



Jahrgang 67

Nr. 483

Kiel, den 30.08.2025

Liebe Sammlerfreunde,

der diesjährige SST zur Kieler Woche kam gut an. Wir konnten alle Belege verkaufen. Einen Bericht zu den Aktionen der Kieler Woche hat bereits jedes Vereinsmitglied durch die aktuellen Landesverbandsnachrichten erhalten.

Das Wehrforschungsschiff „Planet“ ist am 15.07. in seinen Heimathafen Eckernförde zurückgekehrt.

Die „Planet“ unterstützte als ziviles Schiff eine Nato-Mission in der Ägäis als Flaggschiff. Nach Abschluß von Wartungsarbeiten in

Bremerhaven wird das Schiff von der WTD 71 an die Marine übergeben.



Foto: privat

Das größte Kreuzfahrtschiff der Welt, die „Star of the Seas“, hat nach Fertigstellung auf der Werft Meyer Turku den Großen Belt passiert. Für die Durchfahrt unter der Brücke bei Korsör mußten die großen Abgasrohre um 5m gekürzt werden. Das Schiff wird für Kreuzfahrten ab Port Canaveral in Florida eingesetzt.

Der Leuchtturm Bülk ist nach vierjährigen Sanierungsarbeiten wieder voll geöffnet. Das Wahrzeichen von Strande kann nun auch wieder von Touristen besucht werden.

Nach 140 Jahren soll der Leuchtturm „Roter Sand“ von der Nordsee an Land umgesetzt werden. Fedderwardsiel, Hooksiel, Bremerhaven und Wilhelmshaven haben sich beworben und möchten den Leuchtturm als Touristenattraktion einsetzen. Das Seefeuer wird seit 1964 nicht mehr benötigt.

Gorch Fock führt die Windjammerparade an - unter Vollzeug



Das Segelschulschiff GORCH FOCK führte am Samstag, den 28. Juni die Windjammerparade an. Für die Besucher der Kieler Woche 2025 ein Glücksmoment. Die Gorch Fock unter Vollzeug ist ein seltener Anblick. Für die Handhabung aller Segel (Vollzeug mit 23 Segeln) wird eine Segelmannschaft mit der Stammbesatzung und den Kadetten benötigt. Das sind bis zu 200 Kräfte. Das geht nur, wenn das Schiff auf Ausbildungsreise ist. Auf der Fahrt im Atlantik und über die Nordsee konnte im Juni ausgiebig trainiert werden. Bei der Kieler Woche auf der Förde stand der Wind gut, blies aus komfortabler Richtung, alle Segel gebauscht. Beste Bedingungen für eine schnelle Fahrt. Und so war das Führungsschiff Gorch Fock viel zu früh über der Ziellinie. Die Alexander von Humboldt mit ihren grünen Segeln musste sich nun an die Spitze der Bootsparade setzen.

Kommandant Elmar Bornkessel wollte bewußt die Segel nicht reffen – Kiel sollte diesen seltenen Anblick ausgiebig genießen können, danke dafür. Der nur gelegentliche Anblick des Segelschulschiffes mit allen 23 Segeln hat viele Gründe. Die 1958 in Dienst gestellte Dreimastbark wurde von 2016 bis 2021 komplett restauriert, dann müssen die Windbedingungen stimmen und wie bereits erwähnt, die benötigte Mannschaft ist nur bei einer Ausbildungsreise vorhanden. Es kommt hinzu, dass das Besantopsegel (oberes Segel am hinteren Mast) meist nicht gesetzt ist. Das wird durch die Abgase vom E-Diesel verrußt. Man spricht dann vom „kleinen Vollzeug“ – gibt also weniger zum Putzen. Gereinigt werden die Segel nicht. Jedes Segel – aus Polyestergerewebe – wird in ein „Schlussbrook“ einge-
rollt. In dieser glatten Wurst bildet sich keine Staunässe. Alle fünf Jahre wird ein Satz Segel (Segelstell) angefertigt. Von diesem Segelstell soll die Gorch Fock drei



Gedenkkarte des Kieler Philatelisten Vereins



Foto: KHW

Stück besitzen. Momentan gibt es nur zwei Sätze. Eine Kieler Firma arbeitet an dem fehlenden dritten. Unser „Weisser Schwan“ ist jetzt auf Urlaubsreise und hat sich beim ORE „Ocean Race Europe“

auf der Kieler Förde kurz gezeigt. Start für das Rennen der sieben HighTech-Yachten vom ORE ist am Sonntag in Kiel. Der Wettbewerb endet in Kroatien – nach der Fahrt durch Ostsee, Nordsee, Atlantik, Mittelmeer und Adria.

Das Bild der „Gorch Fock unter Vollzeug“ schaffte es auf Platz 3 als schönstes Leserfoto der Kieler Nachrichten. Das war ja lange nicht möglich.



**Karl-Heinz
Wenzel**

Foto: KHW

Brief von Kiel nach Gaarden bei Kiel Von Jan-Stefan Landa



5 Pfennig Einzelfrankatur von KIEL 2 ** 21 8 80 9-10V,
rückseitig seltener Einkreisstempel GAARDEN 21 8 80 12-1



Kürzlich konnte ich einen interessanten Brief von Kiel nach „Gaarden bei Kiel“ erwerben. Der Brief ist mit 5 Pfennig frankiert, was dem ORTSPOSTO innerhalb Kiels entsprach. Gaarden war aber 1880 noch nicht nach Kiel eingemeindet, erst 1901 erfolgte die Eingemeindung von Gaarden-Ost und 1910 die Eingemeindung von Gaarden-Süd. Der Brief entsprach also nicht den Bedingungen für einen Ortsbrief und er wurde mit „15“ Pfennig Nachgebühr belegt. Die Stempel auf Vorder- und Rückseite zeigen, dass der Brief schon 3 Stunden nach Aufgabe in Kiel in Gaarden zugestellt wurde.

Außerdem zeigt der Briefumschlag rückseitig ein BRUSTSCHILD-WAPPEN mit Inschrift „KAISERLICHE MARINE“.

Die zwanzigminütige Jungfernfahrt der „Vasa“!



Die „Vasa“ wurde als Galeone von 1626-28 in Schweden gebaut. Das Schiff hatte eine Länge von 61m, Breite 12m und eine Tiefgang von 4,8m. Der Großmast war 52m hoch, die Segelfläche betrug 1.275 qm, 64 Kanonen waren an Bord. Die Crew bestand aus 437 Mann.

Über 700 Statuen mit merkwürdigen Gesichter zierten die „Vasa“. Sie sollten den Gegner verunsichern / erschrecken.

Die „Vasa“ hatte ein ungewöhnlich hohes Heck und einen langen schlanken Bug. Das Schiff war für ein Kanonendeck konstruiert, der König verlangte hinterher

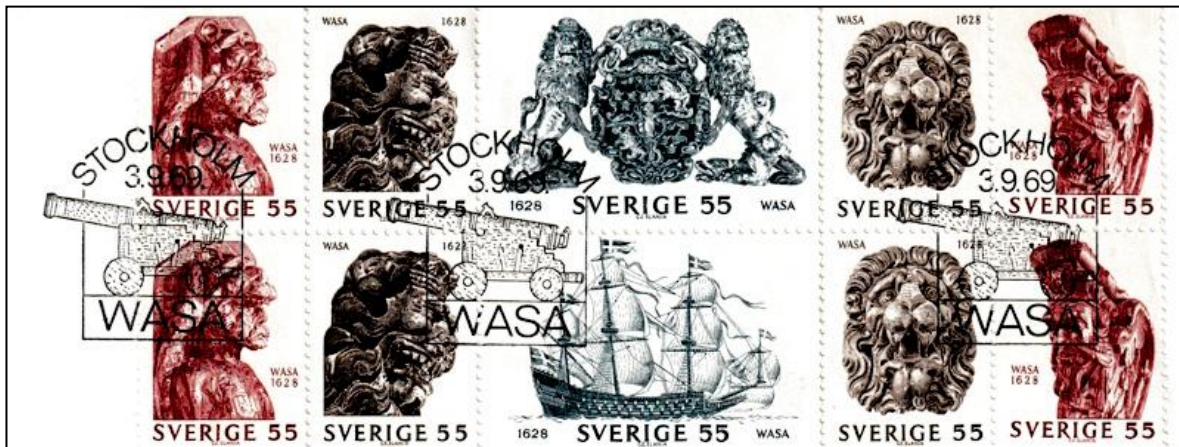


ein weiteres Kanonendeck und weitere Kanonen auf dem Hauptdeck. Diese Gewichtsverteilung des Schiffes sollte der „Vasa“ zum Verhängnis werden, der Gewichtsschwerpunkt lag zu hoch. Die Stabilität des Schiffes wurde angeblich vor der ersten Fahrt getestet. Sie bestand darin, dass 30 Mann der Besatzung von einer Seite des Schiffes zur anderen rannten. Das Schiff schwankte dabei so sehr, dass man sich zum Abbruch des Versuchs entschloss. Trotzdem wurde am 10. August 1628 die Jungfernfahrt gestartet. Man setzte vier Segel und schoss Sa-



lut. Nach 1.300m kenterte das Schiff in der ersten Windbö und ging unter. Ungefähr 30 bis 50 Seeleute starben. Es folgte eine Gerichtsverhandlung, keiner hatte Schuld, der Konstrukteur war aber bereits vor Fertigstellung verstorben.

Von 1957 – 61 wurde das Schiff in mehreren Abschnitten gehoben, eine Halle wurde gebaut die 1987 durch ein stabiles Gebäude ersetzt wurde. Zur Konservierung wurde das Schiff 17 Jahre mit einer Chemikalie besprüht. Danach musste das Holz austrocknen. Eine Klimaanlage sorgt für konstant 18 Grad Temperatur, die Luftfeuchtigkeit wird reguliert. Allerdings droht das Schiff durch sein Eigengewicht langsam zu zerbrechen. Rostige Eisennägel wurden durch leichtere Stahlnägel ausgetauscht. Es



wurden mehr Stützen um den Rumpf aufgestellt. Nun wird im Inneren ein Stahlskelett eingebaut um die Planken besser zusammenzuhalten. Zum 400. Jubiläum 2028 soll alles fertig sein.

Die „Vasa“ wird jährlich von rund einer Million Besucher bestaunt!

Auch bei anderen Nationen konnten Schiffe ihre „Jungfernfahrt“ nicht beenden und sind untergegangen.



In Deutschland endete ein Jungfern-Tauchversuch des U-Bootes „Brandtaucher“ frühzeitig. Beim ersten Tauchgang am 1.2.1851 im Kieler Hafen, sackte das Boot über das Heck ab, geriet außer

Kontrolle und blieb bei 13 Metern auf dem Grund liegen. Der Grund war ein Konstruktionsfehler beim Ballastwasser- und Auftriebssystem. Mit Ballastwasser ging das Boot auf Tiefe, richtig. Aber das Ballastwasser wieder mit einer Pumpe aus dem Boot zum Auftauchen zu bekommen klappte nicht.

Die Besatzung konnte sich nach mehreren Stunden an die Oberfläche retten. Das Boot wurde erst 1887 gehoben und steht heute im Museum in Dresden. Auf der Marke oben sehen wir einen frühen Entwurf, auf dem rechten Stempel die gebaute Konstruktion.



Das berühmteste Schiff, das auf seiner Jungfernnreise sank war die „Titanic“. Allerdings sank die „Titanic“ nicht nur auf Grund eines Konstruktionsfehlers, aber dann doch. Bei Eiswarnungen fährt man nicht „volle Kraft voraus“. Als man auf der Schiffsbrücke den Eisberg sah wurde falsch reagiert und so wurde das Schiff vom Eisberg seitlich aufgeschlitzt. Die „Titanic“ war in Sektionen unterteilt, die durch sogenannte wasserdichte Schotten getrennt waren. Problem: Die Schotten reichten nicht bis ganz oben, so dass Wasser von einem Abteil ins nächste überlaufen konnte. Das Schiff ging unter. Wer es genauer wissen möchte siehe hierzu die Internetseite



<https://www.seemotive.de/html/dtitanic.htm>

Zusammenstellung SF Björn Moritz

Ocean Race Europe, Meeresschutz mit High-Tech

„The more comprehensive our knowledge, the more we recognize its complexity. This is particularly the case for our oceans. We have waited too long; we have accepted climate change for too long“. Also, unser Wissen wird verständlicher und damit erkennen wir auch die komplexen Zusammenhänge besser. Das gilt besonders für unsere Ozeane. Wir haben zu lange gewartet, wir haben zu lange den Klimawandel akzeptiert. - So zu lesen im „World Ocean Review 2024“.



Boris Herrmann vom Team MALIZIA kennt das Problem von seinen vielen Weltumsegelungen. Ein geeignetes Messgerät wurde in seine Imoca-Yacht eingebaut, ein sogenanntes „Ocean Pack“. In



Foto: KHW



Kiel gab es bei dem „Ocean Race World“ am 9. 6. 2023 einen Kurzbesuch, ein „Fly By“ - um eine Boje herum und wieder raus aus der Kieler Förde (nachzulesen in der VEREINSPOST Nr. 468). Im Interview erläuterte Boris Herrmann die Funktionsweise der High-Tech-Box. Die Rennyachten

sind mit Sensoren bestückt. In der Kielbox eine Kiste mit dem Datensammler. Die Imocas haben einen Schlauch am Kiel, durch den sie Wasser ansaugen. Das wird sowieso für die Trinkwasseraufbereitung benötigt. Die Daten, in Echtzeit übermittelt, werden vom Geomar Kiel ausgewertet. Wichtige Messwerte zu Kohlendioxid und zur Ozeanversauerung auch aus den entlegensten Gebieten – wo große Forschungsschiffe nicht hinkommen – helfen, den Klimawandel zu stoppen.

Der Start der sieben Imoca-Crews (Holcim, Mapei, Biotherm, Amaala, Arkea, Canada Ocean Racing und Lokalmatador Malizia) für die Europaumsegelung erfolgte in Kiel am Sonntag, den 10. August.



Foto: KHW

Für den Ersten am Leuchtturm Kiel gab es 2 Punkte. Die Jagd war so furios, dass die beiden Boote Holcim und Mapei zusammenstießen. Der Schaden war groß, beide Boote fielen aus und mussten in Kiel repariert werden. Damit nur noch fünf Boote auf der ersten Etappe nach Plymouth. In Windeseile beide Boote wieder seetüchtig und dann durch den Nord-Ostsee-Kanal (10 Stunden Nachtfahrt, motorgetrieben mit Lotse an Bord) zum rechtzeitigen Anschluss. Alle sieben Yachten können

nun weiter während der Wettfahrt wichtige Daten über den Zustand der Meere sammeln.

„For many reasons the world`s oceans are and will remain key regulators of climate on Earth“. Die Ozeane sind und bleiben ein wichtiger Faktor beim Erdklima.

Kiel hatte 1992 bereits eine Partnerschaft mit UNICEF im Bereich Meereschutz.

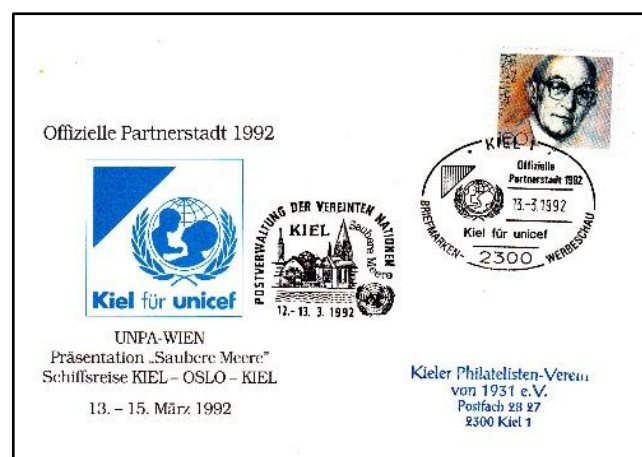
Karl-Heinz Wenzel

Aktueller Stand der Wettfahrt: Die dritte Etappe bis Nizza hat, ebenso wie die 1. und 2. Etappe, das Team Biotherm mit der Holcim gewonnen. Die Malizia von Boris Herrmann liegt auf Platz 5.

Quellen: GEOMAR Helmholtz Centre for Ocean Research Kiel Tagespresse „Kieler Nachrichten“



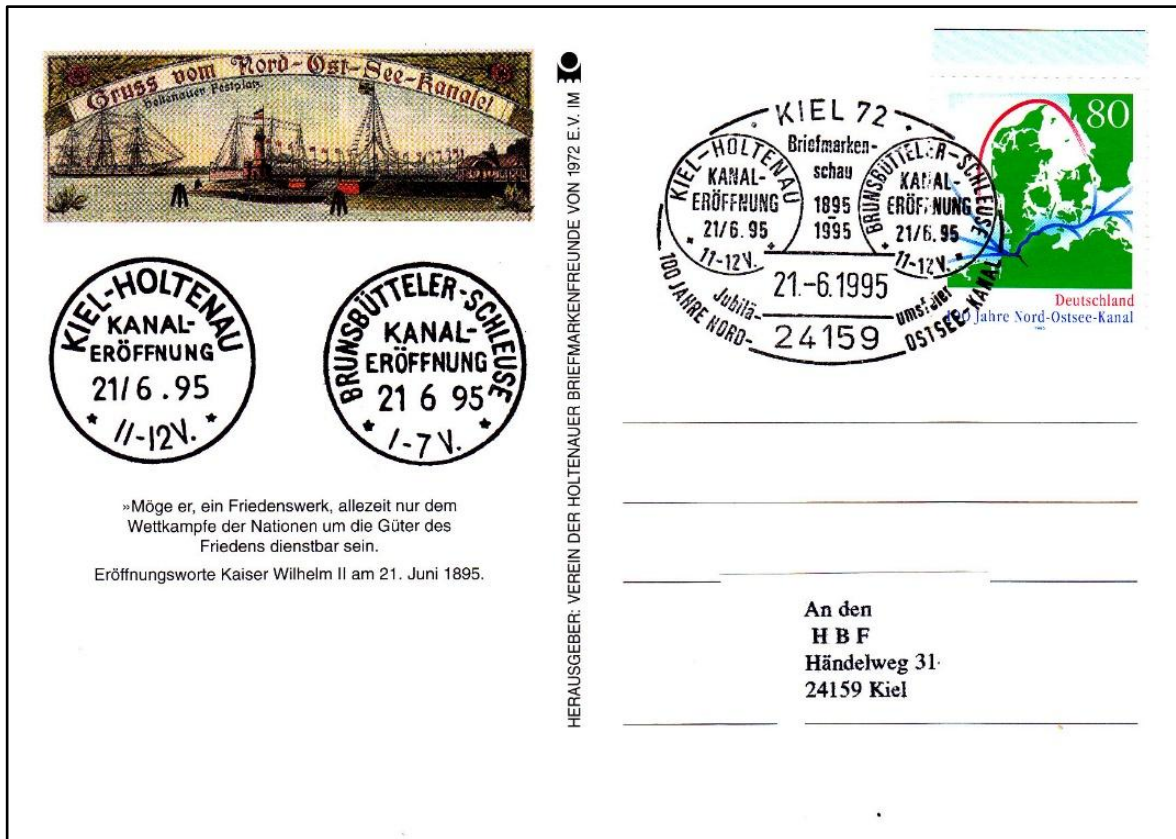
Foto: KHW



NOK wird 130 Jahre alt

Der Nord-Ostsee-Kanal feiert seinen 130. Geburtstag. Die Schleusenanlagen Kiel und Brunsbüttel stammen noch aus Kaisers Zeiten. Die Eröffnungsrede am 21. Juni 1895 durch Kaiser Wilhelm II war ein eindringlicher Appell:

„Möge er, ein Friedenswerk, allzeit nur dem Wettkampfe der Nationen um die Güter des Friedens dienstbar sein.“



Die Modernisierung der mehr als 100 Jahre alten Anlagen schreitet zügig voran. Die Schiffe werden immer größer und benötigen mehr Platz.

Eine fünfte Schleusenkammer für Brunsbüttel, Neubau der kleinen Schleusen in Kiel-Holtenau, Erneuerung der Levensauer Hochbrücke und eine Beseitigung von Engstellen für einen reibungslosen Verkehr bei entgegengerichteten Schiffen.



Foto: privat

Der NOK ist immer noch die „meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt“ mit 24.866 Schiffe in 2024. Ein Umweg über Skagen würde 463 km



mehr bedeuten, etwa 16 Stunden. Ab einer gewissen Schiffsgröße müssen zwei Kanalsteuerer an Bord sein. Lotsen sind „nur“ beratend dabei. Zehn Hochbrücken überqueren den Kanal und mit 14 Kanalfähren gelangt man auch an das andere Ufer.

Am 18. Juni 1970, zum 75. Jahrestag, kam eine Briefmarke von der Deutschen Post in einer Auflage von 30 Mio Stück an die Schalter.



Der Nord-Ostsee-Kanal ist nachts durchgängig beleuchtet. Alle 250 m ein Lampenmast. „Tor-Ketten-Richtfeuer-Linie“ genannt wegen der Torform der Masten.

„Möge er noch weiter leuchten – wegen der Zeitersparnis für die Skipper, wegen der Wirtschaftskraft in Schleswig-Holstein und den touristischen Ausflugszielen!“

Quellen: Kieler Nachrichten vom 4. Juli 2025, Nord-Ostsee-Kanal Journal Magazin der Touristischen Arbeitsgemeinschaft Nord-Ostsee-Kanal e.V.

Karl-Heinz Wenzel

Der erste Stempel von Friedrichsort auf Postkarte

Von Jan-Stefan Landa



FRIEDRICHSORT 18 7 74 11-12V.

Diese Postkarte mit dem ersten Stempel von Friedrichsort konnte ich kürzlich erwerben. Was ist das Besondere an dieser Karte? Zunächst ist der erste Stempel von Friedrichsort nicht häufig. Besonders ist aber, dass der Stempel IDEAL links neben dem Wertstempel der Ganzsache abgeschlagen wurde. Alle Buchstaben und Zahlen sind klar erkennbar. Stempelsammler nehmen Ganzsachen gerne, denn auf Briefen mit Marke ist der Stempel oftmals nicht klar erkennbar (Teilabschlag, verschmiert, gequetscht).

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