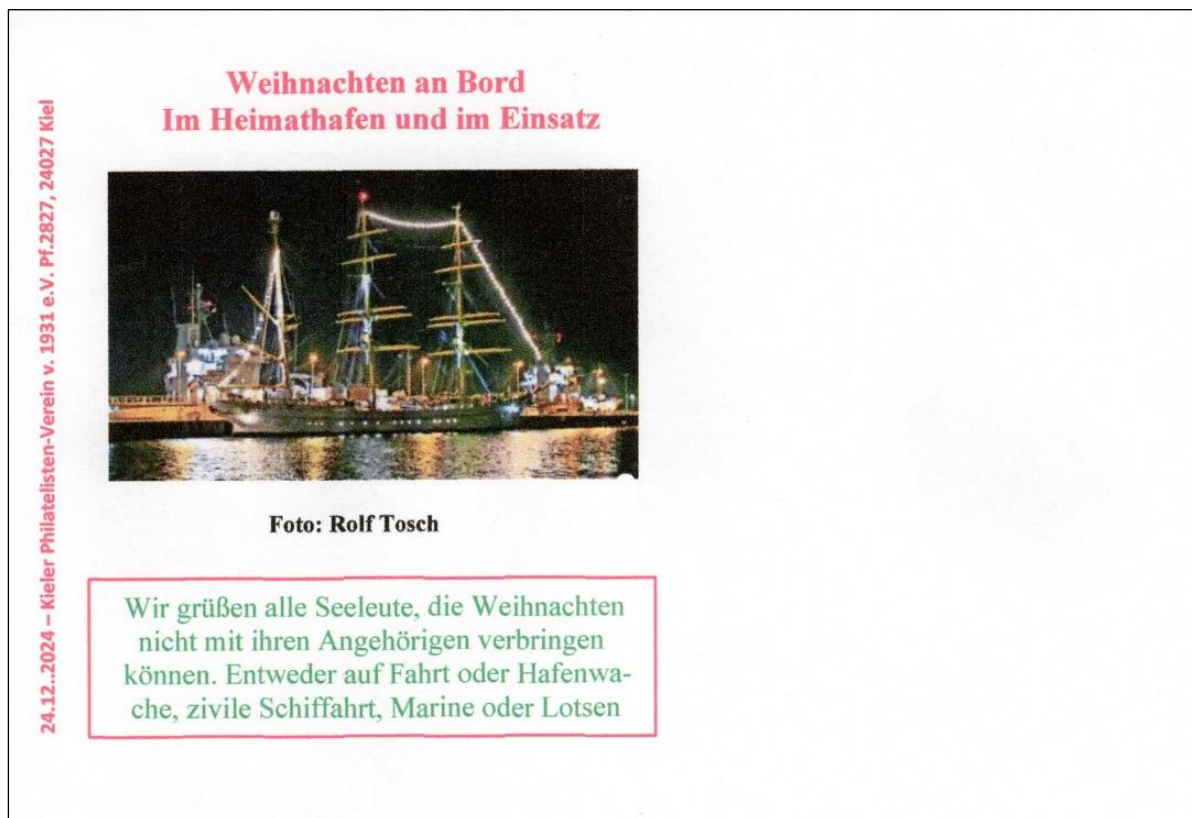
Zusammengestellt von Hans-Hermann Traulsen

Spenden für die Seemannsmission in Kiel

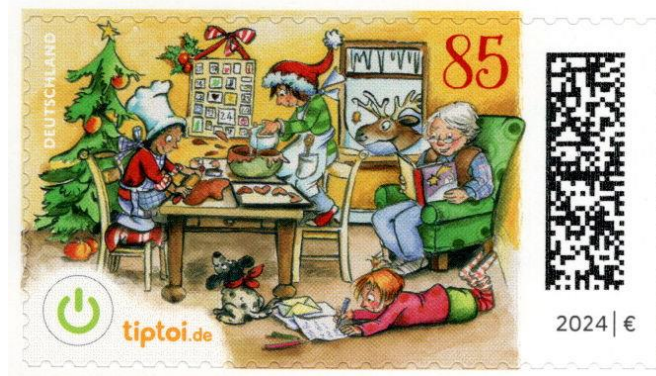
„Weihnachten auf See – fern der Heimat“.

Unter diesem Motto hatte unser Verein jahrelang Belege mit einem passenden Sonderstempel angefertigt. Für die Weihnachtszeit 2024 beteiligen wir uns nun, wie im Vorjahr, an der Weihnachts-Geschenkpakete-Aktion der Seemannsmission in Kiel. Wir packen in große Tüten Dinge, die Seeleute so auf großer Fahrt brauchen. Schals, Mützen, Pullis, Socken, Hygieneartikel, Schokolade, Schokolade, Spielzeug für die Kinder daheim und auch etwas Weihnachtsdeko. Diese gesammelten Spenden werden rechtzeitig von uns zur Seemannsmission am Nord-Ostsee-Kanal gebracht, damit sie an den Weihnachtstagen an die Seeleute übergeben werden können.

Karl-Heinz Wenzel



Der abgebildete Blankobeleg wird für 1,00 € und 0,85 bzw. bei mehrfacher Abgabe 1,60 € Versandkosten angeboten (ohne Briefmarke).
Er kann bestellt werden über die Mailadresse oder über das Postfach.



In der Weihnachtsbäckerei

Was wäre Weihnachten ohne den herrlichen Duft frisch gebackener Plätzchen, ein gemütliches Wohnzimmer und jährlich wiederkehrende Weihnachtslieder? Vor allem Kinder sind in der Adventszeit voller Vorfreude: Mit leuchtenden Augen schreiben sie ihren Wunschzettel an den Weihnachtsmann oder das Christkind, basteln Schmuck für den Weihnachtsbaum und zählen die Tage bis zum Fest.

Mit dem vorliegenden Sonderpostwertzeichen ist zum diesjährigen Advent eine fantastische Kooperation gelungen. Das Motiv der Briefmarke zeigt eine stimmungsvolle Illustration des Klassikers „Die Weihnachtsbäckerei“ von Musiker und Komponist Rolf Zuckowski. Das Besondere daran: Mit einem tiptoi® Stift von Ravensburger lässt sich diese Weihnachtsbriefmarke erstmals zum Klingen bringen! Ganz im Stil der Künstlerin Julia Ginsbach warten auf der liebevoll gestalteten Illustration viele Einzelheiten darauf, entdeckt zu werden. Tippen die Kinder mit dem tiptoi® Stift auf die Bilder und Texte der Briefmarke, erklingen Geräusche, Sprache und Lieder – so wird aus der diesjährigen Weihnachtspost ein echtes Hörerlebnis.

**Für das Grünkohlessen am 3.12.2024 liegen bereits 31 Anmeldungen vor.
Wir freuen uns darauf.**

Allen unseren Vereinsmitgliedern sowie Seeleuten wünschen wir gesegnete Weihnachten und ein gesundes neues Jahr 2025.

Herzliche Sammlergrüße

Hans-Hermann Traulsen, 1. Vorsitzender

Kieler Philatelisten Verein von 1931 e.V., Postfach 2827, 24027 Kiel
Vereinskonto: Kieler Volksbank eG, IBAN DE03 2109 0007 0013 1473 07
Vereinstreffpunkt: jeden Dienstag ab 17:00 – 19:00 Uhr
Gasthaus „Zur guten Quelle“, Königsförder Weg 11, 24109 Kiel
www.kieler-philatelistenverein.de
info@kieler-philatelistenverein.de