



Kaiserliche Post

Berichte

**FÜR
KOLONIALBRIEFMARKEN-
SAMMLER**

Herausgeber: Arbeitsgemeinschaft der Sammler Deutscher
Kolonialpostwertzeichen im Bund Deutscher Philatelisten

Die Luftschiffe der Station Jamboli

Mit Marine-Luftschiff „L 59“ Deutsch-Ostafrika entgegen

Und die Einsätze für die „Mittelmeerddivision“

Nahezu 25 Jahre sind vergangen, seit unser Mitglied Erwin Eschrich aus Dinkelsbühl jenen bemerkenswerten Artikel schrieb: „Marine-Luftschiff ‚L 59‘ als Blockadebrecher unterwegs nach Deutsch-Ostafrika“ (Heft 4, Seite 49) und darin ausführte „Des Versuchs, der in der Kolonie abgeschnitten von der Heimat kämpfenden Schutztruppe materielle Hilfe durch die Luft zu bringen, sei hier gedacht. Einmal aus der Annahme heraus, daß die durch unsere ‚Berichte‘ verbundene Sammlerschaft an allen mit den früheren Schutzgebieten in Verbindung stehenden Geschehnissen Interesse nimmt, zum anderen aber wesentlich deshalb, um in unserem Kreis Nachforschungen über das Schicksal der bei dieser Fahrt mitgeführten Post anzuregen. Auffindbare derartige Poststücke könnten eine interessante Bereicherung von Sammlungen deutsch-ostafrikanischer Kriegsbelege sein.“

Es ist viel Zeit vergangen seit damals, als das niedergeschrieben wurde. Die Samm-

ler von Post des alten deutschen Schutzgebietes sowie die Interessenten der Belege der Zeppelinpost haben bisher nicht ein einziges Stück der 1917 mit dem Marine-Luftschiff „L 59“ beförderten Korrespondenz finden können. Es wurde sogar mit Sicherheit angenommen, daß aus Gründen der Geheimhaltung sämtliche Post — es handelte sich um einen Postsack mit 25 kg Inhalt — vernichtet worden sei.

Erst kürzlich gelang es einem Glücklichen aus unserer Arbeitsgemeinschaft, einige wenige Dienst- und Privatbriefe, die die Afrikafahrt mitgemacht haben, in einer großen Sammlung von Briefen osteuropäischer Länder zu entdecken. Sie waren, wie der Finder, Konsul Josef Grandinger aus Wien, mitteilte, kurz nach dem Ersten Weltkrieg in Bulgarien gekauft worden und befanden sich seitdem unerkannt in dieser großen Briefsammlung. Für diesen Artikel wurden uns Abbildungen aller aufgetauchten Afrikabriefe zur Verfügung gestellt,

nachdem alles von mehreren Spezialprüfern auf absolute Echtheit geprüft worden war.

Als ich nun in Bonner und anderen Archiven nach Unterlagen sowie entsprechender Literatur über das Luftschiff „L 59“ suchte, mußte ich feststellen, daß dieser Zeppelin nach der Rückkehr von der denkwürdigen Afrikafahrt mehrere Einsätze für die „Mittelmeerdivision“ der damaligen „Kaiserlichen Marine“ in Konstantinopel durchführte. Auch die beiden Luftschiffe die vor „L 59“ in Bulgarien stationiert waren, nämlich „SL X“ und „LZ 101“, arbeiteten eng mit dem Kommando der deutschen „Mittelmeerdivision“ zusammen, obwohl sie nicht dieser Dienststelle direkt unterstanden.

Nachdem nun, nach fast 60 Jahren, die ersten Briefe der Afrikafahrt von „L 59“ gefunden wurden, kann die Suche nach Belegen losgehen, die zwischen dem Einsatzhafen der Luftschiffe, Jamboli in Bulgarien (nahe der türkischen Grenze), und dem Kommando der „Mittelmeerdivision“ in Konstantinopel gewechselt wurden. Das müssen in der Hauptsache Dienstbriefe sein, denn in Konstantinopel befanden sich — wie weiter hinten genau ausgeführt — mehrere Dienststellen und Verbindungskommandos, die die Einsätze der Luftschiffe im Auftrag der Kaiserlichen Marine unterstützten. Natürlich aber kann es sich auch um Privatpost handeln, denn einige Männer, die die Afrikafahrt von „L 59“ mitmachten, waren vorher Angehörige der Besatzung des Kreuzers „Goeben“.

Josef Schlimgen

Die „Mittelmeerdivision“

Durch „Allerhöchste Kabinettsorder“ vom 1. November 1912 wurde die beschleunigte Ausrüstung der beiden Kreuzer „Goeben“ und „Breslau“ angeordnet, die von der Heimat aus sofort ins Mittelmeer geschickt wurden um die deutschen Seestreitkräfte zu verstärken, die dort wegen kriegerischer Auseinandersetzungen einiger Balkanstaaten innerhalb einer alliierten Flotte

von Kriegsschiffen standen. Die „Mittelmeerdivision“ der Kaiserlichen Marine wurde am 5. Dezember 1912 gebildet, Flaggschiff wurde Kreuzer „Goeben“. Beide Schiffe wurden mit einem Stempel der Kaiserlich Deutschen Marine-Schiffspost ausgerüstet: „Goeben“ bekam die Nummer 29, „Breslau“ die Nummer 69. Die Stempel blieben bis 1918 an Bord.

Im Laufe der Jahre 1913 und 1914 bis zum Ausbruch des Krieges wurden alle anderen deutschen Schiffe (außer den genannten beiden Kreuzern) wieder aus dem Mittelmeer abgezogen und kehrten in die Heimat zurück oder, wie SMS „Königsberg“, gingen weiter auf ihre Station in den deutschen Schutzgebieten. Lediglich die nicht mehr kriegsverwendungsfähige Stationsjacht „Loreley“, die schon vor der Jahrhundertwende nach Konstantinopel gekommen war (und den Stempel Nr. 14 der Marine-Schiffspost an Bord hatte), blieb im Bosphorus vor Anker.

Als die Türkei am 29. Oktober 1914 an der Seite der Mittelmächte in den Krieg eintrat, lagen Kreuzer „Goeben“ und „Breslau“, nachdem schon erste Kriegsfahrten hinter ihnen lagen, in Konstantinopel. Sie waren am 10. August in die Dardanellen eingelaufen und am 16. August 1914 als Geschenk des deutschen Volkes in türkischen Besitz übergegangen. Sie bekamen zwar neue Namen

„Jawus Sultan Selim“ („Goeben“)
„Midilli“ („Breslau“)

behielten aber ihre deutschen Besatzungen an Bord. Chef der „Mittelmeerdivision“ war Admiral Souchon, der mit seinem Stab auf SMS „Goeben“ eingeschifft war. Zusammen mit den beiden Kreuzern war auch Dampfer „General“, ein fahrplanmäßiges Schiff der deutschen „Ostafrikanischen Hauptlinie“, nach Konstantinopel gekommen, wo es bis 1918 blieb und die meiste Zeit als Kommando- oder Wohnschiff der „Mittelmeerdivision“ und der „Deutschen Militärmission in der Türkei“ verwendet wurde. Auch andere Handeldampfer kamen in den Dienst der „Mittelmeerdivision“.



Oben mehrere Kreuzer und die „Türkische Torpedoboots-Flottille“, in der Mitte (an der Pier) Großer Kreuzer „Goeben“, unten (am Dock) Kleiner Kreuzer „Breslau“.

Die Flotte der Türken

Die Türkei hatte ebenfalls eine Reihe von Kriegsschiffen, die bei Eintritt des Landes in den Krieg auf der Seite der Mittelmächte dem Chef der „Mittelmeerdivision“ unterstellt wurden. Die türkischen Besatzungen dieser Kreuzer und Torpedoboote wurden durch Soldaten des deutschen „Marine-Sonderkommandos in der Türkei“, die sich unter den schwierigsten Umständen von Berlin aus über Ungarn, Rumänien und Bulgarien bis Konstantinopel durchgeschlagen hatten, aufgefüllt.

Anfang 1915 kamen die ersten deutschen Unterseeboote in die Türkei, die zur „Mit-

telmeerdivision“ kommandiert wurden, befehlsgemäß aber den Unterseeboots-Flottillen in Pola und Catarro unterstellt wurden. Nach dem Eintritt Bulgariens in den Krieg wurden alle Häfen der bulgarischen Küste der „Mittelmeerdivision“ geöffnet, die Schiffe der kleinen bulgarischen Marine Admiral Souchon unterstellt. In Euxinograd bei Warna wurde ein Stützpunkt der „Unterseeboots-Halbflottille Konstantinopel“ eingerichtet, zum Schutz der ein- und auslaufenden Unterseeboote die

„Minenräumdivision Warna“

gebildet, zuerst mit aus Konstantinopel bereitgestellten, später mit aus Deutschland

Luftbild der Kreuzer „Goeben“ und „Breslau“ sowie der Stationsjacht „Loreley“, aufgenommen von Luftschiff „LZ 101“.



geschickten Booten. Auch diese Räumboote gehörten zur „Mittelmeerddivision“.

Für die „Minenräumdivision Warna“ wurde von der Kaiserlichen Marine eine eigene Marine-Schiffpost mit der Nummer 244 zur Verfügung gestellt und nach Bulgarien geschickt, die ab etwa Oktober 1916 bis in das Jahr 1917 hinein gearbeitet hat. Weil die Räumboote in Warna zur „Mittelmeerddivision“ gehörten, gehört auch alle Post mit dem Stempel 244 zum Sammelgebiet der „Deutschen Militärmission in der Türkei“. Jedoch ist bisher erst ein einziger Brief mit dem Stempel 244 der Kaiserlichen Marine

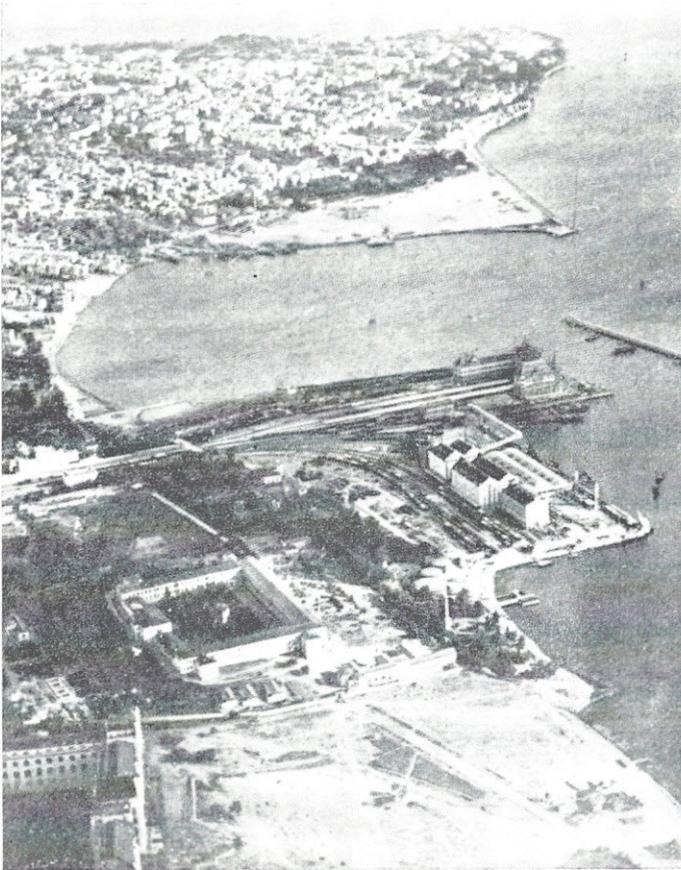
und hinweisendem Stempel auf die „Minenräumdivision Warna (Bulgarien)“ bekannt.

Nachdem Rumänien auf der Seite der Alliierten in den Krieg gegen Deutschland eingetreten war, besetzten deutsche Truppen das Land. Nach dem Ausscheiden Rußlands aus dem Ersten Weltkrieg wurden von Marinesoldaten der „Mittelmeerddivision“ einige Häfen der russischen Schwarzmeerküste besetzt sowie die in Sewastopol übernommenen Kreuzer, Torpedoboote und ein Unterseeboot bemannt und übernommen. Ihr Chef wurde der „Deutsche Marine-Befehlshaber Krim“, der jedoch vorerst in Konstantinopel blieb.

Die Luftschiffe der Station Jamboli

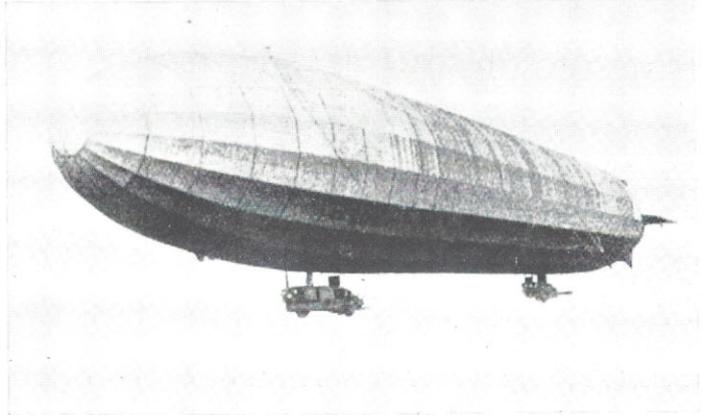
Durch den Kriegseintritt Bulgariens auf deutscher sowie Rumäniens auf seiten der Gegner wurden die Aufgaben der Schiffe der „Mittelmeerdivision“ immer umfangreicher, mußten doch nun zusätzlich auch die Küsten dieser beiden Länder beobachtet werden. Dazu kam, daß seit Beginn des Krieges einige der schnellen türkischen Kreuzer und Torpedoboote gesunken waren und für die genannten Aufgaben sowie

die Aufklärung bei Vorstößen von SMS „Goeben“ und „Breslau“ nicht mehr zur Verfügung standen. Weil es auch unmöglich war, neue Kriegsschiffe über See nach der Türkei zu bringen, wurde der Wunsch des Chefs der „Mittelmeerdivision“, statt Schiffen deutsche Zeppeline für die Fernaufklärung über dem Schwarzen Meer einzusetzen, immer dringlicher. (Von Spezialisten der „Arbeitsgemeinschaft Zeppelinpost“ im Bund Deutscher Philatelisten wurde mitgeteilt, daß die Anforderung von Luftschiffen für die „Mittelmeerdivision“ vom Führer der Luftstreitkräfte im Orient bei der „Deutschen Militärmission in der Türkei“, Major Serno, ausgegangen sei.)



Der Bahnhof Heidar Pascha im alten Konstantinopel, Luftbild von „LZ 101“.

Luftschiff „SL X“

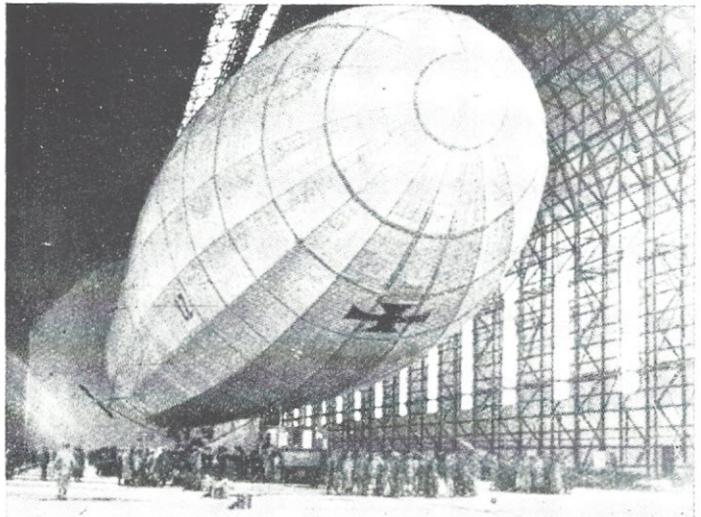


Die Aufgaben, die die Luftschiffe auf dem türkischen Kriegsschauplatz zu übernehmen hatten, wurden von Ingenieur J. Goebel in seinem Buch „Afrika zu unseren Füßen“ (Verlag K. F. Koehler, Leipzig, 1925) wie folgt beschrieben:

„Den Weg nach Rußland durch die Ostsee verschloß von 1914 bis 1917 die deutsche Flotte, den in das Schwarze Meer die Dardanellen und der Bosphorus (Konstantinopel) . . . Die gesamte Lage also wies die Entente gebieterisch dar-

auf hin, einen der beiden Wege gewaltsam zu öffnen, um das mächtige Rußland wieder zu einem vollwertigen Faktor in der strategischen Rechnung zu machen. Es leuchtet ein, daß die Wahl auf den südlichen Weg fiel (die Dardanellen).

Somit erschien die Stellung Konstantinopels vermehrerter Sicherung bedürftig. Landungsversuche der Alliierten vom Ägäischen Meer her waren zunächst nicht zu erwarten, wohl aber Angriffe



Luftschiff „LZ 101“



Feldpostbrief des Luftschiff-Trupps 18

der russischen Schwarzmeerflotte gegen den Bosphorus, unter Umständen auch Landungsversuche. Somit ergab sich die Notwendigkeit einer planmäßigen Überwachung der russischen Seestreitkräfte im Schwarzen Meer. Da der türkischen Flotte die dazu erforderlichen leichten Aufklärungs-Einheiten (Kreuzer) fast ganz fehlten, sollte die Aufklärungstätigkeit eines Luftschiffes diese ersetzen. Sein Aufgabenkreis war folgender:

1. Die Kohlenversorgung Konstantinopels vollzog sich ausschließlich aus dem Kohlenbecken an der türkischen Ostküste des Schwarzen Meeres. Die in Betracht kommenden Häfen Soguldak und Koslu Bay liegen 200 Kilometer östlich des Bosphorus. Der Verkehr der Kohlendampfer war durch die damals sehr lebhaftige Tätigkeit der russischen Flotte stark gefährdet. Als besonders wichtig mußten daher Aufklärungsfahrten des Luftschiffes am Tage vor der Fahrt der Kohlendampfer angesehen werden.

2. Luftaufklärung zum Schutz des türkischen Küstenverkehrs im allgemeinen, sowie im besonderen des Pendelverkehrs zwischen Konstantinopel und Konstanza, denn in diesem rumänischen Hafenzustädtchen lagen türkische Formationen (mit ihren Beratern der „Deutschen Militärmission in der Türkei“), die auf einen geregelten Nachschub über den Seeweg angewiesen waren. In diesem Zusammenhang galt auch der Feststellung der Art und Weise des russischen Überwachungsdienstes im Westbecken des Schwarzen Meeres besondere Bedeutung.

3. Auffinden und Festlegen der Positionen russischer Minensperren vor dem Bosphorus.

4. Fernaufklärung bei Unternehmungen der Kreuzer „Goeben“ und der „Breslau“, weil zur Begleitung dieser beiden schweren Kriegsschiff-Einheiten damals keine genügend schnellen leichten Seestreitkräfte vorhanden waren, die Russen dagegen über 13 Zerstörer verfügten.

5. Sonderunternehmungen des Luftschiffes gegen Hafenanlagen sowie russische Schiffe in Sewastopol und Batum.“

Durch die Führung des Kommandos der „Mittelmeerdivision“ wurde deshalb schon früh vom Admiralstab in Berlin verlangt, die Fernaufklärung über dem Schwarzen Meer durch Luftschiffe durchführen zu lassen. Auch die „Deutsche Militärmission in der Türkei“ unterstützte den Antrag der Marine durch ein entsprechendes Gesuch an das Große Hauptquartier. Es dauerte jedoch bis Dezember 1915, ehe man sich in Deutschland entschloß, einen Zeppelin in die Türkei zu verlegen.

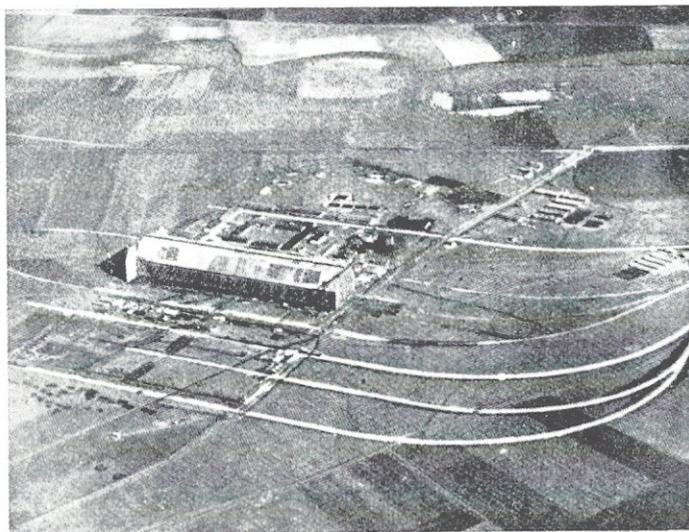
Der Wunsch der Kaiserlichen Marine, das Luftschiff dem Kommando der „Mittelmeerdivision“ direkt und verantwortlich zu unterstellen, ging jedoch nicht in Erfüllung; als aber dann der erste Zeppelin in Jamboli eingetroffen war, stand er doch fast ausschließlich für Aufgaben der „Mittelmeerdivision“ zur Verfügung.

Das Luftschifferlager in Jamboli 1916—1918.



Als geeigneter Zeppelin-Flughafen wurde Jamboli in Bulgarien, nahe der Grenze nach der Türkei, festgestellt. Vom Kommandeur der Flieger der „Deutschen Militärmission“ in Konstantinopel, Major Serno, sowie dem „Beauftragten Mitarbeiter des Feldflugchefs in der Türkei“, Oberst Thomsen, und Abordnungen von Wetterfachleuten der Marine, die ihre Dienststel-

len an verschiedenen Plätzen in Konstantinopel und auch in Adrianopel hatten, wurde der bulgarische Stützpunkt wegen seiner für Luftschiffe besonders günstigen Wind- und Wetterverhältnisse ausgesucht, nachdem man den Flughafen San Stefano bei Konstantinopel wegen der Nähe des englisch-französischen See- und Flugstützpunktes Mudros abgelehnt hatte.



Luftschiffhafen Jamboli mit Zeppelinhalle und Bahnanschluß.



Feldpostkarte des Heeres-Luftschiffes „LZ 101“ nach Berlin

Nachdem vom Großen Hauptquartier der Befehl ergangen war ein Luftschiff nach Jamboli zu schicken, begannen dort Anfang 1916 die Bauarbeiten an einer Luftschiffhalle, einem kleinen Elektrizitätswerk für die Eigenversorgung mit elektrischem Strom, einer Gasanstalt zur Herstellung von Gas (weil die Luftschiffe nach jeder etwas länger dauernden Fahrt wieder aufgefüllt werden mußten) und schließlich einer Funkstation mit einem starken Sender für die Verbindung der Luftschiffe mit der Bodenstation in Jamboli sowie den Richtstationen, die in Konstantinopel, Damaskus, Bukarest, Üsküb und Safra gebaut werden mußten. Die Funkstation in Jamboli bekam einen ca. 40 Meter hohen Sendemast, eine Peilstation war angeschlossen. Die Bautrupps für die Zeppelinhalle waren deutsche Soldaten, die Funkstation Jamboli war von deutschen und österreichischen Spezialisten besetzt.

Schon für die Bautrupps wurde in Jamboli eine deutsche Heeres-Feldpoststation eingerichtet, die den Stempel Nr. 177

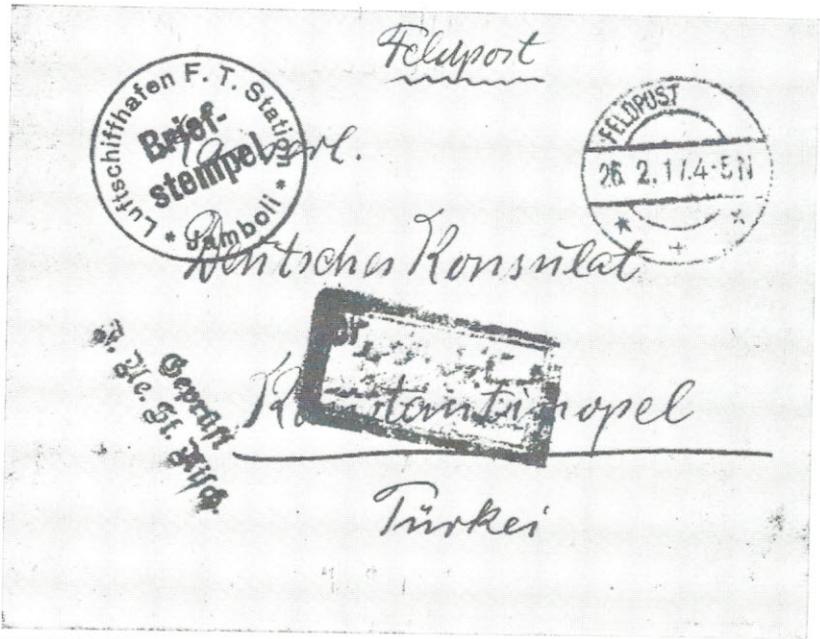
hatte, mit dem alle Post, auch die der erst später eintreffenden Luftschiffe und insbesondere die der denkwürdigen Afrikafahrt, gestempelt ist.

Es ist nicht viel an Feldpost bekannt, die nicht in Jamboli, sondern bei anderen deutschen Feldpoststellen in Bulgarien (meist in Sofia) gestempelt wurde, die von den Luftschiffsbesatzungen stammt.

Luftschiff „SL X“

Das erste Luftschiff, das auf der Balkanbasis Jamboli für die „Mittelmeerddivision“ der Kaiserlichen Marine zum Einsatz kam, war der Neubau „SL X“ der Mannheimer Werft „Schütte-Lanz“ (bei dem das Gerippe aus Holz statt aus Metall bestand).

Nach einigen Probefahrten in Deutschland, die sämtlich glatt verliefen, startete „SL X“ am 21. Juni 1916 spät abends in Mannheim-Sandhofen zur Überführungsfahrt nach Jamboli. Nach einer Zwischenlandung in Temesvar (in Rumänien, nahe der heutigen Drei-Länder-Ecke Ungarn-Jugoslawien-Rumänien) erreichte das Luftschiff eineinhalb



Feldpostbrief der Funkstation in Jamboli an das Kaiserlich Deutsche Konsulat in Konstantinopel, die Verbindungsstelle zur Funkstation „Osmanie“ der „Mittelmeerddivision“



Luftschiff „LZ 101“ über
Konstantinopel.

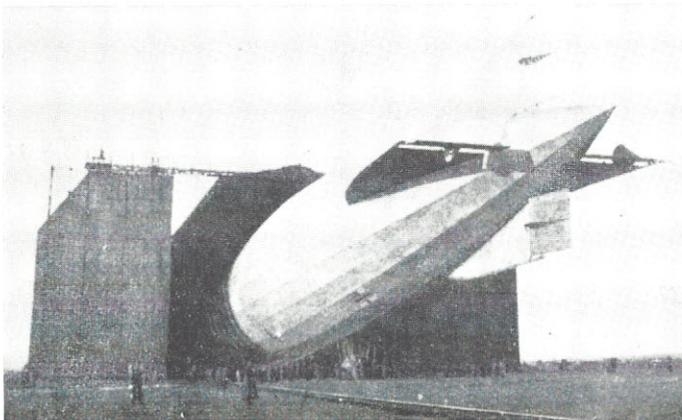
Tage nach der Abfahrt in der Heimat seinen neuen Einsatzhafen. (Temesvar war auch Ausbildungsstelle der deutschen Fliegerstaffeln für die Türkei.) Die Übergabe und die Einsatzvorbereitungen konnten nur wenige Tage in Anspruch nehmen, denn schon am 2. Juli 1916 kam der erste Einsatz, nachdem in Jamboli folgender Funkspruch des Kommandos der „Mittelmeerdivision“ eingegangen war:

„Mittelmeerdivision Pera drahtet an Marine-Attaché in Sofia wie folgt: Jamboli benachrichtigen, daß deutsches Unter-

seeboot vor Sewastopol steht und SMS ‚Goeben‘ und SMS ‚Breslau‘ in See sein werden. Luftschiff ‚SL X‘ soll Beobachtungen feindlicher Seestreitkräfte in See sofort durch Funkspruch an ‚Osmanie‘ melden. Erwünscht ist Angriff auf russische Kriegsschiffe in Sewastopol und Nachricht über diese.

„Mittelmeerdivision“.

Am selben Tag, dem 2. Juli 1916, nachmittags 2 Uhr, stieg „SL X“ auf. Nach kurzer Zeit erreichte das Luftschiff in 1200 Metern Höhe den Hafen von Warna (bulgarische



Luftschiff „L 59“ am
Tage nach der Rückkehr
von der Fahrt nach
Deutsch-Ostafrika.

Schwarzmeerküste), abends gegen 10 Uhr stand es über der Krim (Rußland). Kurz darauf wurde die Rückfahrt angetreten und „Osmanie“ durch Funkprüche über das Erkundete unterrichtet. Am anderen Morgen landete der Zppelin wieder in Jamboli an der türkischen Grenze.

In den folgenden Wochen unternahm „SL X“ weitere Einsätze für die „Mittelmeerdvision“, insbesondere Aufklärungsfahrten über dem Schwarzen Meer, auch bis zur Krim und zur Küste bei Poti.

Der letzte Einsatz kam am 27. Juli 1916. Von „Osmanie“ (Tarnname der Großfunkstelle der Kaiserlichen Marine der „Mittelmeerdvision“ bei der deutschen Botschaft in Konstantinopel) kam der Befehl zum Angriff auf die Hafenanlagen von Sewastopol und die dort ankernden Schiffe der russischen Schwarzmeerflotte sowie zur Aufklärung über Batum. An Bord befanden sich 16 Mann Besatzung. Am Morgen des 28. Juli bestand noch einmal Funkverbindung zwischen dem Luftschrift und der Marine-Funkstelle in Konstantinopel, dann meldete sich „SL X“ nicht mehr und ist seitdem vermißt. Trotz intensiver Suche in den Tagen darauf durch Schiffe der „Mittelmeerdvision“ konnten keine Anzeichen über den Verbleib gefunden werden. Ein von einer bulgarischen Stelle aufgenommener Funkpruch, von dem vermutet wurde er stamme von „SL X“, war zu verstümmelt, als daß man ihn hätte entschlüsseln können. Später konnte lediglich festgestellt werden, daß der Absturz nicht durch Feindeinwirkung verursacht worden war. Nach Wochen fischte der deutsche Dampfer „Corcovado“ einige Wrackteile aus dem Schwarzen Meer und brachte sie nach Konstantinopel. Sie brachten den endgültigen Beweis des Verlustes des Zepplins.

Luftschrift „LZ 101“

Als Ersatz für das verlorene Luftschrift erfolgte schon wenige Tage später die Kommandierung des Heeres-Zepplins „LZ 101“ nach Jamboli. Von seinem bisherigen

Einsatz-Stützpunkt Bonn (Hangelar bei Beuel) trat „LZ 101“ am 1. August 1916 die Fahrt nach Bulgarien an und landete am 3. August in Jamboli. Der Kriegseintritt Rumäniens am 27. August 1916 an der Seite der Alliierten brachte es mit sich, daß „LZ 101“ nicht nur für die „Mittelmeerdvision“ der Kaiserlichen Marine sondern auch Einsätze für das Heer gegen Landziele in Rumänien fuhr. Am 13. November 1916 startete Luftschrift „LZ 101“ zu einer Aufklärungsfahrt im Auftrag der „Mittelmeerdvision“ und kreiste dabei eine Zeitlang über Konstantinopel und den Meerengen sowie über der Ägäis.

Bei dieser Fahrt wurden über Konstantinopel dienstliche Schreiben und anderes abgeworfen. Es ließ sich aber bis heute nicht feststellen, ob auch Post dabei war. Gleichzeitig entstanden Fotos von Konstantinopel, von der „Türkischen Torpedoboots-Flottille“ an ihrem Liegeplatz, von den Kreuzern „Goeben“ und „Breslau“ und anderen Schiffen sowie dem Bahnhof Heidar Pascha.

Die letzte Fahrt um die Jahreswende 1916/1917 brachte auch den letzten Einsatz dieses Luftschriftes für die Marine: einen schweren Bombenangriff auf die Hafenanlagen der Insel Mudros sowie der Insel Lemnos, die beide der Einfahrt der Dardanellen vorgelagert sind. Im schweren Abwehrfeuer der in den Häfen ankernden britisch-französischen Kriegsschiffe wurde „LZ 101“ zwar beschädigt, konnte aber noch am selben Tag nach Jamboli zurückkehren.

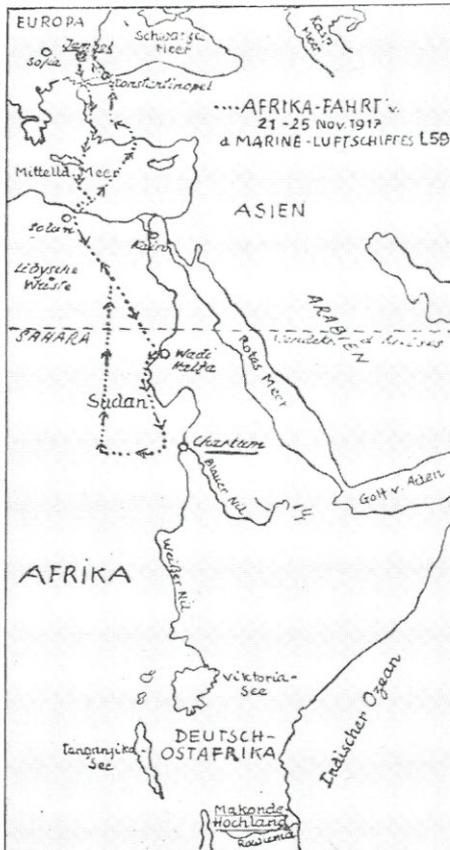
Diese Schäden waren der Anlaß, daß das Luftschrift nach kleineren Reparaturen im Januar 1917 nach der Heimat zurückverlegt wurde. Die verbesserte Abwehr der Alliierten gegen die Angriffe deutscher Zepeline hatte dazu geführt, daß die gesamte Heeres-Luftschrifterei Anfang des Jahres 1917 eingestellt wurde. In Deutschland wurde „LZ 101“ noch im Jahr 1917 abgewrackt.

Nach Deutsch-Ostafrika mit „L 59“

Zweimal war es der deutschen Marineleitung in Berlin gelungen, das Schutzgebiet von Deutsch-Ostafrika durch erfolgreiche Fahrten von Blockadebrechern über See mit Nachschub zu versorgen. Die Fahrten der Sperrbrecher „Rubens“ und „Marie“ sind in den „Dr.-Ey-Berichten“ schon beschrieben. Der Gedanke, Deutsch-Ostafrika durch Zeppeline zu versorgen, hatte schon

verschiedene Male Grund zu Debatten im Reichskolonialamt gegeben, doch waren die Luftschiffe noch nicht leistungsfähig genug gewesen, und die Ausführung wurde immer wieder hinausgeschoben.

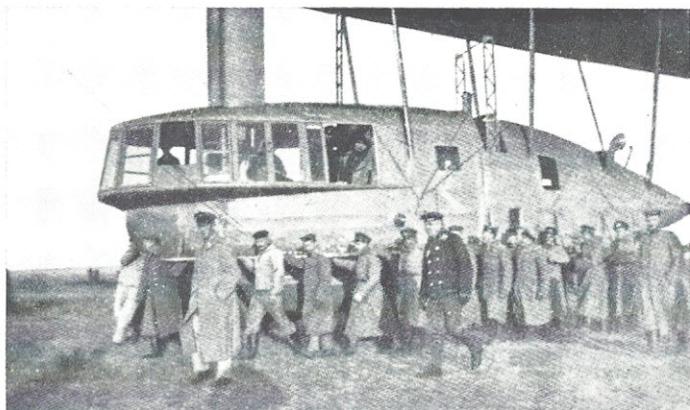
Erst Professor Dr. Zupitza, der 1914 in Togo in Gefangenschaft geraten und 1916 nach Deutschland ausgetauscht worden war, erreichte, daß man sich 1917 wieder mit dem Gedanken beschäftigte einen Zeppelin nach Ostafrika zu schicken. Ein detaillierter Vorschlag von Professor Zupitza wurde im Reichskolonialamt aufgenommen, und es kam darauf zu Besprechungen mit den Marinebehörden in Berlin. Ein erst kurz vorher durchgeführter 100-Stunden-Flug eines Marine-Luftschiffes („LZ 120“) sowie die Erfahrungen der beiden Zeppeline der Station Jamboli wurden mit verwertet. Der Admiralstab in Berlin, dem ab Anfang 1917 alle noch in Dienst befindlichen und für Kriegsfahrten tauglichen Zeppeline unterstanden, sah für die geplante Afrikafahrt „L 57“ unter seinem schon bewährten Kommandanten Kapitänleutnant Bockholt vor. Infolge eines Unfalls ging jedoch dieses Marine-Luftschiff kurz vor der Überführungsreise nach Jamboli verloren. Man entschied sich beim Admiralstab in Berlin, als Ersatz „LZ 104“ einzusetzen, der jedoch für die Afrikafahrt auf seiner Bauwerft in Staaken bei Berlin von seiner bisherigen Länge von 196,5 Metern auf eine Länge von 226,5 Metern umgebaut wurde. Der Durchmesser betrug 23,9 Meter. Das gesamte Gerippe war aus Dur-Aluminium, das besonders leicht war. Nach dem Umbau bekam der Zeppelin eine andere Nummer und wurde als



Afrika-Fahrt von „L 59“

Marine-Luftschiff „L 59“

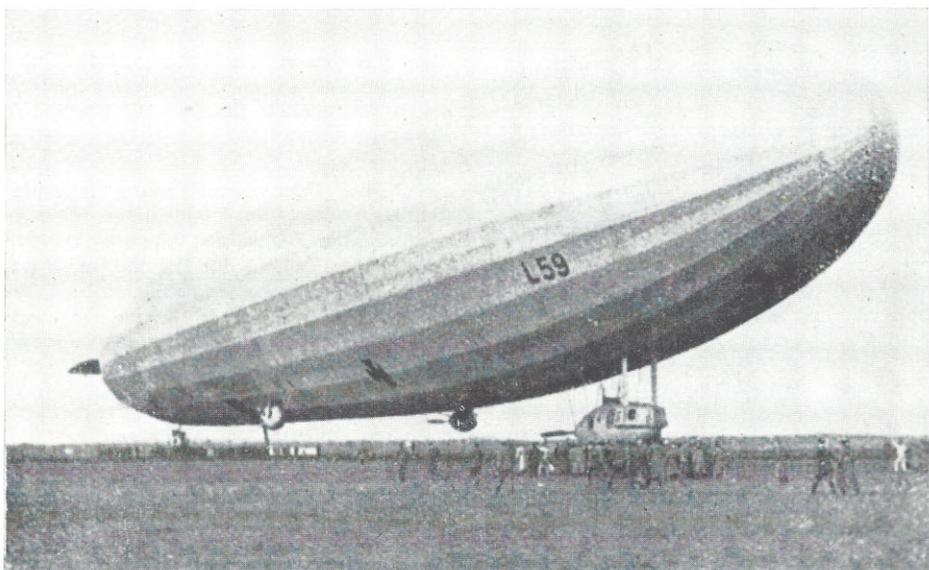
bezeichnet. Der gesamte Umbau war im Hinblick auf die geplante Fahrt nach Deutsch-Ostafrika vorgenommen worden, dementsprechend waren viele Dinge so gebaut oder solches Material verwandt, daß alles in Afrika von der Schutztruppe benutzt oder verarbeitet werden konnte. Nach der Landung sollte der Zeppelin abgebrochen werden.



Marine-Bodenkommando für Luftschiff „L 59“ in Jamboli

Die Indienstellung von „L 59“ erfolgte am 25. Oktober 1917, nach erfolgter Probefahrt begann die Reise zum bulgarischen Stützpunkt Jamboli am 3. November 1917, morgens 7 Uhr. An Bord befanden sich außer der Besatzung auch Fahrgäste, darunter der Mitarbeiter des Grafen Zeppelin, Dr. Hugo Eckener; auch Professor Zupitza, der die Fahrt nach Afrika mitmachen soll-

te. Ab Berlin nach Breslau, Brieg, Wien, Preßburg, Budapest, Belgrad, Sistov (Bulgarien) und über den Schipka-Paß kam der Zeppelin am 4. November 1917, mittags gegen 12.30 Uhr, in Jamboli an. Sofort nach der Landung bereitete das Marine-Bodenpersonal des Luftschiffhafens die Weiterfahrt nach Ostafrika vor, die jedoch wegen widriger Wetterlage immer



Marine-Luftschiff „L 59“

wieder verschoben werden mußte. Am 13. November mißglückte ein Startversuch, die Fahrt konnte nicht angetreten werden.

Lettow-Vorbeck entgegen

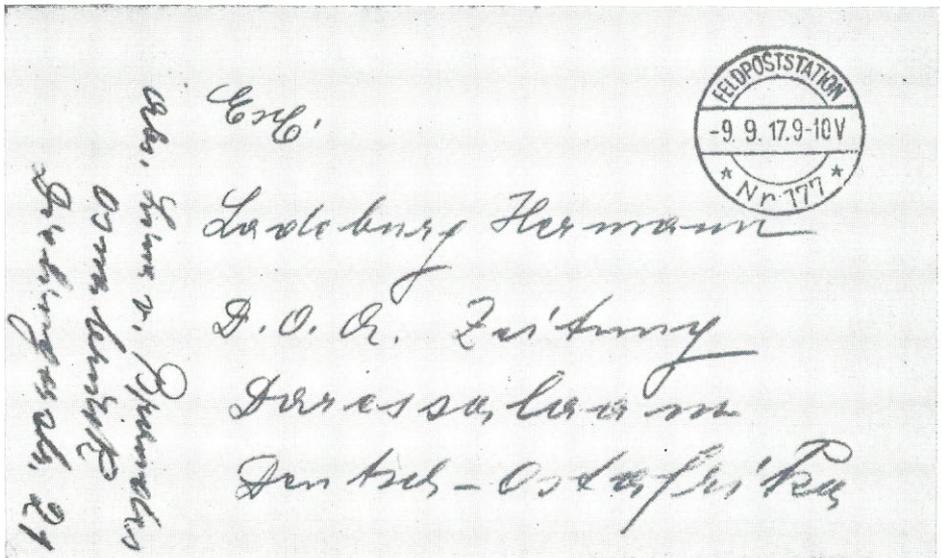
Am 16. November 1917 startete „L 59“ morgens um 8.10 Uhr. Alle Vorbereitungen waren streng geheimgehalten worden, so hoffte man wenigstens. Wegen der Gefahr feindlicher Luftangriffe ging die Fahrt zuerst an der Küste des Schwarzen Meeres entlang zum Marmarameer, gegen Mitternacht wurde Konstantiopel passiert. Schlechtes Wetter jedoch trieb das Luftschiff über das Schwarze Meer zurück. Durch den heftigen Beschuß türkischer und deutscher Streitkräfte waren starke Beschädigungen aufgetreten, die mit ein Grund waren, daß Kapitänleutnant Bockholt sich entschloß, nach Jamboli zurückzukehren. Beim ersten Versuch Afrika zu erreichen, der 32 Stunden nach dem Start abgeschlossen wurde, hatte das Luftschiff genau 1434 Kilometer über Grund zurückgelegt. Die Schäden stellten sich schließlich als nicht gefährlich heraus, so daß der

Entschluß, die Fahrt durchzuführen, bestehen blieb.

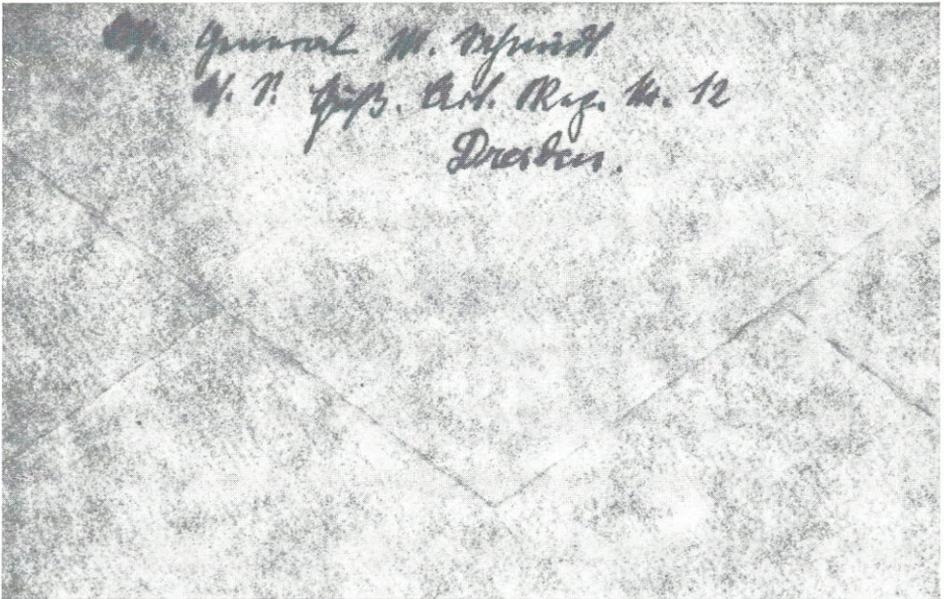
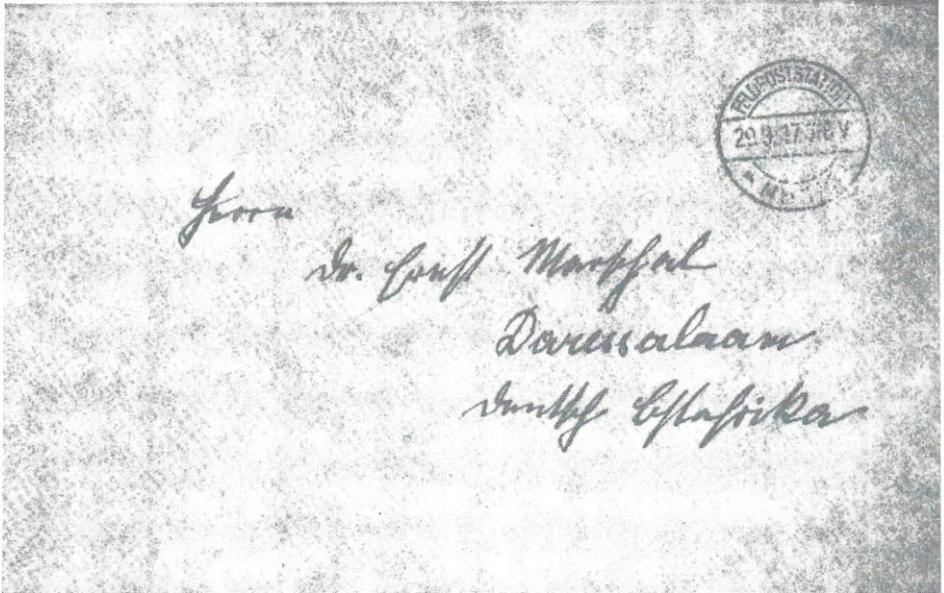
Am Morgen des 21. November 1917 erfolgte dann der zweite Start gegen 5 Uhr. Der erste Kurs wurde diesmal auf Adrianopel genommen, die bulgarisch-türkische Grenze bei Swilengrad passiert. Über Adrianopel, das gegen 10 Uhr überflogen wurde, ging es zum Marmarameer nach Panderma und von dort entlang der Eisenbahnlinie bis Smyrna. Bei der Insel Kos wurde auf das Mittelmeer zugesteuert.

War einige Tage vorher der erste Start unter strengster Geheimhaltung erfolgt, was zur Folge hatte, daß „L 59“ von eigenen Streitkräften heftig beschossen, beschädigt und von Marinefliegern des Stützpunktes Warna angegriffen wurde, so waren vor dem zweiten Start die Stellen, die überflogen werden mußten, vorher benachrichtigt worden, so daß es diesmal zu keinen Beschießungen des Luftschiffes kam.

Im Morgengrauen des 22. November 1917 erreichte „L 59“ bei Sollum die afrikanische Küste, dann ging die Fahrt weiter über die Libysche Wüste zur Oase Siwa



Der Empfänger dieses Briefes, Exzellenz Hermann Ladewig, war 1914 als Gast zur Eröffnung der Landesausstellung nach Daresassalam gekommen und wurde in Ostafrika vom Kriegsbeginn überrascht.



Dr. Ernst Marshall war Stabsarzt bei der Schutztruppe in Deutsch-Ostafrika bis 1918 und ist zusammen mit Paul von Lettow-Vorbeck nach dem Krieg aus Afrika nach der Heimat zurückgekommen. (Absender: General M. Schmidt, 12. Artillerie-Regiment, Dresden.)

und von dort zur Oase Dachel. Kurz nach Passieren der Oase Dachel fiel ein Motor aus und damit zeitweise der Sender, so daß nur noch Funksprüche aufgenommen, aber keine mehr abgegeben werden konnten. Bei der Weiterfahrt erreichte der Zepelin den Nil bei Wadi Halfa im Sudan. Von dort an ließ der Kommandant den 30. Längengrad ansteuern mit Kurs auf Neu-Dongola.

Die Stadt Khartum lag weit entfernt an Backbord, als von Nauen am 23. November ein Funkspruch mit folgendem Text aufgenommen wurde:

„Letzter Stützpunkt Lettow-Vorbeckes, Nevala, verlorengegangen. Ganzes Makonde-Hochland im Besitz der Engländer. Teile Lettows gefangen. Rest nördlich hart bedrängt. Sofort umkehren.

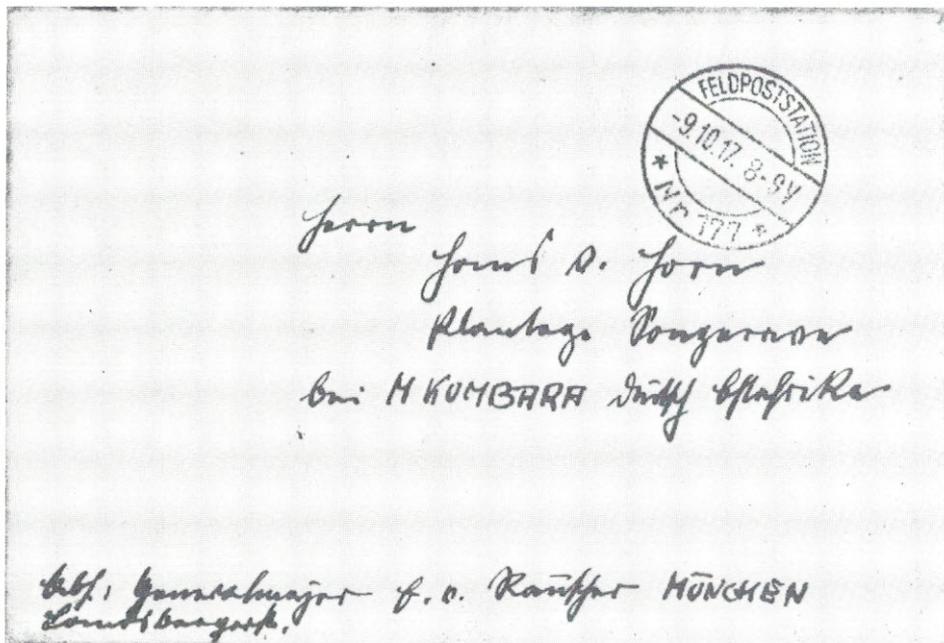
Admiralstab“

Die Ankunft in Deutsch-Ostafrika war für den 25. November 1917 vorgesehen, doch der Kommandant entschloß sich, trotzdem die Strecke der Rückfahrt länger als die zum eigentlichen Ziel im Makonde-Hochland war, zur Umkehr.

Am 25. November 1917, morgens gegen 3 Uhr, kehrte „L 59“ nach Jamboli in Bulgarien zurück. Die „Afrikafahrt“ war jedoch weit schwieriger gewesen, als es hier beschrieben werden kann.

Das weitere Schicksal

Für das Marine-Luftschiff „L 59“ war mit der Landung in Jamboli der Krieg noch lange nicht zu Ende. Schon am 1. Dezember 1917 erfolgte eine erste Kriegsfahrt im Auftrag der „Mittelmeerddivision“ über dem Schwarzen Meer. Am 11. Dezember 1917 verlegte das Luftschiff von Jamboli nach Friedrichshafen zur Werftüberholung, am



Hans von Horn war 1913 Generaldirektor der „Muhsa Rubber Plantations“ gewesen. Die Adresse „Plantage Songerave“ läßt erkennen, daß er während des Krieges eine andere Aufgabe hatte, allerdings war die Plantage bei Mkumbara 1917 lange vom Gegner besetzt.



Oberleutnant Wilhelm Methner war bis Kriegsbeginn Erster Referent und allgemeiner Vertreter des Gouverneurs von Deutsch-Ostafrika, auch Geheimer Regierungsrat. Später kam er zur Schutztruppe. Auf Vorder- und Rückseite des Briefes ist das Dienstsiegel: „Chef des Generalstabes des Feldheeres / Operations-Abteilung“ abgeschlagen. Zusätzlich der Feldpost-Stempel Nr. 177 und der Briefstempel des Kommandos des Luftschiffes „L 59“.

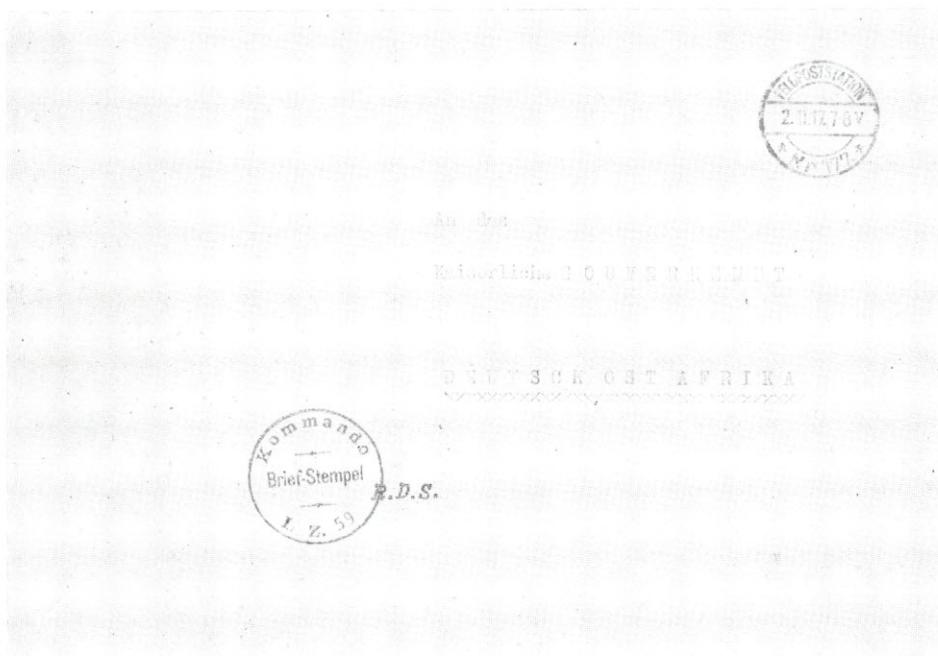
20. Februar 1918 trat man die Rückreise nach Jamboli an, tags darauf wurde dort gelandet. In den folgenden Wochen erfolgten Kriegseinsätze für die „Mittelmeerddivision“, aber auch gegen Landziele. Ein Angriff am 20. März (wieder im Auftrag der „Mittelmeerddivision“) galt der britischen Mittelmeerflotte im Hafen von Port Said sowie der Fernaufklärung über dem Nildelta, dem Suezkanal und weiter hinein nach Ägypten.

Die letzte Fahrt, von der es keine Heimkehr gab, begann am 7. April 1918 von Jamboli aus. Angriffsziel war der englische Flottenstützpunkt Malta. Über den österreichischen Adria-Hafen Catarro ging es auf die See hinaus. Vom Ausguck des auf einer Feindfahrt stehenden deutschen Unterseeboots „U 53“ (Kommandant Oberleutnant zur See Sprenger, 2. Deutsche

Unterseeboots-Flottille Mittelmeer, Catarro) wurde „L 59“ zuletzt beobachtet. Diese Männer sahen auch das Ende des Luftschiffes, das etwa 20 Minuten nach Überfliegen des Unterseebootes explodierte, abstürzte und in der See versank. Auf 41°2 Grad nördlicher Breite, 18°53 Grad östlicher Länge ermittelte „U 53“ die Position, an der das Marine-Luftschiff „L 59“ auf dem Grund des Adriatischen Meeres liegt. Von der Besatzung konnte niemand gerettet werden.

Die Ladung für Ostafrika

Es wären vier Eisenbahnwaggons nötig gewesen, um all den Nachschub zu transportieren, der dem Marine-Luftschiff „L 59“ auf seiner Afrikafahrt mitgegeben wurde:



Reichsdienstsache (R.D.S.) ohne Absenderangabe an das Kaiserliche Gouvernement in Deutsch-Ostafrika. Bei den aufgefundenen und nach Deutsch-Ostafrika adressierten Briefen befanden sich nur zwei mit dem Kommandostempel des Luftschiffes „L 59“. Beide sind in Jamboli bei der Heeres-Feldpost Nr. 177 kurz vor Abflug des Zeppelins nach Ostafrika gestempelt.

Hr. Moslyabovau



Herrn Ingénieur Proszko
Missionsstation Riboridini
bei Morogoro

Südsüd - Ostafrika

Abb. Sakau pl. Lindabain
Verkaufsin
Golfain u. Morin

Patronen (311 900 Stück)	8 866 kg
Maschinengewehr gute	1 748 kg
Patronenkästen mit Patronen	411 kg
Maschinengewehre (30 Stück)	510 kg
Gewehre (4 Stück) mit Munition	240 kg
Reserveläufe für MG	171 kg
Medikamente	2 622 kg
Nähzeug (in drei Säcken)	120 kg
Post (ein Sack)	25 kg
Fernrohre	28 kg
Ersatzschlösser für Gewehre	50 kg
Buschmesser und Gurtfüller	76 kg
Ersatzteile für Funkgeräte	33 kg
Benzin	21 790 kg
Öl	1 525 kg
Wasser	9 160 kg
Trinkwasser	426 kg
Kleidersäcke	380 kg
Sonstige Ersatzteile	350 kg
Nahrungsmittel	700 kg

Die Besatzung war, außer dem Oberstabsarzt Zupitza, mit Revolvern bewaffnet, so daß die vier Gewehre lediglich als Jagdwaffen bei einer evtl. Notlandung vorgesehen waren.

Besatzung der Afrikafahrt

Es sollen 22 Mann an Bord gewesen sein, doch ließen sich nicht alle Namen aus den vorliegenden Unterlagen feststellen:

Bockholt, Kapitänleutnant, Kommandant
Zupitza, Oberstabsarzt, als Fahrgast
Grußendorf, Feldwebelleutnant
Wald, Steuermann (früher „Goeben“)
Schedelmann, Maschinist
Krüger, Oberbootsmann
Maas, Höhensteuermann, Wachoffizier

Alle Besatzungsmitglieder gehörten zur Kaiserlichen Marine, Professor Zupitza war Schutztruppenarzt. Als Austauschgefangener durfte er nicht mehr für Kriegsdienste eingesetzt werden.

Brief links:

Der Empfänger dieses Briefes, Superior Kootzs, war zu Beginn des Ersten Weltkrieges Missionar in Kilimatinde. Über seinen späteren Verbleib ist nichts bekannt.



Gedenkstein für das Afrika-Luftschiff „L 59“ in Jamboli in Bulgarien.

Die Post für Deutsch-Ostafrika von „L 59“

Über die Post, die das Luftschiff mit nach Deutsch-Ostafrika nehmen sollte, wußte man nicht erst seit 1925, als Ingenieur J. Goebel sein Buch schrieb und darin bei der Liste der zu befördernden Güter für die Schutztruppe, genau nach Kilogrammen aufgerechnet, angab, daß auch 25 Kilogramm Post mitgeführt worden sind. Und später hat man lange Jahre vergeblich nach den ersten Belegen gesucht.

Die Geheimhaltung, die während des Ersten Weltkrieges über die geplante Fahrt nach Deutsch-Ostafrika angeordnet wurde, kann nicht so genaugenommen worden sein. Schon auf der Bauwerft des Luftschiffes wußte man, daß die Verlängerung des Zeppelins deshalb durchgeführt wurde, weil das Ziel der Reise Ostafrika war. – So hat es sich sicher – insbesondere

Yuru



Dr. med. Walter Giffen

Ulsjidi

D. O. A.

*Wf. Jhr. Dnyldy
Yura Laryngyofka 31*

in Kreisen des Admiralstabes sowie der Obersten Heeresleitung — schnell herumgesprochen, wann ungefähr „L 59“ seine Reise antreten würde.

Das knappe Dutzend Briefe — keine Karten — für Deutsch-Ostafrika ist bei der Heeres-Feldpoststation in Jamboli (Bulgarien) mit dem Stempel Feldpoststation Nr. 177 mit Datum und Uhrzeit zwischen dem 29. 9. und dem 2. 11. 1917 gestempelt. Nur zwei der Briefe tragen zusätzlich auch den Kommandostempel „Kommando / Briefstempel LZ. 59“. Andere Stempel, insbesondere postalische, sind nicht abgeschlagen. Man muß annehmen, daß die Absender der Briefe, militärische Dienststellen oder höhere Offiziere, aber auch Zivilisten, ihre Sachen in einem besonderen Umschlag an das Luftschiff in Jamboli schickten oder auch an die Feldpoststation Nr. 177.

Zeppelinpost-Fälschungen

Nichts läßt sich schneller und besser fälschen als das, was gut und selten ist. Meistens haben die Interessenten für Ausgefallenes keine Ahnung und verlassen sich auf das, was ihnen „so alles erzählt“ wird. Da ist es nicht verwunderlich, daß man schon vor einigen Jahren, lange bevor die erste echte und bedarfsmäßige Post von Luftschiff „L 59“ für das Sammelgebiet „Militärmission in der Türkei“ entdeckt wurde, raffinierte Fälschungen auf Auktionen anbot. Doch konnten sie noch rechtzeitig erkannt werden. Darüber berichtete unser Mitglied Werner Ahrens in seinem Buch „Die Feldpost der Deutschen Militärmission in der Türkei 1914—1918“:

Zeppelin-Abwurfpost aus der Türkei — Machwerke... sind eine Luftschiff-Feldpostkarte von „LZ 101“ mit dem Stempel „Militärmission Konstantinopel * * *“ vom 28. Januar 1917 und dem Briefstempel der „Eisenbahn-Bau-Sonderkompanie 5“ (die-

Brief links:

Dr. med. Walter Fischer, Udjidji, war Stabsarzt und zu Beginn des Krieges 1914 mit Sonderauftrag zur Bekämpfung der Schlafkrankheit in Deutsch-Ostafrika. Verbleib unbekannt.



Verfälschter Brief

se lag im Raum von Bosanti und arbeitete am Taurustunnel), gerichtet an einen Hauptmann Steegmann in Königsberg/Preußen an Bord „LZ 87“. Bei einer Versteigerung in Berlin wurde eine Karte von einem Kriegszeppelin aus der Türkei mit Stempel der Militärmission angeboten. Diese Karte trug den Stempel „Konstantinopel * * *“ vom 9. April 1916 und war an den gleichen Empfänger (auf Luftschiff „LZ 84“) in Königsberg gerichtet. In beiden Fällen ist durch nachträglich angebrachten zusätzlichen Text die Verfälschung hergestellt worden, und zwar auf sonst einwandfreien Feldpostkarten aus der Türkei... Noch eine dritte Verfälschung wurde bekannt, bei der ein echter Feldpostbrief mit dem Gummi-stempel „Feldpost der Deutschen Militärmission“, der von Ende 1915 stammt, verfälscht wurde. Absender war ein Feldwebelleutnant, der jetzt als Steuermann des Marine-Luftschiffes „L 59“ (das war das „Afrika-Luftschiff“) auftritt. Ein postalischer Aufgabestempel fehlt, was bis Anfang 1916 vorkam. Um „zeitgemäß“ zu sein, wurde diesem Umschlag eine der bekannten Zensur-Etiketten „Militärischerseits unter Kriegsrecht geöffnet, Berlin C 2... 1917“ aufgeklebt, der ursprünglich einen anderen Brief gezielt hatte. Vorder- und rückseitig befindet sich noch ein Kommandostempel „L 59“ und ein Prüfvermerk, wie ich ihn nie gesehen habe.



Immer
Major Julius v. Boemken
Schütztruppe
Deutsch-Südwestafrika

Julius v. Boemken
Landesbr. v. d. Schutztr.
Main Straße 35

Hinweis: Bedauerlicherweise handelt es sich bei den auf S. 1111 - 1120 abgebildeten Briefen durchweg um Fälschungen. Eine Richtigstellung erscheint in absehbarer Zeit in den "Berichten".

Dr. Kiepe, Januar 1993

Major Julius von Boemken gehörte zur Schutztruppe in Deutsch-Südwest-Afrika, war aber bei Kriegsbeginn 1914 dienstlich in Deutsch-Ost, wo er Kompanieführer und Abteilungschef bei der Truppe von Lettow-Vorbeck wurde. 1917 geriet er in Gefangenschaft.

Berichte für Kolonialbriefmarkensammler, herausgegeben von der Arbeitsgemeinschaft der Sammler Deutscher Kolonialpostwertzeichen im Bund Deutscher Philatelisten. Erster Vorsitzender: Hermann Branz, 1 Berlin 33, Podbielskiallee 78; Geschäftsführer: Ernst Burk, 44 Münster, Langeworth 17; Kassierer: Hans-Joachim Spuida, 1 Berlin 38, Am Schlachtensee 78, Postscheckkonto Hannover 25 58 76; Berichte: Josef Schlimgen, 53 Bonn-Beuel 1, Auguststraße 39.