



# Berichte

FÜR  
KOLONIALBRIEFMARKEN-  
SAMMLER

---

Herausgeber: Arbeitsgemeinschaft der Sammler Deutscher  
Kolonialpostwertzeichen im Bund Deutscher Philatelisten

---

**Kommando der „Mittelmeerddivision“**

## **Die Post der „Tigris-“ und „Euphrat-Flußabteilung“**

**Kaiserlich deutsche Marine in der Türkei im Ersten Weltkrieg**

Obwohl mir seit langem bekannt war, daß die Kaiserlich deutsche Marine während des Ersten Weltkrieges in Mesopotamien im „Zwei-Strom-Land von Tigris und Euphrat“ aus Deutschland herangebrachte kleine Flußkanonenboote eingesetzt hatte, konnte ich erst kürzlich, nachdem mir durch einen glücklichen Zufall die Niederschriften mehrerer Beteiligten zugänglich gemacht wurden, Einzelheiten erfahren, die für den Sammler von „Marine-Schiffspost“ aus dem Irak sowie der Feldpost der „Deutschen Militärmission in der Türkei“ von Interesse sind. Zusätzlich wurden mir Auszüge der Kriegstagebücher der deutschen „Flußabteilungen“ auf Tigris und Euphrat sowie der „Mittelmeerddivision“ im Schwarzen Meer nach Anfang Mai 1918 überlassen, die für die Sammler von Feldpost aus dieser Zeit ebenfalls Bedeutung haben.

Weder die beiden „Flußabteilungen“ noch die ab Anfang Mai 1918 im Schwarzen

Meer übernommenen Linienschiffe und Torpedoboote wurden mit eigenen Marine-Schiffspost-Stempeln ausgerüstet, wie sie im Ersten Weltkrieg auf vielen Schiffen der Kaiserlichen Marine vorhanden waren. Diese Kommandos mußten entweder ihre Post bis nach Konstantinopel bringen, wo sie mit Stempel Nr. 14 auf Dampfer „General“ entwertet wurden, auch wurden die Feldpoststationen der „Deutschen Militärmission“ sowie der „Heeresgruppe Yildirim“ eingesetzt. Auch auf der Krim mußten Feldpostämter des Heeres eingerichtet werden, die von Marine-Angehörigen mitbenutzt werden konnten. Dazu aber mußten zuerst die Briefe und Karten oft über Hunderte von Kilometern herangebracht werden.

Herr Werner Ahrens aus Hannover und auch Mitglieder aus der DDR meldeten mir eine Menge weiterer Daten und Einzelheiten. Ihnen waren bisher nur eine Handvoll Feldpostbelege der Kaiserlichen

Marine aus Mesopotamien bekannt, aber Veröffentlichungen darüber gab es bisher nicht. Ein Grund mehr für mich, diesen Artikel schon jetzt zu drucken, obwohl weitere Forschungen nötig gewesen wären.

Schlimgen

## Die „Tigris-Flußabteilung“

Im Spätherbst 1914, kurz nach Ausbruch des Ersten Weltkrieges, hatte sich die militärische Lage in Mesopotamien, im „Zwei-Strom-Land“ von Tigris und Euphrat, so entwickelt, daß die Engländer den Vormarsch vom Persischen Golf her antraten und auf Bagdad vorstießen. Am 23. November 1914 besetzten sie Basra, am 9. Dezember 1914 Korna.

Die türkischen Streitkräfte in und im Raum Bagdad waren sehr gering, dazu noch schlecht ausgerüstet. Es trafen kaum Verstärkungen ein, darunter jedoch einige kleinere deutsche Kontingente, die in die türkischen Verbände eingebracht wurden und meist deren Führung, zusammen mit türkischen Offizieren, bildeten.

Etwa zur selben Zeit sollten deutsche Marine-Soldaten erstmals in Persien eingesetzt werden. Die deutsche „Mittelmeerddivision“ plante einen Gewaltstreik gegen die russische Schifffahrt auf dem Kaspischen Meer. Sieben Marine-Angehörige unter der Führung des Kapitänleutnants Oskar Engelking vom „Marine-Sonderkommando in der Türkei“ wurden nach Enseli (heute: Pahlawi) an der Küste des Kaspischen Meeres in Marsch gesetzt. Sie hatten ein 6-cm-Geschütz von SMS „Goeben“ und andere Waffen bei sich. Vertrauensleute der persischen Botschaft in Konstantinopel hatten zugesagt, dem Marine-Kommando geeignete Schiffe zur Verfü-

gung zu stellen, die gegen die russische Seeschifffahrt eingesetzt werden sollten.

Wegen des Vormarsches der Engländer in Mesopotamien (den Tigris aufwärts) kam es jedoch nicht so weit. Alle verfügbaren türkischen und die wenigen deutschen Soldaten wurden zur Abwehr vor Bagdad benötigt. Auch war das gesamte Südufer des Kaspischen Meeres inzwischen durch die Russen besetzt worden.

Das war der Grund, daß Kapitänleutnant Engelking und seine sechs Männer von Persien nach Bagdad kamen. Bei Kut el Amara übernahmen sie einen in Deutschland gebauten Flußdampfer (der deutschen Firma „Wönkhaus in Bagdad“); sie ließen ihn von einer Bau-Abteilung der Bagdadbahn umbauen, mit den mitgebrachten Waffen bestücken und stellten das Schiff in Dienst als

### Flußkanonenboot „Doghan“

gebaut 1911

Größe 130 Tonnen

Besatzung 24 Mann

Kommandant wurde Kapitänleutnant Engelking. Später wurde das Boot besser bewaffnet. (Es tat Dienst, bis es am 26. Februar 1917 bei Tavill auf dem Tigris selbstversenkt werden mußte.) Als zweites Boot wurde Mitte Juli 1915

### Kanonenboot „Nr. 7“

ehemaliges englisches Kanonenboot

am 8. Juli 1915 durch „Doghan“

gekapert

und mit gemischt deutsch-türkischer Besatzung in Dienst genommen. (Auch dieses Boot mußte später, am 26. Februar 1917, bei Tavill selbstversenkt werden.) Auch erfolgte die Bergung eines weiteren Bootes

### Kanonenboot „Marmarisse“

türkisches Kanonenboot

gebaut 1907 bei der Werft Canet in Frankreich

Größe 500 Tonnen

Besatzung ca. 30 Mann

46.

Marine Feldpost  
FIELD SERVICE

23. JUL. 1916

INDIA



WRITING SPACE  
Bagdad 16. Juni 1916

ADDRESS  
Garten  
Wilhelm Wustetmann  
Offizier

Coburg

22. Rottendorferstrasse.

Lider flkuta  
Bairfolyanir in kuta,  
Sir fupfuntliif wofflafaltun  
ankommt. Um ein  
türkifim kutunü zu  
umfan fuba in woff

die türkiften 10 Mann unster  
aufgelaßt. Hier für gielts  
nicht künab zu bewiften.  
Der Ruffen find Kingtief an  
der zupf. turk. Gungya unster  
zindükigawoffen woffen.  
Allyamirra fente mit Holz  
fingfingliif bei uns über  
den wopwrtigen fopuly unster  
Flotte, den in diefem Unster  
kein Mannf woffen gung.  
fuf. Koffunel fe unster  
dum is der flainfyanir  
zue der woff unster fuf.  
guthelle. Wir für drunpan  
fubim anantliif manig kutiti.  
gung, der bleibt ein gubor  
in woff woff abun fingnftalt  
wird. Mit woff fupfufam  
Gung Cürü Tafu Walfar.  
Woff. M. d. R. trakflattille.

um es für die deutsche Marine wieder in  
Dienst zu stellen. Dieses Boot war am 1.  
Juni 1915 von den Engländern versenkt  
worden; es wurde von unter deutscher  
Führung stehenden Kommandos gehoben  
und wieder in Fahrt genommen. Aber es  
schwamm nicht lange.

Im August 1915 kehrte Kapitänleutnant En-  
gelking nach Konstantinopel zurück; eine  
schwere Krankheit führte dazu, daß er  
nach Deutschland kommandiert wurde.  
Doch die deutsche „Tigris-Flußabteilung“  
hatte nicht lange Ruhe. Am 5. Dezember  
1915 wurden auf Ersuchen der Türken  
neue Besatzungen für die Boote auf dem  
Tigris zusammengestellt, die am 11. De-  
zember 1915 unter der Führung des neuen  
Flottillenchefs, Kapitänleutnant Otto Ney  
(von SMS „Goeben“), zum Tigris in  
Marsch gesetzt wurden. 20 Mann, darunter  
ein Leutnant zur See, ein Marinearzt, sie-  
ben Maate und elf Matrosen, erreichten

Bagdad, 16. Juni 1916. Feldpostkarte vom Tigris  
mit dem seltenen großen Stempel „Feld-Post —  
6. Armee“ und drei Zeilen türkischem Text sowie  
dem Stempel „Aleppo“ der „Deutschen Militärkom-  
mission in der Türkei“. Auf der Rückseite der  
Feldpostkarte (erbeuteter Vordruck) ist noch an-  
gegeben: „Irakflottille.“



Postkarte nach Deutschland über die türkische Ortspost in Bagdad befördert. Absenderangabe: „Bagdad, Marinekommando.“ Kaum erkennbar zwei türkische Zensurstempel.

Bagdad 27. Juli 16.

Eine Schachtel Zigaretten hat sich noch hier vertrieben. Einen Group an die Arbeits Nr 503 und Pakung Nr 708 sendes

H. Küstermann  
Steuermann am M. S. Res.

Auf der Karte bedankt sich der Steuermannsmann der Reserve W. Küstermann mit Ortsangabe und Datum für eine Schachtel Zigaretten, die als Liebesgaben am Tigris angekommen waren.

am 1. Januar 1916 Mossul am Tigris und am 10. Januar 1916 Bagdad. Dort erfolgte sofort die erneute Indienststellung des Kanonenbootes „Daghan“ mit einer gemischt deutsch-türkischen Besatzung, auch Kanonenboot „Nr. 7“ kam wieder in Fahrt. Als weiteres Boot kam

#### Kanonenboot „Selman Pak“

ehemaliges englisches Kanonenboot „Firefly“ 1915 von den türkischen Truppen übernommen

zur Flußflottille auf dem Tigris, auch mit einer gemischt deutsch-türkischen Besatzung. (Und auch dieses Boot wurde am 26. Februar 1917 beim Rückmarsch durch die eigene Besatzung versenkt.)

Zusätzlich begannen die Marine-Soldaten in Bagdad mit dem Ausbau einer kleinen Werft, auch wurde eine „Marine-Minenabteilung“ aufgestellt sowie als Wohnschiff für die Besatzungen der Kanonenboote und das andere Personal der „Tigris-Flußabteilung“ ein altes türkisches Fluß-Segelschiff gechartert und bewohnbar gemacht.

Nach der Übergabe der Engländer bei Kut el Amara (Tigris) am 29. April 1916, zu der die Kanonenboote ihren entscheidenden Anteil beigetragen hatten, kehrten einige der Marine-Soldaten wegen Krankheit vom Tigris zurück nach Konstantinopel. Dafür trafen kleine Kontingente als Ablösungen ein. Jetzt nannte sich die Abteilung auch „Irak-Flußflottille“, „Irak-Flußabteilung“ oder „Marine-Detachement Tigris“. Sogar der Name „Marine-Detachement Bagdad“ ist verwendet worden.

Ständiger Mangel an Brennstoffen für die Maschinen der Kanonenboote zwangen dazu, diese immer länger vor Anker liegen zu lassen. Es wurden kaum noch Einsätze gefahren. Am 20. August 1916 kam der Befehl von Konstantinopel, der den größten Teil der Marine-Soldaten von Bagdad zurückrief. Für den Rest übernahm im September 1916 ein neuer Flottillenchef, Kapitänleutnant Wilhelm Boltz, die Führung.

Nach der Niederlage der Engländer bei Kut el Amara wurden frische alliierte Truppen aus Indien herangeführt. Dabei hatten die Briten den großen Vorteil, daß sie den Seeweg für Soldaten und Material zur Verfügung hatten, so daß ihre Übermacht schließlich so groß wurde, daß sie am 11. März 1917 Bagdad eroberten. Es kam zu schweren Kämpfen, dabei wurden die Kanonenboote „Doghan“, „Selman Pak“ und „Nr. 7“ von ihren Besatzungen aufgegeben und versenkt.

Als Ersatz stellte Kapitänleutnant Boltz auf dem oberen Tigris fünf kleinere Flußdampfer in Dienst, die die Versorgung der türkischen und deutschen Truppen mit Nachschub von Mossul aus durchführten. Aber Kapitänleutnant Boltz schlug bald dem Chef der „Mittelmeerdivision“ vor, die „Tigris-Flußabteilung“ aufzulösen. Doch kam dieser Befehl erst 1918. Es wurden von der Heimat aus sogar noch mehrere kleine Motorboote zum Tigris in Marsch gesetzt, sie erreichten aber nicht mehr die Front.

Die Rückführung der letzten Marine-Soldaten erfolgte ab März/April 1918 bis Mossul

auf dem Tigris, dann in beschwerlichen Märschen zur Gleisspitze der Bagdadbahn und nach Konstantinopel. Auffangstelle war das Kommando des „Euphrat-Stamm-detachements“ auf dem kleinen Dampfer „Olga“.

### **Marine-Sanitätskommando Irak**

Als Arzt bei der „Deutschen Irak-Gruppe“ und als „Beratender Arzt bei der VI. Türkischen Armee“ befand sich in der Zeit ab August 1916 bis 15. Juli 1917 Marine-Generaloberarzt Professor Dr. Max Reich am Tigris, zuerst in Bagdad, später flußaufwärts. Nach Herbst 1917 kam er nach Beirut zum dortigen Johanniter-Spital. In Bagdad hatte er auch die Männer der Flußabteilung zu betreuen.

Zur gleichen Zeit bestand auch das deutsche „Marine-Sanitätskommando Irak“ — ebenfalls in Bagdad, später in Mossul —, Leiter und gleichzeitig Flottillenarzt der Flußabteilung war ab 1. Dezember 1915 bis Januar 1917 Marine-Stabsarzt d. R. Wilhelm Sandrock. Er wurde abgelöst durch Marine-Stabsarzt d. R. Erich Ruschhaupt, der schon seit dem 25. September 1915 beim Rotkreuz-Lazarett in Bagdad gewesen war und später bis Sommer 1917 in Mossul blieb.

### **Die Feldpost der „Tigris-Flußabteilung“**

In der ersten Zeit des Bestehens des Kommandos des Kapitänleutnants Engelking gab es in Persien kaum Gelegenheit für die sieben Angehörigen der „Mittelmeerdivision“ Post abzuschicken. Mit Sicherheit muß man annehmen, daß wegen der Geheimhaltung keine schriftlichen Mitteilungen gemacht wurden.

Das wird sich geändert haben, als die Gruppe auf dem Tigris bei Kut el Amara das Flußkanonenboot „Doghan“ übernommen hat. Dann hatten die Männer bestimmt das Bedürfnis, ihre Angehörigen in Deutschland zu grüßen.



Der Ausschnitt zeigt den sehr schwach abgeschlagenen Stempel „Feld-Post 6. Armee“ mit zusätzlichen drei Zeilen in türkischer Schrift (Durchmesser 38 Millimeter), der nur in roter Farbe bekannt ist. Verwendung in Bagdad. Von dort gelangte der Brief zum Feldpostamt Aleppo.

In allen Fällen war es erforderlich, Post mit Kurieren zuerst nach Konstantinopel, später nur bis Aleppo oder evtl. Mossul bringen zu lassen. Oft nahmen Verwundete Briefe und Postkarten mit, um sie irgendwo ins Postnetz einzuschleusen. Manchmal wurde die türkische Ortspost in Bagdad bemüht.

Erst ab ca. Mitte 1916, als die Organisation der Feldpost der „Militärmission in der Türkei“ aufgebaut wurde, wurden die Postverhältnisse etwas besser, doch liegen auch aus dieser späteren Zeit nur wenige Belege der Marine vom Tigris vor. Erkennbar ist die Post der „Tigris-Flußabteilung“ nur am schriftlichen Absender (Marine-Dienstgradbezeichnungen oder Schiffsname). Bisher liegen folgende Stempel vor:

aus Bagdad mit dem großen provisorischen Stempel der 6. Armee mit dem Text: „Feld-Post 6. Armee“ sowie mehreren Zeilen in türkischer Sprache (Abbildung);

türkische Zivilpost in Bagdad (Kerie Bachi) in türkischen und lateinischen Buchstaben;

Feldpoststempel „Aleppo“ der „Militärmission in der Türkei“;

Stempel Nr. 14 der „Kaiserlich deutschen Marine-Schiffpost“ auf Dampfer „General“ in Konstantinopel.

Bei vorkommenden Briefen oder Karten finden sich auch manchmal mehrere der genannten Stempel zusammen auf einem Stück. Als Absenderangaben sind auch bekannt: „Irak-Flußkommando“, „Marine-Kommando in Bagdad.“

Irgendwelche Kommando-, Truppen- und Briefstempel wurden bisher nicht bekannt, obwohl sie vorkommen könnten. Auch werden insbesondere ab ca. Herbst 1917 die Feldpoststempel der „Deutschen Feldpost“ der „Heeresgruppe Falke“ auf Post der Marinesoldaten auf dem Tigris verwendet worden sein, denn solche Feldpoststationen gab es an den Sammelpunkten für Post sowohl in Aleppo, Mossul als auch in Konstantinopel. Feldpostbriefe und -karten der deutschen Marine-Angehörigen auf dem Tigris finden sich nur äußerst selten.

Ein weiteres Schiff auf dem Tigris, auf dem eine Zeitlang zwei Matrosen der Kaiserlich deutschen Marine Dienst taten, die vorher auf SMS „Goeben“ in Konstantinopel waren und dann nach Bagdad zur „Flußabteilung“ kommandiert wurden, war

### **Lazarettschiff „Hamidiye“**

das Gefangenentransporte von Kut el Amara nach Bagdad durchführte und auch als Wohnschiff für gefangene Engländer diente. Es war ein türkischer Flußdampfer, dessen Herkunft, Größe und Verbleib nicht bekannt sind.

In der Literatur werden außer den schon genannten vier Kanonenbooten „Doghan“, „Selman Pak“, „Marmarisse“ und „Nr. 7“ drei weitere genannt, die auf dem Tigris eingesetzt wurden. Sie wurden alle am 26. Februar 1917 bei Tavill selbstversenkt:

### **Flußkanonenboot „Comet“**

vorher englisch

am 8. Juli 1915 durch „Doghan“ auf dem Tigris versenkt, von den Engländern gehoben und erneut in Dienst gestellt. Dann am 1. Dezember 1915 durch die englische Besatzung erneut aufgegeben und bei Kut el Amara versenkt. Gehoben von den Türken und in türkische Dienste genommen

### **Flußkanonenboot „Shaitan“**

vorher englisch

am 28. November 1915 durch die englische Besatzung auf dem Tigris aufgegeben und auf Strand gesetzt, von den Türken geborgen, repariert und in Dienst gestellt

### **Flußkanonenboot „Summara“**

vorher englisch „Sumana“

am 24. Juni 1916 bei Kut el Amara auf türkische Mine gelaufen und von der englischen Besatzung verlassen. Später durch die Türken geborgen.

Ob auf diesen türkischen Flußkanonenbooten deutsche Matrosen als Besatzungsmitglieder waren, ließ sich nicht feststellen. Die kleinen Boote lagen aber öfter am Liegeplatz der deutschen Schiffe, nahe des großen Wohnschiffes in Bagdad, so daß eine evtl. Wartung der Maschinen durch Fachpersonal der „Tigris-Flußabteilung“ auch dort vorgenommen werden konnte.

---

britische Sloop „Odin“ versenkt (später gehoben und wieder in Dienst gestellt). Der zweite Stationär auf dem Euphrat war nach Kriegsbeginn

## **Die „Euphrat-Flußabteilung“**

Schon lange vor dem Ersten Weltkrieg hatten die Türken auf dem Euphrat eine Anzahl von Flußkanonenbooten stationiert, die am Unterlauf des Flusses in der Nähe von Basra, wo Tigris und Euphrat sich vereinigen, auch auf den anderen Strom wechseln konnten. Diese Boote waren auch beim Eintritt der Türkei in den Krieg noch vorhanden:

### **Kanonenboot „Marmarisse“**

gebaut 1907 bei Canet in Frankreich

Größe ca. 500 Tonnen

Besatzung ca. 30 Mann

Dieses Boot war Flaggschiff der türkischen Mesopotamien-Flottille, aber es wurde schon am 1. Juni 1915 durch die

### **Flußkanonenboot „Fratt“**

gebaut 1883

Größe ca. 200 Tonnen

Besatzung ca. 20 Mann

Auch dieses Boot sank schon sehr früh: am 5. Juli 1915 mußte es bei Kut el Amara während der schweren Abwehrkämpfe durch die eigene Besatzung versenkt werden.

Nachdem im Laufe des Jahres 1915 Offiziere und Mannschaften der Kaiserlichen Marine auf dem Tigris Flußkanonenboote übernommen und erfolgreich eingesetzt hatten, wurde vom Chef der „Mittelmeerdivision“ in Konstantinopel, Admiral Souchon, die Aufstellung einer deutschen „Euphrat-Flußabteilung“ befohlen. Nach der Erteilung des Befehls im Januar 1916 bekam im Februar 1916 der Erste Admiral-



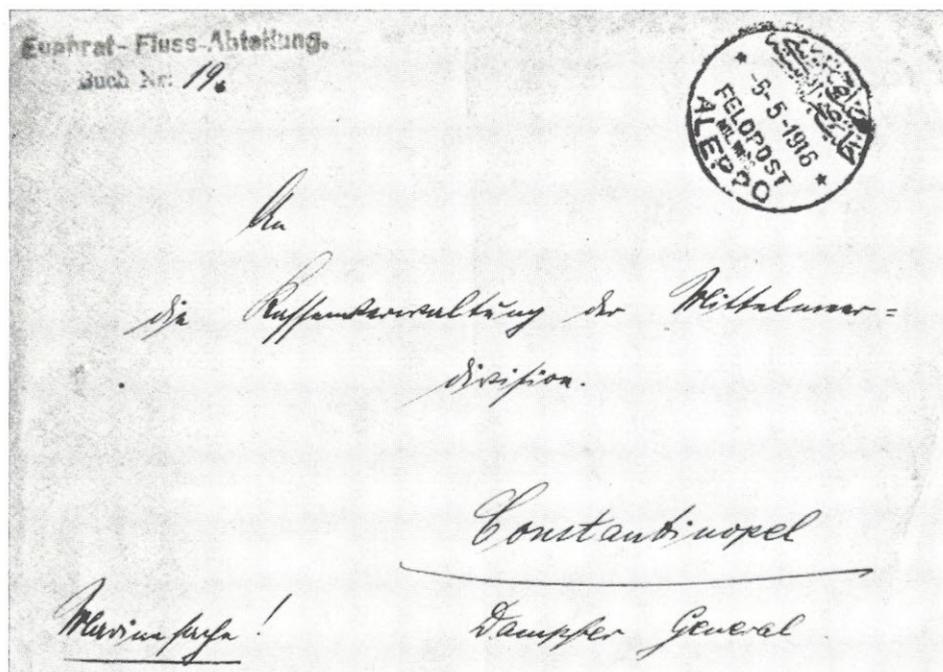
stabsoffizier der „Mittelmeerddivision“, Korvettenkapitän Wilhelm Busse, den Auftrag, zum Euphrat zu reisen, um dort Möglichkeiten zur Aufnahme einer Flußschiffahrt und dem Einsatz von Streikräften der Kaiserlichen Marine zu erkunden.

Zur gleichen Zeit, am 5. Februar 1916, verließen auch Oberleutnant z. S. Karl Rassel und der Marine-Baumeister Schneider Konstantinopel zur Fahrt nach Dscherablus (am Euphrat). In Aleppo trafen sie mit Korvettenkapitän Busse zusammen und gemeinsam erreichten sie am 17. Februar Dscherablus.

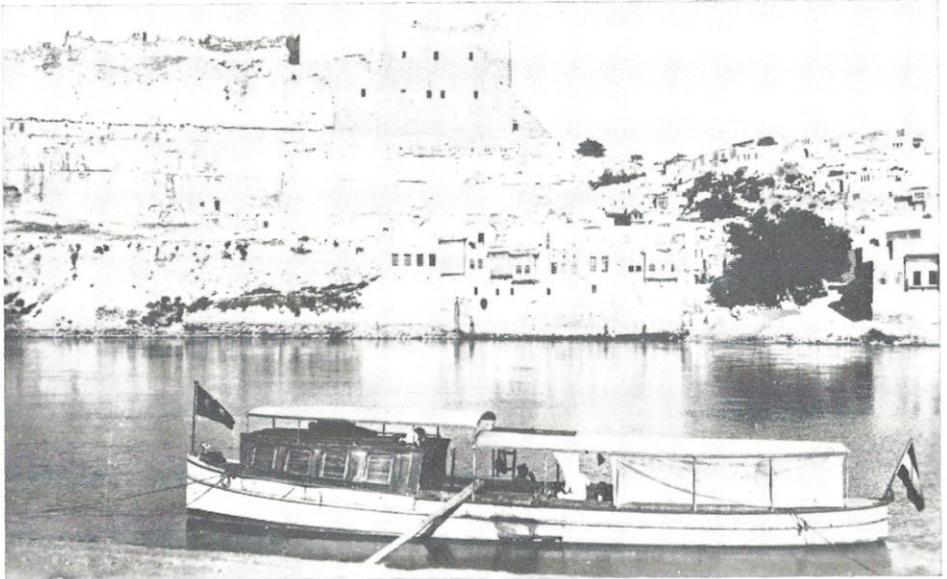
Dort wurden in einem noch aus der Zeit des Baus der großen Euphratbrücke vorhandenen festen Lager Unterkünfte für ca. 150 Marine-Soldaten geschaffen. Am Fluß wurde eine Horizontal-Helling gebaut, die zum Slippen von Scharturs (primitive Euphrat-Flöße) geeignet war.

Mitte Februar 1916 reiste als Chef der Flußabteilung Kapitänleutnant von Mücke (vorher Kreuzer „Emden“) zum Euphrat. Gleichzeitig wurde er Chef des Stabes beim türkischen Befehlshaber der „Osmanischen Euphrat-Abteilung“.

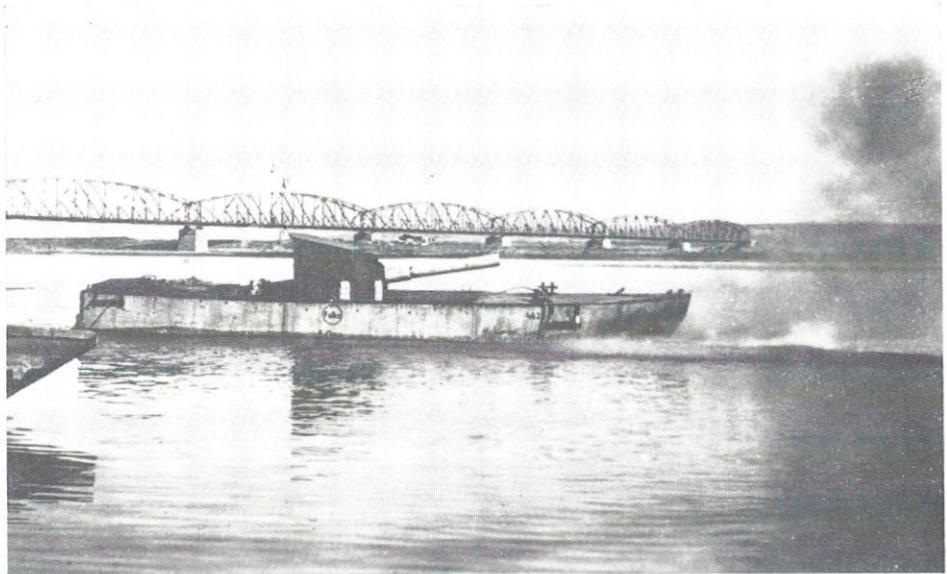
Die deutschen Abteilungen, die zum Euphrat kommandiert wurden, hatten in erster Linie die Aufgabe, durch Überwachung des Baus landesüblicher Fahrzeuge, fast nur Flöße (Scharturs), dafür zu sorgen, daß der Nachschub für die türkischen Armeen in Mesopotamien mit der Zentrale in Bagdad gesichert wurde. Als bewaffnete Begleitboote gingen am 27. März 1916 von Konstantinopel aus drei aus Deutschland eingetroffene kleine Motorboote zum Euphrat ab, die von Leutnant zur See Striesow und einigem seemannischen Personal begleitet wurden. In Dscherablus wurden sie als



Dienstbrief vom 5. 5. 1916, gestempelt in Aleppo bei der Feldpoststelle der „Deutschen Militärmission in der Türkei“.



**Flußkanonenboot „A“** der „Euphrat-Flußabteilung“. Die gleiche Größe hatten die Flußkanonenboote „B“, „C“ und „D“ — alle mit sechs Mann Besatzung. Sie dienten meistens nur als Schlepper der Geschützleichter, als schnelle Verbindung zu den einzelnen Etappen, aber sie wurden auch im Kampf eingesetzt.



**Geschützleichter „Falke“**, in Einzeiteilen aus Deutschland zum Euphrat gebracht und dort zusammengebaut. Im Hintergrund die große Brücke bei Dscherablus.

### **Flußmotorboote „A“, „B“, „C“**

in Dienst gestellt. Sie dienten auch als Schleppboote für ebenfalls aus Deutschland mit der Eisenbahn bis zum Euphrat beförderte

### **Geschützleichter**

die mit 10,5-Zentimeter-Schnellade-Geschützen bestückt wurden. (Zwei dieser Leichter waren auf der kleinen Werft zusammengebaut worden, von denen einer „Falke“ hieß. Der Name des zweiten ist nicht bekannt.)

Ab Mitte/Ende März 1916 wurden auf der Werft oberhalb der Euphratbrücke bei Dscherablus die ersten Transport-Scharturs fertiggestellt, die dringend benötigt wurden. Bald darauf kam aus Konstantinopel als viertes Flußmotorboot „D“, das von seiner Besatzung, die ebenfalls mitgekommen war (sechs Mann der „Mittelmeerdivision“) sofort in Dienst gestellt wurde.

Im Juni 1916 kehrte Korvettenkapitän Busse nach Konstantinopel zurück. Dort konnte er durchsetzen, daß Kapitänleutnant Paul Seyffardt mit einem Marine-Vermessungskommando in Marsch gesetzt wurde, das den gesamten Fluß neu vermessen sollte. Auch Kapitänleutnant von Mücke kehrte nach Konstantinopel zurück.

Der Beschluß der türkischen Heeresleitung, die Rückeroberung des Iraks in die Wege zu leiten, wozu auch weitere deutsche Heeres-Abteilungen kommandiert wurden, hatte zur Folge, daß es auch laufende Verstärkungen für die „Euphrat-Flußabteilung“ der Kaiserlich deutschen Marine gab. Kapitänleutnant Martin von Cappeln wurde am 21. Juli neuer Chef der Flußabteilung, am 17. August 1916 übernahm er in Dscherablus das Kommando; mit ihm waren 30 weitere Marine-Soldaten gekommen. Die gesamte Abteilung mußte neu organisiert werden. An weiteren Booten waren in Deutschland zwölf große Flußmotorboote bestellt worden; zusätzlich kamen am 24. September noch einmal 50 Matrosen in Begleitung des Oberleutnants zur See Raspel sowie des Leutnants zur

See Brinckmann in Dscherablus an. Weil jedoch eine ganze Anzahl von den Männern des Marine-Personals krank zurück nach Konstantinopel geschickt werden mußte, blieb die Stärke des Kommandos gleich, es waren nie mehr als etwa 60 bis 80 Mann.

Eine Zeitlang herrschte „trügerische Ruhe“ in Mesopotamien, dann griffen die Engländer mit starken Kräften an und am 11. März 1917 fiel Bagdad in ihre Hände. Diese Metropole sollte ihnen auf türkischen Wunsch aber wieder abgenommen werden. Die „Euphrat-Flußabteilung“ sollte dabei als artilleristische Verstärkung der deutschen „Heeresgruppe Falke“ eingesetzt werden. Kapitänleutnant von Cappeln stellte mit seinem Personal zwei kleine Kampfgruppen zusammen, wobei er allerdings nur auf die Kanonenboote sowie Scharturs und zwei Geschützleichter zurückgreifen konnte:

#### **Kampfgruppe I**

Flußkanonenboote  
vier große Kanonen-Scharturs  
vier Transport-Scharturs

#### **Kampfgruppe II**

drei Kanonen-Scharturs  
laufende Neubauten von Scharturs  
vier Munitions-Scharturs

Wegen des Angriffs der Engländer in Palästina wurde die „Heeresgruppe Falke“ dann aber dort und nicht in Mesopotamien eingesetzt.

Als Stützpunkte auf dem Euphrat dienten der „Euphrat-Flußabteilung“ mehrere „Etappen“. Darüber ist im offiziellen marine-geschichtlichen Werk „Der Krieg zur See 1914—1918“, herausgegeben vom Marine-Archiv (gedruckt beim Verlag E. S. Mittler und Sohn, Berlin 1923) folgendes ausgeführt:

„Zur Überwachung des Schifffahrtsbetriebes auf dem Euphrat und zur Ausführung der Strombezeichnung sollten Motorboote dienen, von denen zwölf in Deutschland bestellt wurden. Sie stützten sich auf folgende Etappen:

Kommando der Euphrat-Flussabteilung

فرات نهري قوماندانگي  
922

*Stu*



die Kaiserliche Werk  
Schiffsbüchelerger

Marinocache

*Wilhelmshaven*

Dienstbrief vom 13. 10. 1917 der „Euphrat-Flußabteilung“ mit Stempel der „Deutschen Feldpost-Expedition Nr. 663“ der „Heeresgruppe Falke“, die zu dieser Zeit ihr Hauptquartier in Aleppo hatte.

Kommando der Euphrat-Flussabteilung

فرات نهري قوماندانگي  
- 2004 -



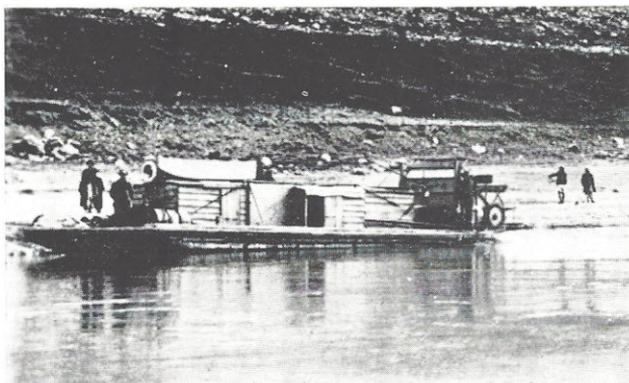
Schiffsbüchelerger

Kaiserliche Werk 230

*Wilhelmshaven*

Dienstbrief vom 22. 7. 1918 vom selben Kommando. Der Feldpoststempel ist der der „Deutschen Feldpost-Station 510“ in Aleppo. Die Feldpoststempel sind an der Stellung der drei Sterne unterscheidbar.

In Dscherablus gebaute Schar-turs der „Euphrat-Flußabteilung“. Das Bild unten zeigt eine Konstruktion der Kaiserlich deutschen Marine mit „Heck-Schaukelrad-Antrieb“, die sich gut bewährte.

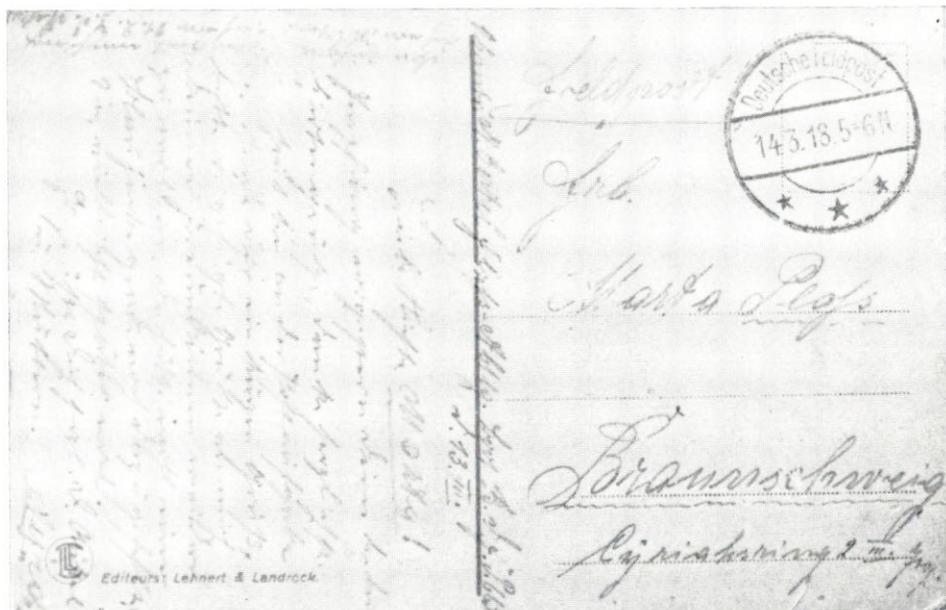


Dscherablus  
 Meskene  
 Rekka  
 Dar es Sor  
 Albu Kemal  
 Anah

An diesen Punkten befanden sich größere Unterkunftseinrichtungen, Reparaturgelegenheiten und Funkstationen. Durch diese sechs eigenen Stationen hatte der Kommandeur der Flußabteilung den Melde- und Befehlsdienst auf der Flußstrecke, unabhängig vom Landtelegraphen, in der Hand. Für den Flußkampf wurden zwei Kampfgruppen vorgesehen . . .“

Ende Dezember 1916 wurden in Dscherablus die ersten der zwölf großen Flußmo-

torboote, die mit der Eisenbahn ankamen, übernommen. Sie waren fast 2½ Monate unterwegs von den Bauwerken „Schloßwerft Hamburg“ und „Werft Kremer“ in Elmshorn. Jedes Boot brachte sechs Mann Besatzung aus Konstantinopel mit. Bis Mitte 1917 waren vier große Motorboote vorhanden. Ebenfalls kamen, in Bauteile zerlegt, zwei weitere Eisenleichter, die mit schweren Geschützen bestückt wurden. Weitere große Flußmotorboote wurden zwar auf den beiden genannten Werften gebaut, einige davon kamen auch bis nach Konstantinopel, wurden dort aber beim Brand nach einer großen Explosion auf dem Bahnhof Haidar Pascha vernichtet. Die zum Einsatz gelangten Boote waren



**Feldpostkarte vom 13. 3. 1918** mit Absenderangabe: „Obermatrose A. Oertel, Fluß-Abtlg. Boot B, D.F.P. 663“ (D.F.P. = Deutsche Feldpost). Der Feldpoststempel ist der aus Aleppo der „Heeresgruppe Falke“. Dieser Beleg ist der bisher einzig bekannte der beiden Flußflottillen, bei der die Bezeichnung des Bootes in der Absenderangabe genannt ist.

### Flußkanonenboote „I“ — „IV“

die Boote „V“ bis „VIII“ verbrannten in Haidar Pascha, die anderen blieben in Deutschland und wurden zu verschiedenen Verbänden an der Ost- und Nordseeküste kommandiert.

Die ungewohnten klimatischen Bedingungen, die besonderen Eigenheiten des Flusses, Brennstoffmangel für die Boote, Krankheiten des Personals waren Anlaß zur Rückkommandierung eines Teils des Marine-Personals nach Konstantinopel, auch der Chef der Abteilung, von Capeln, kehrte im Herbst 1917 in die Heimat zurück.

Im Oktober 1917 mußten von der „Euphrat-Flußabteilung“ Marine-Bedienungsmannschaften und mehrere der 10,5-Zentimeter-Schnellade-Geschütze nach Syrien abgegeben werden, wo sie in der Nähe von Ajas in Stellung gebracht wurden. Dieses Kommando wurde als

### Dschemal-Pascha-Batterie

bezeichnet und sollte dem Küstenschutz dienen, denn es wurden englische Landungen an der syrischen Küste befürchtet. Dem selben Zweck war auch die Aufstellung der

### Marine-Flugstation Mersina

zugesacht, für die die „Wasserflieger-Abteilung des Sonderkommandos der Marine“ in der Türkei die Flugzeuge stellte. Eine kleinere Gruppe Marine-Soldaten wurde vom Euphrat abkommandiert und bildete die

### Marine-Abteilung See Genezareth

Dazu nahmen sie eines der Flußkanonenboote sowie einen Geschützleichter mit. (Diese Abteilung wurde dem Kommando des „Armee-Kraftfuhrparks Tiberias“ unterstellt.) Auf dem See Genezareth kam es aber zu keinerlei Einsätzen der Marine.

Fortsetzung im nächsten Heft



ВЫДАТЬ УПРАВЛЕНИЮ *H. Meyer*  
**Post-Einlieferungsschein**  
 ЗАПИСАНО ПОЧТ. № *2204*

Gegegenstand (bei Postanweisungen auch Nr.)	<i>4/1788 [illegible]</i>
Wertangabe	<i>1000</i>
Gewicht	<i>Telegr. Auftragschein</i>
Empfänger	<i>Abhalten</i>
Bestimmungsort	<i>Opp. 18</i>

Jerusalem, den *16. Okt.* 1906

Post-Annahme  
*[Signature]*  
 C-62

Quittung des deutschen Postamtes in Jerusalem vom 16. Oktober 1906.

Vermutlich sind die beiden russischen Stempel bei einer russischen Dienststelle auf den Post-Einlieferungsschein gekommen, denn oben befinden sich noch zwei russische Unterschriften.

Vorlage: K.-H. Meyer

### Tsingtau, japanischer Stempel

Unser Mitglied Werner Ahrens stellte in Heft 29/30 vom März 1963 (Seiten 474/475) die Frage, wie wohl der japanische Stempel

ausgesehen haben mag, der in Tsingtau verwandt wurde, nachdem das Pachtgebiet im November 1914 durch die Japaner besetzt worden war. Genannt wird ein Stempel mit europäischer Namensschreibung.

Doch wurde dieser Stempel, der auch für uns lesbar ist, nicht sofort eingesetzt, zuerst kam einer in rein japanischer Schrift zum Gebrauch, wie ihn nun unser Mitglied Walter Gottlöber auf einem Einschreiben nach Tientsin in China vorlegte. Der Absender war Frau A. Röper. Diese Firma war seit der Jahrhundertwende in Tsingtau ansässig und es sind eine Reihe von Briefen und anderen Belegen aus der vorhergehenden deutschen Zeit bekannt.

Das Datum im japanischen Stempel muß von hinten nach vorn gelesen werden und ist das des 10. Februar 1916. Die beiden japanischen Stempel bedeuten „Einschreiben“ und „Zensur“. Damit ist dann auch nachgewiesen, daß die Besatzungsbehörden ausgehende Post der verbliebenen Deutschen kontrollierten und zensierten. Auf der Rückseite des Briefes ist erneut der Zensurstempel und zusätzlich der Ankunftsstempel des japanischen Postamtes Tientsin vom 12. 2. 1916 abgeschlagen.

esbe



Brief aus Tsingtau nach Tientsin mit japanischer Briefmarke aus der Zeit nach der Besetzung.

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.