

VEREINSPOST

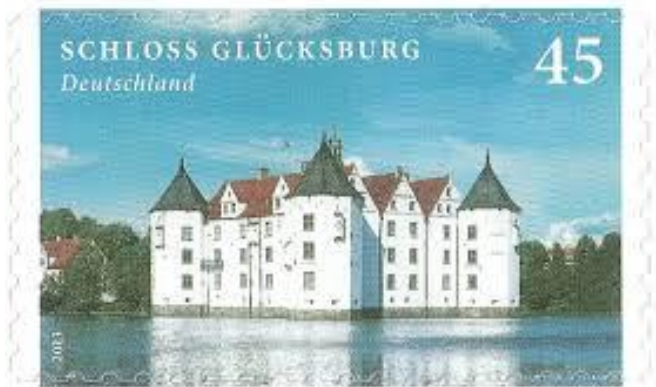


Informationen
Berichte
Hinweise
für Mitglieder
des Kieler
Philatelisten-
Vereins
von 1931 e.V.

Kiel, den 27.03.2025

Sonderausgabe **Schloss Glücksburg** **Wiege der Königshäuser Europas**

Aus Anlass des 100. Todestages der britischen Königin Alexandra wird in einer Ausstellung im Schloss Glücksburg ein Stück europäischer Geschichte anhand von Briefen und Dokumenten der Dynastie Schleswig-Holstein-Sonderburg-Glücksburg gezeigt. Dänen-Prinzessin Alexandra (geb. 1.12.1844, gest. 20.11.1925), Ehefrau von König Edward VII., war als Prinzessin von Wales ab 1863 eine Vorgängerin von Diana.



Noch immer finden sich Nachkommen, Verwandte dieser Familie in den Monarchien Englands, Griechenlands, Skandinaviens und Russlands.



Schloss Glücksburg

NDR Journalist Peter Hornung, Sammler königlicher Briefe, und RTL-Königshaus-Expertin Catrin Bartenbach haben bei der Gestaltung der Ausstellung ihren Beitrag geleistet.

Die Ausstellung ist bis September für das Publikum geöffnet!

Schloss Glücksburg

Bauherr für das Wasserschloss Glücksburg war Herzog Johann der Jüngere (1545 – 1622), ein Sohn des dänischen Königs Christian III. Er nannte seine Residenz „Glücksburg“ nach dem Wahlspruch „Gott gebe Glück mit Frieden“. Die Anfangsbuchstaben GGGMF sind am Schlosseingang über dem Wappen zu lesen.



Der Kernbau der drei aneinander gebauten Häuser war eine Bauform des schleswig-holsteinischen Adels im 16. Jahrhundert. Die vier Achtecktürme zeigen das ausgeprägte Standesbewusstsein – in alle Himmelsrichtungen ausstrahlend.

Im mittleren Haus befinden sich zwei große Säle. Im Erdgeschoß finden sich die Schlosskapelle und die Familiengruft. Das Schloss liegt inmitten eines Schlossteichs. Glücksburg zeigt sich in jener Kargheit, die schleswigsche Kirchen des Mittelalters von Kirchen im Holsteinischen unterscheidet. Auch ein Ausdruck des Charakters des Erbauers wie der Stammeseigentümlichkeit.

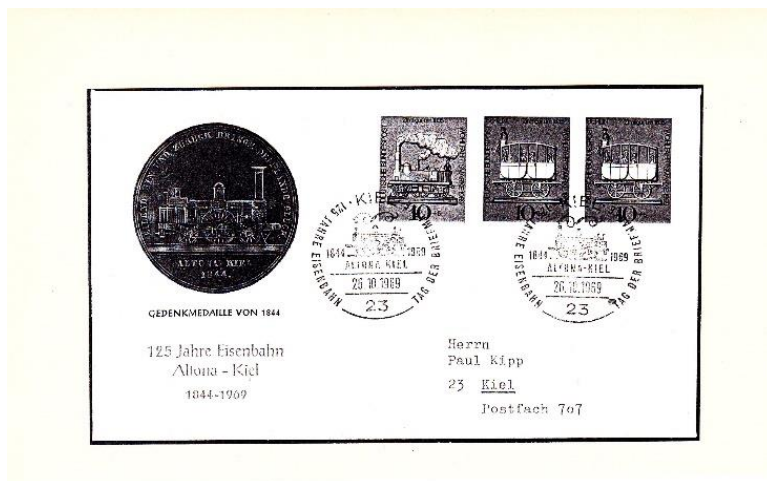
Um- und Ausbauten wurden vorgenommen von Christian, dem Enkel des Erbauers. In der Barockzeit war die Hofhaltung aufwendiger, man benötigte hohe, lichte Räume zur Repräsentation und schuf diese dann im oberen Stockwerk des Schlosses.

Der Stammsitz des Herzoghauses Schleswig-Holstein-Sonderburg-Glücksburg diente zeitweise als Nebenresidenz des dänischen Königshauses. Kaum ein anderer Ort in Schleswig-Holstein liefert ein so beredtes Zeugnis von den Wechselfällen der deutschen und dänischen Geschichte wie Schloss Glücksburg.

Als bedeutendes kulturelles Erbe wurde das Schloss 1923 in eine Stiftung des herzoglichen Hauses eingebracht. In diese Zeit verlief auch die Eröffnung des Schlossmuseums.

König Christian VIII. eröffnet Eisenbahnstrecke Kiel - Altona

Am 18. September 1844, fand die Einweihung der Eisenbahnstrecke statt. Es war der Geburtstag von Dänenkönig Christian VIII (18.9.1786 – 20.1.1848). Die Bauarbeiten begannen am 8. Mai 1843 und im Juli 1844 wurden erste Probefahrten ausgeführt. Schon 1835 untersuchte eine Kommission die Möglichkeit einer Eisenbahnverbindung zwischen Nordsee und Ostsee.



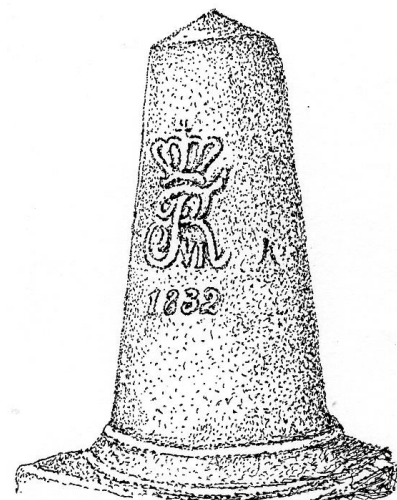
Zwei Varianten, die Strecken Altona-Neustadt und Altona-Kiel wurden vorgeschlagen. Die Kieler Linie empfohlen. Die Trasse und die Bahnhöfe (Altona, Pinneberg, Tornesch, Elmshorn, Horst, Wrist, Neumünster, Bordesholm und Kiel) waren für 2 Gleise vorgesehen.

Die Baukosten beliefen sich auf 7.834 215 Mk. Die Fahrzeit betrug 3 Stunden bei 28 Minuten Aufenthalt in den Bahnhöfen. Bei Dunkelheit verlängerte sich die Fahrzeit auf 3,5 Stunden.

Mit Eröffnung der Eisenbahnstrecke begann die Bahnpost in Schleswig-Holstein. Eine Umarbeitung in der Bahn erfolgte nicht. Bahnhofsexpeditionen gab es in Altona, Pinneberg, Elmshorn, Wrist, Neumünster und Kiel. Die Postler übergaben die fertigen Kartenschlüsse an die Bahnposten auf den Zügen.

Die Umarbeitung wurde am 1. Juni 1849 aufgenommen. Post-Spedition-Bureaus der Eisenbahn führten die Roststempel mit, z.B. die Nr. 19 für den Kieler Bahnhof.

Die Eisenbahn-Fahrzeit verkürzte sich gegenüber der Zeit auf der Chaussee Altona-Kiel, die 1832 eröffnet wurde. Fünf Monate nach Straßenfreigabe war die Fahrtdauer einer Diligence (Schnellpost) 10,5 Stunden. Reisende waren erfreut. Diese erste Kunststraße verdankt ihre Geburtsstunde einem privaten Kapitalangebot an den Staat, auch wenn sich der dänische **König Friedrich VI.** auf den Meilensteinen „seiner“ Straße verewigen ließ.



Slaget ved Helgoland - Schlacht vor Helgoland

Bei dem Seegefecht vor Helgoland mit Österreich / Preußen gegen Dänemark am 9. Mai 1864 spielte die dänische Schraubenfregatte JYLLAND eine bedeutende Rolle.

Das Flaggschiff SCHWARZENBERG von Kommandant Wilhelm von Tegelthoff (Österreich) geriet in Brand. Daraufhin erfolgte ein Abbruch der Seeschlacht. Preußen und Österreich zogen sich zurück in neutrale Gewässer um Helgoland, welches noch zu Großbritannien gehörte. Beide Seiten reklamierten den Sieg für sich ! Wilhelm von Tegelthoff wurde einen Tag nach dem Gefecht zum Contreadmiral (mit 37 Jahren der Jüngste) ernannt.



Dänemark verzeichnete 14 Tote und 55 Verwundete. Die andere Seite beklagte 32 Tote.



Die dänische Schraubenfregatte JYLLAND diente nach der Schlacht als Repräsentanz für den König Christian IX. und eskortierte ihn 1880 auf **der königlichen Yacht DANNEBROG**. Dienstende der Jylland war 1887. Heute ist das Schiff zu sehen im Museum in Ebeltoft.

Bei der Seeschlacht beteiligt waren acht (8) Schiffe: Schraubenfregatten, Schraubenkorvette, Raddampfer und Kanonenboote:

Dänemark	mit <i>Niels Juel</i> , <i>Jylland</i> und <i>Hejmdal</i>
Österreich	mit <i>Schwarzenberg</i> und <i>Radetzky</i>
Preußen	mit <i>Peußischer Adler</i> , <i>Blitz</i> und <i>Basilis</i>

Bonn-Kopenhagener Erklärungen

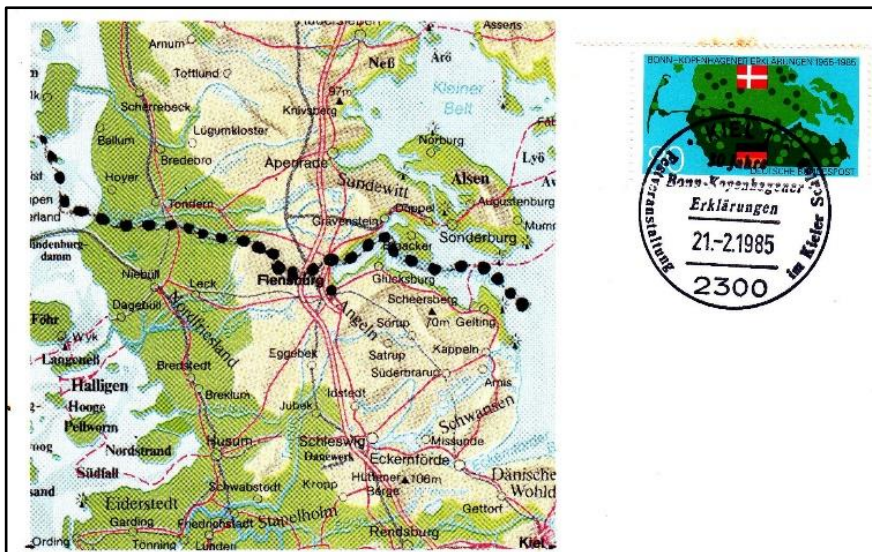
Seit 1955 haben die Bonn-Kopenhagener Erklärungen die Situation der Minderheiten im Grenzgebiet verbessert. Der 50. Jahrestag wurde mit einer gemeinsamen Briefmarkenausgabe D / DK gewürdigt

Der dänische Staatsminister H. C. Hansen und der deutsche Bundeskanzler



Konrad Adenauer unterzeichneten am 29. März 1955 die gegenseitigen Erklärungen über

„Die allgemeinen Rechte der Minderheit“ (mindretallets almene rettigheder).



Zum 30. Jahrestag gab es eine gemeinsame motivgleiche Briefmarke (D / DK) mit dem Grenzgebiet als Thema. Es zeigt Südjütland und Nordschleswig; die Minderheiten sind durch Punkte symbolisiert. Der Entwurf stammte

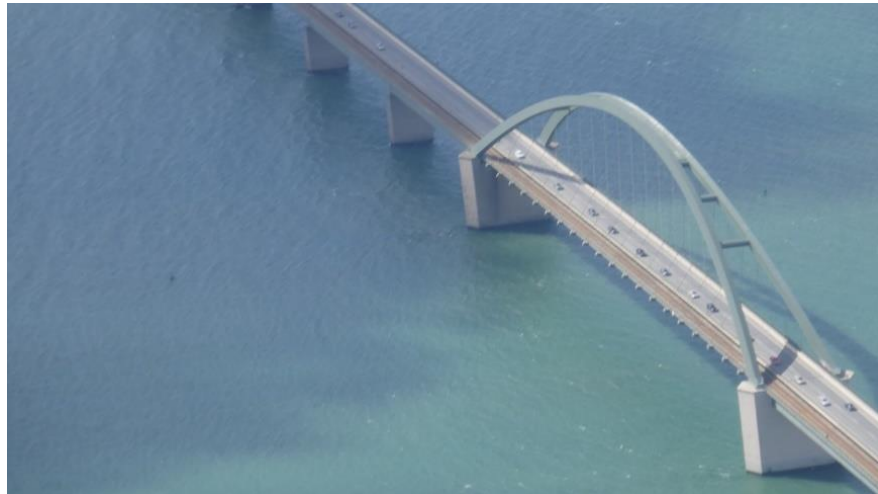
von Prof. Ernst Jünger, München. Die dänische Marke vom 21. Februar 1985 hat einen Portowert von 2.80 DKr.

Die **dänische Königin Margarethe** auf der Briefmarkenausstellung 1997 in Kiel



Die Vogelfluglinie

Am 4. Januar 1960 begann der Bau der Fehmarnsundbrücke. Die kombinierte Straßen- und Eisenbahnbrücke wurde am 30. April 1963 eingeweiht. Die Brücke – vom Volksmund liebevoll „Kleiderbügel“ genannt – steht unter Denkmalschutz seit 1999



Zwei Wochen später am 14. Mai 1963 wurde die 19 km lange Schiffsverbindung zwischen Puttgarden und Rødby über den Fehmarnbelt in Betrieb genommen.

Damit war die Vogelfluglinie zwischen Deutschland und Skandinavien komplett.



Der **dänische König Frederik IX.** äußerte den Wunsch: „dass die neue Verkehrsverbindung dazu beitragen möge, diese positive Entwicklung zum Nutzen unserer beiden Länder und zur Förderung der europäischen Zusammenarbeit zu festigen“.



Queen Alexandra und die Antarktis-Expedition

Queen Alexandra gab dem Südpolforscher Ernest Shackleton eine Flagge, den Union Jack mit auf seine Reise in die Antarktis.



Mit der NIMROD, ein ehemaliger Walfänger, in die Antarktis

„Am 9. Januar 1909 ging es um vier Uhr morgens auf die letzte Etappe. Sie nahmen nur Kekse und Schokolade mit, dazu die Fahne von *Königin Alexandra*, eine Kamera und einen Messingzylinder mit einer Anzahl Sonderbriefmarken, welche die neuseeländische Regierung für die Finanzierung der Expedition herausgegeben hatte.

Fünf Stunden Marsch nach Süden, manchmal fast im Laufschrift. Um neun Uhr morgens machten sie erschöpft Halt. *Shackleton* stellte den Union Jack auf, nahm die

Region für Großbritannien in Besitz, taufte sie auf den Namen *König-Eduard.VII.-Plateau* und machten zur Erinnerung an den südlichsten Punkt ihres Marsches zwei Fotos und vergruben den Zylinder mit den **neuseeländischen Briefmarken**.

Und dann aber schnell wieder nach Norden. Es war höchste Zeit – Wären sie nur eine Stunde länger geblieben, sie wären nicht mehr zurückgekommen.“



„Die **zweite Mannschaft** aus der Expedition machte den Marsch eine Woche später. Am 16. Januar entledigten sie sich aller Gerätschaften außer Kamera und Fahne, und wanderten die letzten fünf Meilen zu der von *Mawson* berechneten „mittleren Position“. Dort, auf $72^{\circ} 15' S$, $155^{\circ} 16' O$ und in einer Höhe von 7.260 Fuß, hissten den Union Jack, bauten die Kamera auf und betätigten den Auslöser.

Die drei Männer nahmen die Kopfbedeckungen ab, und während *Mawson* an der Schnur zog, erklärte er: „Hiermit nehme ich dieses Gebiet, welches den magnetischen Pol enthält, für das britische Empire in Besitz.“

(Quelle: NIMROD Geschichte der Südpolexpedition 1907 – 1909, Beau Riffenburgh)



Dänisches Segelschulschiff GEORG STAGE

Georg Stage II – das ist der Name vom dänischen Segelschulschiff. Sie lief als zweites Schiff dieses Namens 1934 vom Stapel. Sie ersetzte die 52 Jahre alte Vorgängerin. Die Jungfernfahrt erfolgte 1935 mit 80 Mann an Bord durch Nord- und Ostsee.

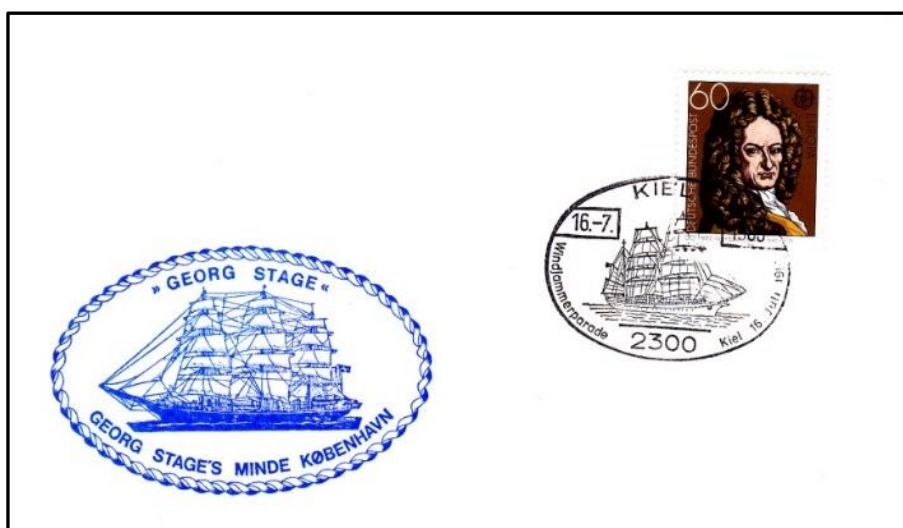


Links: København
Rechts: Georg Stage

Links: Danmark
Rechts: Fulton

Gallionsfigur ist die vergoldete Büste des Namensgebers Georg Stage.

Die etwas kleinere erste Georg Stage (I) wurde 1882 in Kopenhagen gebaut, als eisernes Segel-Vollschiff für 10 Mann und 80 Kadetten Besatzung. Sie war ein Stiftungsgeschenk (Georg Stages Minde) des Großreeders Carl Frederik Stage und dessen Frau als Andenken an ihren Sohn, der 1880 mit 22 Jahren verstorben ist.



Die Georg Stage bei der Windjammerparade zur Kieler Woche 1980
Die Georg Stage ist das älteste Segelschulschiff der Welt !

Schiffspost Kiel – Korsør

Mit Start der Eisenbahnverbindung von Kopenhagen nach Korsør am 27. April 1856 wurde die Fährlinie mit den dänischen Schiffen EIDEREN und HERMOD als Nachtlinie eröffnet. Das dänische Monopol bestand bis 1880. Annahme der Fracht sowie Fahrkartenverkauf erfolgte nicht per Post sondern durch die Schiffsexpeditionen in Kiel.

Der Kieler Reeder Sartori erwirkte beim Generalpostmeister Heinrich von Stephan eine deutsche Post-, Frachtverbindung parallel zu den dänischen Schiffen zwischen Kiel und Korsør. Die ersten deutschen Dampfer KAISER und KRONPRINS FREDERIK-WILHELM fuhren ab 1881 regelmäßig. Später wurden diese durch die Raddampfer ADLER und AUGUSTE VICTORIA ersetzt. Ein fester Fahrplan war nötig. Die dänischen Schiffe fuhren über Nacht, die Kieler Linie fuhr am Tag.

Während des ersten Weltkriegs ruhte die Fährlinie. Nach Kriegsende nahm die Reederei Sartori und Berger den Betrieb wieder auf. Die Dänen beteiligten sich nicht mehr daran. Die schlechte Wirtschaftslage in Deutschland erzwang die Betriebseinstellung am 10. 1. 1924.

Nach dem zweiten Weltkrieg versuchte die Kieler „Ivers-Linie K.G.“ 1950 einen Neustart. Aber nach kurzer Dauer wurde die Fährverbindung 1952 wieder eingestellt. Bis Januar 1996 gab es mit Unterbrechungen Verbindungen der Reedereien Svea, Stena und DSB. Als letztes Schiff bediente die Kong Frederik IX die Strecke Kiel – Korsør.



Die an Bord der Dänischen Postdampfer eingerichteten Büros erhielten im Mai 1856 Annullierungsstempel und Tagesstempel. Die Tagesstempel mit Inschrift: DAMPSK: POST-SPED No. 1 bis 6 sowie Tag, Monat und Jahreszahl. Das dänische Schiffspostbüro hatte seine Beamten auch auf den deutschen Schiffen im Einsatz.

Dem **dänischen König** lag sehr viel an guten Verbindungen und er veranlasste regelmäßige Fahrten unter Bewilligung günstiger Bedingungen, z.B. Kiel – Korsør.

Kiel war schon sehr früh, zeitweise als Mitglied der Hanse, ein wichtiger Umschlagplatz für Reisende nach Skandinavien. Große Bedeutung hatte Kopenhagen. Planmäßig sollte ab 1780 gesegelt werden.



Und heutzutage besuchte der neue **Dänische König Frederik X.** mit seiner Gattin Mary die Tunnel-Baustelle auf der Insel Fehmarn. Auch er wünschte eine baldige Fertigstellung für den reibungslosen Verkehr von Norden nach Süden auf der Europastraße Nr. 4.

**Alles Gute für „Die Vogelfluglinie“,
für die „Fugleflugtlinien på Europavej 4“
Good Luck for “The Bee-Line” !**

Herzliche Sammlergrüße

Hans-Hermann Traulsen – 1. Vorsitzender Karl-Heinz Wenzel 2. 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

Prinzessin/Königin Alexandra von Dänemark

Dänisches Königshaus

Prinz/König Christian IX von Dänemark (1818 – 1906), regierte 1863 - 1906
verheiratet mit Louise von Hessen/Kassel
Schwiegereltern Europas



Prinz/König Frederik VIII (1843 – 1912), regierte 1906 – 1912, verheiratet mit Louise von Schweden,



Prinz/König Vilhelm (1845 – 1913), Georg I König von Griechenland, regierte 1863 – 1913, verheiratet mit Olga Konstantinowna Romanova



Prinzessin Alexandra (1844 – 1925), verheiratet mit Edward VII, Prinz/König von Großbritannien und Irland, regierte 1901 - 1910



Prinz/König Christian X (1870 – 1947), regierte 1912 – 1947, verheiratet mit Alexandrine zu Mecklenburg



Prinz/König Frederik IX (1899 – 1972), regierte 1947 – 1972, verheiratet mit Ingrid von Schweden



Prinzessin/Königin Margarethe II, geb. 1940, regierte 1972 – 2024, verheiratet mit Henri de Laborde de Monpezat (Prinz Henrik von Dänemark)



Prinz/König Frederik X, geb. 1968, regiert seit 2024, verheiratet mit Mary Donaldson (Königin Mary Elizabeth von Dänemark)



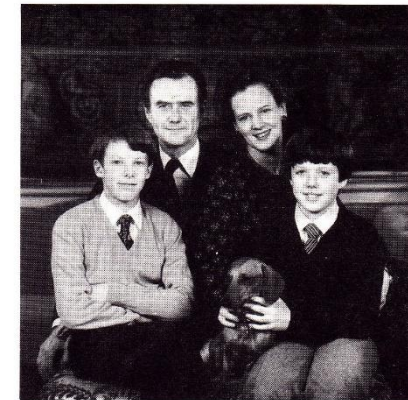
Haus Schleswig-Holstein – Sonderburg - Glücksburg

Prinzessin Dagmar (1847 – 1928), verheiratet mit Alexander III, Kaiser von Russland, regierte 1881 - 1894



Prinzessin Thyra (1853 – 1933), verheiratet mit Ernst August von Hannover

Prinz Waldemar (1858 – 1939), verheiratet mit Marie von Orleans



Udgivet af Dansk Røde Kors
i anledning af
Hendes Majestæt Dronning Margrethes
regeringsjubilæum
14.1.1972 – 14.1.1982

