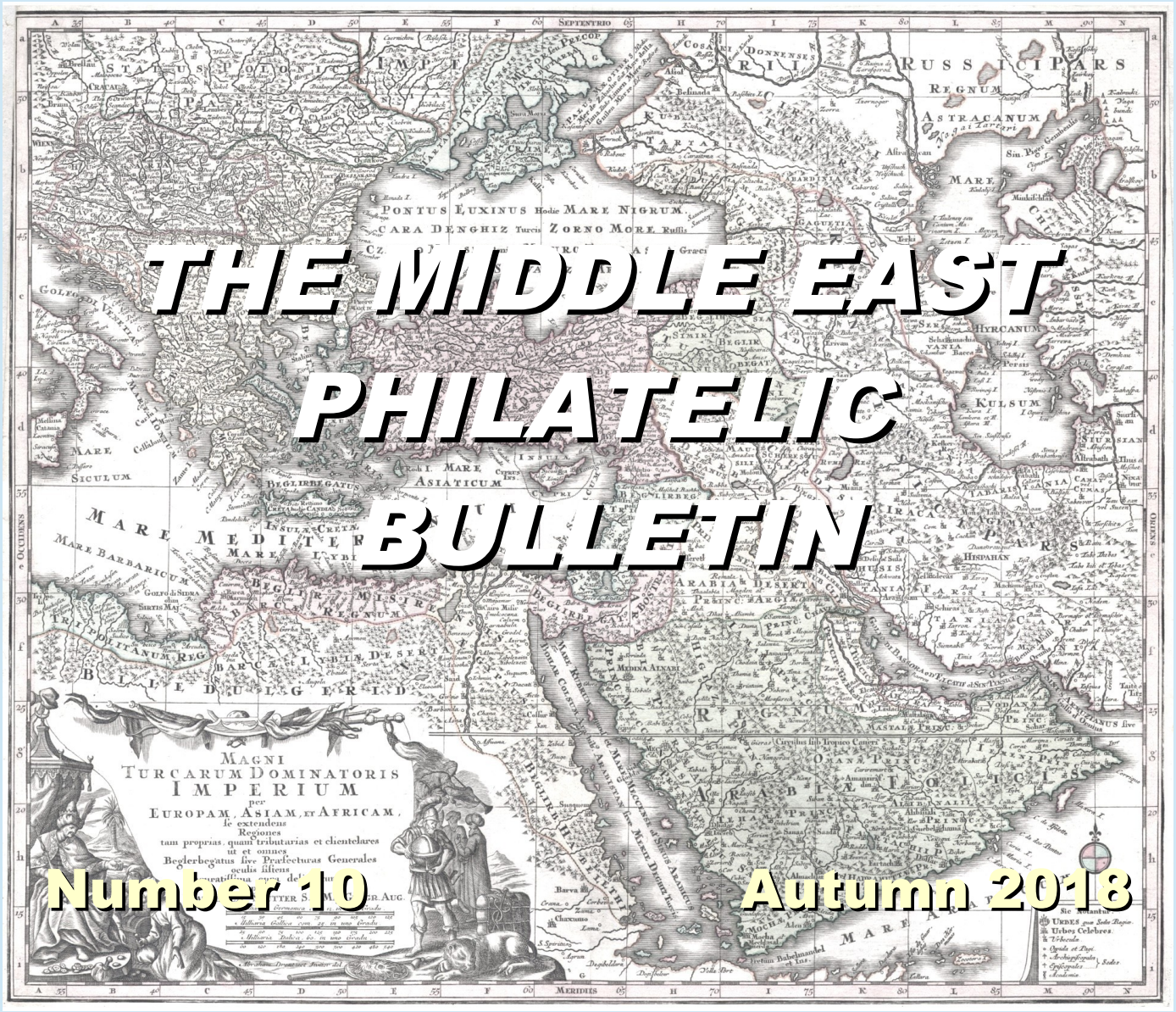


THE MIDDLE EAST PHILATELIC BULLETIN

Number 10 **Autumn 2018**

More Bolthausen Picture Post Cards

Beyrouth-Baghdad-Téhéran-Autombile (Eastern Transport Company)

A 1928 Dubai Paquebot Cover via Overland Mail to Antwerp?

LZ127 „Graf Zeppelin“ Orient Flight 1929: The Press Drops Over Palestine

The End of the Overland Mail Baghdad-Haifa

Mandate Postmarks in the West Bank 1948--50

British Mandate Postmarks and Registration Labels in the West Bank

The Jordan Revenue and “Aid” Overprint Stamps

Egypt in Palestine: Philatelic Souvenir Covers 1948/1954

Archive: The Postal Service in Palestine in 1922

Press Reports of the 1929 Zeppelin Orient Flight

THE MIDDLE EAST PHILATELIC BULLETIN

Number 10 *Autumn 2018*

Permalink: www.zobbel.de/mepb/MEP-Bulletin_010-B.pdf

CONTENTS

Joss & Löwenstein Perfins Revisted....3
Vladimír Münzberger
The Oriental Travels of Julius Bolthausen – Part 2: More Bolthausen Picture Post Cards....4
Tobias Zywietz with material from David Pearlman
A 1924 Share of Beyrouth-Baghdad-Téhéran-Autombile (Eastern Transport Company)....8
Rainer Fuchs
A 1928 Dubai Paquebot Cover via Overland Mail to Antwerp?....16
Rainer Fuchs (FRPSL, AIJP) w/m from Leo de Clercq (RDP, FRPSL)
The Missing Press Drop of the 1929 Zeppelin Orient Flight....19
Dieter Leder with material from Tobias Zywietz
The Raid on the Bethlehem Post Office on 13th September 1938 in Photographs (II) – Revisited....24
Tobias Zywietz with material from Daryl Kibble
The End of the Overland Mail Baghdad-Haifad....25
Rainer Fuchs
The Late Use of Mandate Postmarks in the West Bank 1948--50....33
Bernd-Dieter Buscke
British Mandate Postmarks and Registration Labels used in the West Bank of Jordan....48
Avo Kaplanian
Egypt in Palestine: Philatelic Souvenir Covers 1948/1954....57
Tobias Zywietz with material from Siegel Auctions
The Reply Coupons of Jordan: A Research Request....60
Suspension of Mail Service Israel–Gaza in 2009: An Internal Israel Post Notice....63
Tobias Zywietz with material from Daryl Kibble
Archive: The Postal Service in Palestine in 1922 including Postage Stamps of Palestine and Trans-Jordania, 1918–1922....66
Harry Charles Luke, Edward Keith-Roach, Dr. C. R. B. Eyre
with an introduction by Tobias Zywietz
Archive: Press Reports of the 1929 Zeppelin Orient Flight....86
Tobias Zywietz
Recent Philatelic Journals....151
Adverts Section....166
Editorial....185
Imprint....187
Data Protection Policy....188
In the Next Issue....194

COPYRIGHT

THE MIDDLE EAST PHILATELIC BULLETIN in its entirety is Copyright © by Tobias Zywietz, Neulingen, Germany, 2018.

Items may be copied for bona fide philatelic publication (but not for commercial advertising or promotion) with a clear bibliographic acknowledgement of the source including a web-link, e.g.: "Zywietz, Tobias: *Editorial*. In: The Middle East Philatelic Bulletin, no. 1, 2015, pp. 114–116. Free download: www.zobbel.de/mepb/mepbulletin.htm." The publisher should be contacted for permission in any case. All individual articles and images published herein marked "Copyright ©" remain under the copyright of their respective authors. Authors should be contacted prior to any re-publication for their permission.

The illustration on the cover page is based on a 1730/1740 map by Matthaeus Seutter: *"Magni Turcarum Dominatoris Imperium Per Europam, Asiam Et Africam."* Source: Wikimedia Commons. commons.wikimedia.org (licence: public domain).

Release: 2018-12-16 – B (reduced image quality)

Joss & Löwenstein Perfins Revisted

by Vladimír Münzberger[1]

Copyright © 2018

Thank you very much for the pictures and for the article.[2] Maybe it could be interesting to add an image of a post card sent by the company from Prague. Attached is a picture of my card with **M.J. & L** perfin sent in 1890 to Amsterdam. This card is featured on sheet 29 of my exhibit "*Perfins and their forerunners in Cisleithania until 1900.*"[3]



Fig. 1: Perfin **M.J. & L.** – M. Joss & Löwenstein, Prague / Praha.
Manufacturer of men's and women's underwear.
Stationery card (1890/III issue) to Amsterdam. 11.11.1890 (Praha Poříč).
Postage to abroad, 2 Kreuzer + 3 Kreuzer (with perfin). Arrival postmark: 12.11.1890.
The only item known with this perfin on the 1883 Austrian stamp issue.

1 Vladimír is an eminent specialist on Czech and Austro-Hungarian perfins and postal history.

2 Referring to Varjabedian, Vahe: *Joss & Löwenstein Perfins on an Egyptian Postal Stationery Card*. In: The Middle East Philatelic Bulletin, no. 8, 2018, pp. 3–7.

3 Münzberger, Vladimír: *Perfins and their forerunners in Cisleithania until 1900 = Perfiny a jejich předchůdci v Předlitavsku do roku 1900*. 2017. 80 sh. In: Exponet, online: http://www.exponet.info/exhibit.php?exhibit_ID=1343&lng=EN (accessed 20.06.2018).
Levant Perfins are shown in Vladimír's exhibit *Perfins Of Austrian Levant = Perfiny rakouské Levanty*. 2009. 16 sh. In: Exponet, online: http://www.exponet.info/exhibit.php?exhibit_ID=326&lng=EN (accessed 20.06.2018).

The Oriental Travels of Julius Bolthausen
Part 2: More Bolthausen Picture Post Cards

by Tobias Zywietz with material from David Pearlman

Copyright © 2018

In the first issue of MEPB, I published an article about the post cards of Julius Bolthausen, a tour operator who organised educational journeys (primarily for teachers and clergymen) to Egypt and Palestine: known are 62 trips before World War I and a further 21 in the 1920s. My article was reprinted in the OPAL Journal in 2016.

I asked for other examples of Bolthausen post cards or further information thereon. Sadly, there was only one substantive response regarding these post cards: David Pearlman sent me pages from his post card collection. In his original e-mail,[1] Pearlman gave these explanations:

> *I liked your article in OPAL on "The Oriental Travels of Julius Bolthausen". I have collected postcards of Palestine for many years and have copies of all of the postcards published by C.A. & Co (which is C. Andelfinger & Co).*
>
> *(1) You showed 2 examples of postcards with the name of Bolthausen printed on them. Bolthausen certainly regularly used these C.A. & Co postcards. I have the following numbers with the printed name 709/1, 781/35, 782/38, 782/39, 783/45, 790/57.*
>
> *(2) Some of the C.A. & Co postcards did not have the name printed on them. Instead were the typed words: "Gruss von der _ _ Orientfahrt", see attached copies.*
>
> *(3) Bolthausen also produced his own cards, usually with photos of the groups of participants. I attach copies of some examples.*
>
> *(4) One card of Reise Nr 10 has an explanation of the tour and the tour guide.*
>
> *(5) You showed a photo of the Bolthausen family. This was produced as a postcard.*

Carl Andelfinger & Co.

Identifying the publisher's name was especially useful for my further research: *Kunstanstalt Carl Andelfinger & Co.*[2] Despite the company existing until 2011,[3] I actually found rather little further information. There were two addresses in Munich's Ludwigsvorstadt before World War I: in 1899 the company resided at Landwehrstr. 59 and by 1906 had moved several hundred metres south to Lindwurmstr. 24.



Andelfinger produced art prints and artistic post cards, but also traded on a wealth of related material and office supplies and stationery (see *fig. 1* to the right).[4] Contemporary adverts (see *fig. 3*) mention advertising material and posters, artistic prints, (restaurant) menus, programmes, brochures, business cards. Methods included typography, colour and halftone collotype, halftone lithography and photogravure (héliogravure), as well as embossing.

1 E-Mail to the editor, dated 28.04.2016.
2 Often also *Kunstanstalt Carl Andelfinger & Cie.* Note that "Co." and "Cie." are conterminous. in German.
3 Company records show that "C. Andelfinger & Cie. Inhaber Ernst-Günter Strauß, München" at Herrenchiemseestr. 10, 81669 München, ceased to exist in 2011. Cf. records at the Moneyhouse website.
4 Source: Online shop *Veikkos.com*. https://www.veikkos.com/description.php?II=259934.

The minimum print-run for post cards was just 10 (price: 20 Pfennig per card), for "postage stamps photographs" (see similar product in *fig. 2*) just 20. Andelfinger also traded in the "MONO" stationery system,[5] and sold general office supplies like typewriters and pocket calculators.



Fig. 2: Postage stamp-like advertising labels, 1912.[6]
The motifs are landmark buildings from the 8 regions of Bavaria on occasion of the 1912 "Oktoberfest" in Munich.



Fig. 3: Backside of an advertising card, after 1906.

Andelfinger specifically solicited to produce picture post cards from drawings, paintings and photographs "fast and cheap," so any person could easily have their topics and motifs printed, probably also Julius Bolthausen.

The Perlberg and Wuttke cards with oriental motifs offered by Bolthausen were likely bought by him in bulk from Andelfinger. They were applied (by Andelfinger or at a later stage by Bolthausen himself) with the additional imprints *"Verlag Julius Bolthausen, Solingen."* and *"Jul. Bolthausen, Orient-Reisebureau, Solingen."*

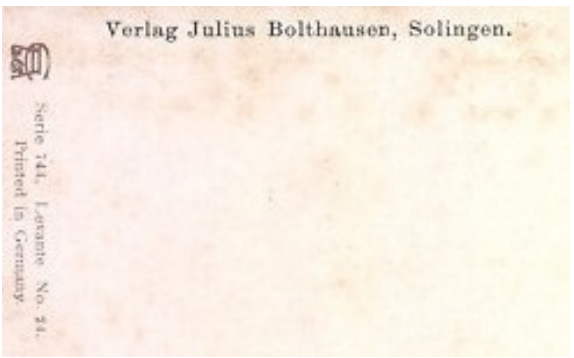


Fig. 4: "Verlag Julius Bolthausen, Solingen."

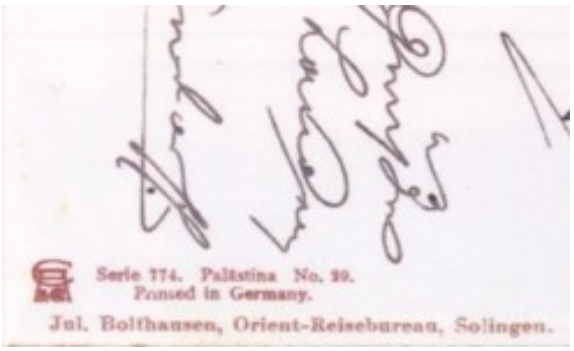
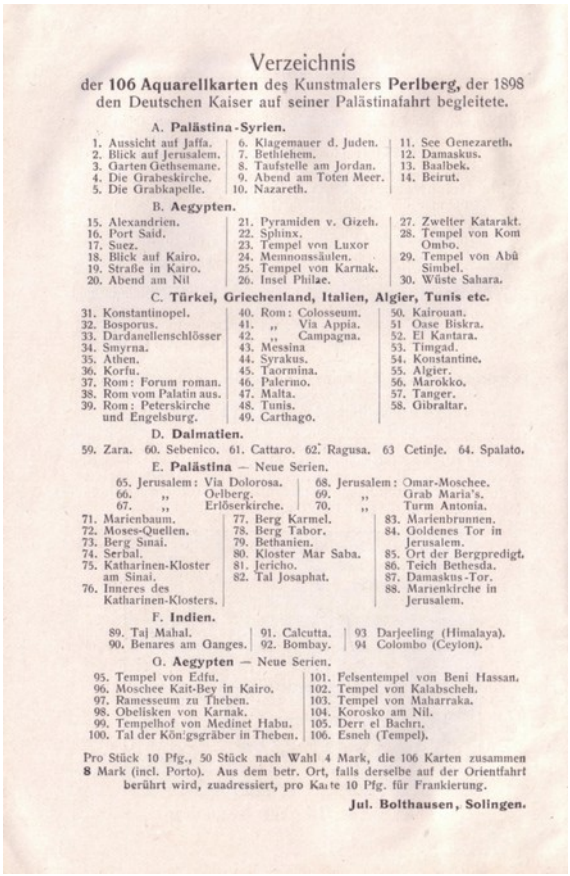


Fig. 5: "Jul. Bolthausen, Orient-Reisebureau, Solingen."

5 A system of standardised 11.5×16.5 cm multi-purpose card and storage system, invented in 1905 by Karl Wilhelm Bührer (1861–1917), precursor to Wilhelm Ostwald's *Weltformat* and the *DIN* system of paper formats.

6 Source: Online shop *Veikkos.com*. https://www.veikkos.com/description.php?II=202138.



Verzeichnis

der **106 Aquarellkarten** des Kunstmalers **Perlberg**, der 1898 den Deutschen Kaiser auf seiner Palästinafahrt begleitete.

A. Palästina-Syrien.

1. Aussicht auf Jaffa. 2. Blick auf Jerusalem. 3. Garten Gethsemane. 4. Die Grabeskirche. 5. Die Grabkapelle. 6. Klagemauer d. Juden. 7. Bethlehem. 8. Taufstelle am Jordan. 9. Abend am Toten Meer. 10. Nazareth. 11. See Genezareth. 12. Damaskus. 13. Baalbek. 14. Beirut.

B. Aegypten.

15. Alexandrien. 16. Port Said. 17. Suez. 18. Blick auf Kairo. 19. Straße in Kairo. 20. Abend am Nil 21. Pyramiden v. Gizeh. 22. Sphinx. 23. Tempel von Luxor 24. Memnonssäulen. 25. Tempel von Karnak. 26. Insel Philae. 27. Zweiter Katarakt. 28. Tempel von Kom Ombo. 29. Tempel von Abû Simbel. 30. Wüste Sahara.

C. Türkei, Griechenland, Italien, Algier, Tunis etc.

31. Konstantinopel. 32. Bosporus. 33. Dardanellenschlösser 34. Smyrna. 35. Athen. 36. Korfu. 37. Rom: Forum roman. 38. Rom vom Palatin aus. 39. Rom: Peterskirche und Engelsburg. 40. Rom: Colosseum. 41. „ Via Appia. 42. „ Campagna. 43. Messina 44. Syrakus. 45. Taormina. 46. Palermo. 47. Malta. 48. Tunis. 49. Carthago. 50. Kairouan. 51 Oase Biskra. 52. El Kantara. 53. Timgad. 54. Konstantine. 55. Algier. 56. Marokko. 57. Tanger. 58. Gibraltar.

D. Dalmatien.

59. Zara. 60. Sebenico. 61. Cattaro. 62. Ragusa. 63 Cetinje. 64. Spalato.

E. Palästina — Neue Serien.

65. Jerusalem: Via Dolorosa. 66. „ Oelberg. 67. „ Erlöserkirche. 68. Jerusalem: Omar-Moschee. 69. „ Grab Maria's. 70. „ Turm Antonia. 71. Marienbaum. 72. Moses-Quellen. 73. Berg Sinai. 74. Serbal. 75. Katharinen-Kloster am Sinai. 76. Inneres des Katharinen-Klosters. 77. Berg Karmel. 78. Berg Tabor. 79. Bethanien. 80. Kloster Mar Saba. 81. Jericho. 82. Tal Josaphat. 83. Marienbrunnen. 84. Goldenes Tor in Jerusalem. 85. Ort der Bergpredigt. 86. Teich Bethesda. 87. Damaskus-Tor. 88. Marienkirche in Jerusalem.

F. Indien.

89. Taj Mahal. 90. Benares am Ganges. 91. Calcutta. 92. Bombay. 93 Darjeeling (Himalaya). 94 Colombo (Ceylon).

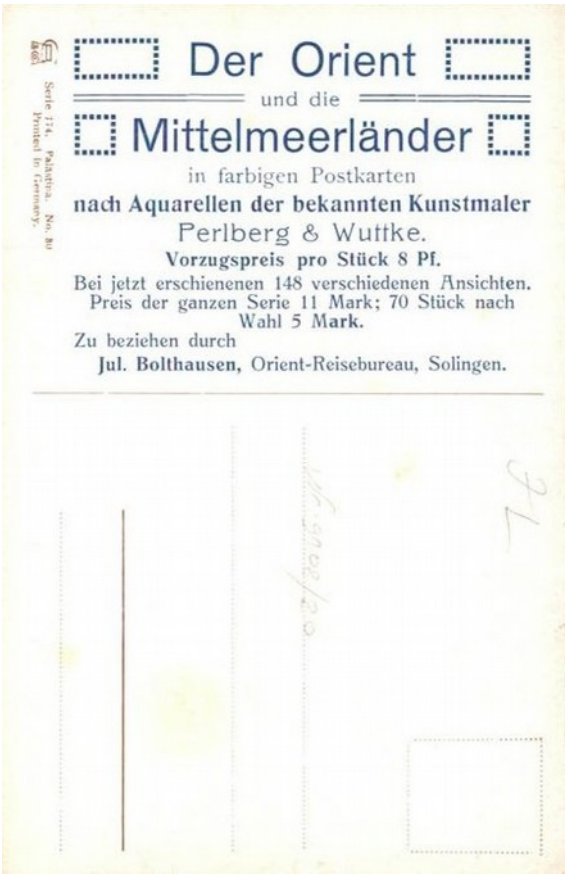
G. Aegypten — Neue Serien.

95. Tempel von Edfu. 96. Moschee Kait-Bey in Kairo. 97. Ramesseum zu Theben. 98. Obelisken von Karnak. 99. Tempelhof von Medinet Habu. 100. Tal der Königsgräber in Theben. 101. Felsentempel von Beni Hassan. 102. Tempel von Kalabscheh. 103. Tempel von Maharraka. 104. Korosko am Nil. 105. Derr el Bachri. 106. Esneh (Tempel).

Pro Stück 10 Pfg., 50 Stück nach Wahl 4 Mark, die 106 Karten zusammen 8 Mark (incl. Porto). Aus dem betr. Ort, falls derselbe auf der Orientfahrt berührt wird, zuadressiert, pro Karte 10 Pfg. für Frankierung.

Jul. Bolthausen, Solingen.

Fig. 6: 106 picture postcards with Perlberg motifs are advertised on page 28 of the 1909 Bolthausen brochure.



Der Orient

und die

Mittelmeerländer

in farbigen Postkarten

nach Aquarellen der bekannten Kunstmaler

Perlberg & Wuttke.

Vorzugspreis pro Stück 8 Pf.

Bei jetzt erschienenen 148 verschiedenen Ansichten. Preis der ganzen Serie 11 Mark; 70 Stück nach Wahl 5 Mark.

Zu beziehen durch

Jul. Bolthausen, Orient-Reisebureau, Solingen.

Fig. 7: Advert appearing on a card, dated 1910 or after: 148 picture postcards with motifs by Perlberg and Wuttke are offered.
Source: Ebay

The Postcards in David Pearlman's Collection

As stated in the introduction, David Pearlman sent me images from postcards in his collection some time ago. These will be presented in the next edition of MEPB. Here are just a few examples:



Figs. 8 and 8a: "Perlberg" post card from Bolthausen's 11th teachers' orient journey, Tiberias 8.08.1905. Sent as printed matter (10 pa) to a newspaper in Coburg: *Generalanzeiger für Thüringen und Franke*n.





Figs. 9 and 10: Picture post card from the 43rd journey (January 1912) depicting the travel party in front the Pyramids (left); and a card showing the large travel party at Bethel (near Jerusalem) of Bolthausen's *"first German teachers' journey to the Orient"* (1902). Printed by Hugo Grobben, Solingen (right).

Sources and Literature

- Zywietz, Tobias: *The Oriental travels of Julius Bolthausen. Part 1: the picture postcards*. In: The Middle East Philatelic Bulletin, no. 1, 2015, pp. 3–8.
- Zywietz, Tobias: *The Oriental travels of Julius Bolthausen. Part 1: the picture postcards*. In: OPAL Journal, no.233, 2016, pp. 3–14.
- Internationale Mono-Gesellschaft: *Pro-Mono: Flugblätter zur Verbreitung des Mono-Systems*. München: C. Andelfinger, 1906. 48 p. Online: https://archive.org/details/Pro-monoFlugbltterZurVerbreitungDesMono-systems (accessed 14.06.2015).
- *GS-MONO Internationale Monogesellschaft: Mono-Ansichten, 1903-1911 (Bestand)*. In: Helvetic Archives. Online: https://www.helveticarchives.ch/detail.aspx?ID=628119 (accessed 16.08.2018).
- Messner, Philipp: *Zur Geschichte der Normung der Papierformate in der Schweiz*. In: sph-Kontakte, no. 94, 2012, pp. 6–11. Online: http://www.isotype.ch/projekte/papierformatnormierung/ (accessed 16.08.2018).
- *Karl Wilhelm Bührer*. In: Wikipedia. Online: https://de.wikipedia.org/wiki/Karl_Wilhelm_B%C3%BChrer (accessed 16.08.2018).
- *C. Andelfinger & Cie. Inhaber Ernst-Günter Strauß*. In: Moneyhouse. Online: https://www.moneyhouse.de/C-Andelfinger-Cie-Inhaber-Ernst-Guenter-Strauss-Muenchen (accessed 14.06.2015).
- Various adverts and offers of C. Andelfinger found on Ebay: https://www.ebay.pl/itm/MUNCHEN-Werbung-1900-C-Andelfinger-Co-Kunst-Anstalt-Ansichts-Post-Karten-/162433442951?hash=item25d1c9a487 (accessed 15.06.2015) and https://www.ebay.de/sch/i.html?_osacat=0&_odkw=Andelfinger&_from=R40&_trksid=m570.l1313&_nkw=C.+Andelfinger+M%C3%BCnchen&_sacat=0 (accessed 16.08.2018).
- *Oktoberfest Sammlung: Bogen mit 8 Reklamemarken*. In: Veikkos.com. W0348305. Online: https://www.veikkos.com/description.php?II=202138 (accessed 16.08.2018).
- *Zeit ist Geld: Contorbedarf.* In: Veikkos.com. W0440107. Online: https://www.veikkos.com/description.php?II=259934 (accessed 16.08.2018).
- *Anna Garlin Spencer and Immanuel Benzinger. ca 1915.* Meadville Lombard Theological School [blog] . 14.10.2014. Online: http://meadvillelombard.tumblr.com/post/100023157595/anna-garlin-spencer-and-immanuel-benzinger-ca (accessed 20.11.2018).
- Advert by C. Andelfinger in: Kunst und Handwerk : Zeitschrift für Kunstgewerbe und Kunsthandwerk seit 1851, vol. 63, 1912–1913, p. II. Online: http://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/kuh1912_1913/0547 (accessed 15.08.2018).
- Mulzer, Martin: *Benzinger, Immanuel (1865-1935)*. March 2010. In: Das Wissenschaftliche Bibellexikon im Internet (WiBiLex). Online: http://www.bibelwissenschaft.de/stichwort/45544/ (accessed 15.08.2018).
- *Immanuel Benzinger*. Wikipedia. Online: https://de.wikipedia.org/wiki/Immanuel_Benzinger (accessed 15.08.2018).
- *The Society*. In: German Society for the Exploration of Palestine = Deutscher Verein zur Erforschung Palästinas. Online: http://www.palaestina-verein.de/wp/wordpress/?page_id=1030&lang=en (accessed 15.11.2018).

A 1924 Share of Beyrouth-Baghdad-Téhéran-Autombile (Eastern Transport Company)

by Rainer Fuchs (FRPSL, AIJP)[1]

Copyright © 2018

In my Overland Mail Baghdad–Haifa collection I also like to include pieces that are not directly related to postal history, but add to the understanding of the history of the area, and neatly fit as well. What I want to show here today is a share of *Eastern Transport Company*.

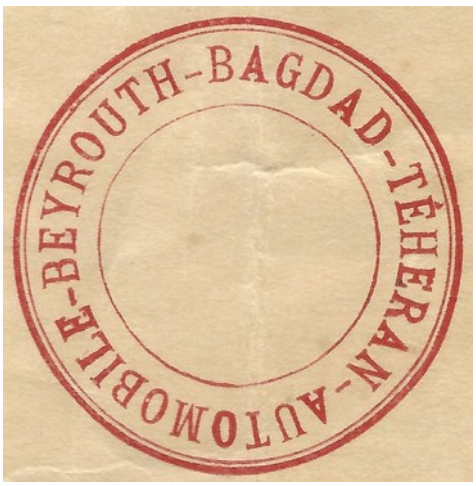
The *Eastern Transport Company* was apparently founded or converted into a public limited company based on shares in 1924. At least, shares were issued to investors that year. Interestingly, the shares were issued denominated in French Gold Francs, an indication of France's political influence in Syria. Transportation through the Syro-Iraqi Great Desert was mainly carried out by the *Nairn Transport Company*, which was backed by British interests.

I do not know when exactly the company was founded or started its service. On the basis of a contemporary map (see *fig. 2*)[2] it is evident that the *Eastern Transport Company* uses a different route through the desert than *Nairn Transport Company*.

In 1926 *Eastern Transport Co.* was taken over by *Nairn Transport Co.* Nairn had integrated the company into his own company and called the new company *Nairn Eastern Transport Company Ltd.* which was founded on 20th September 1926, exactly two years after this share was issued. The head office was in Damascus with a branch office in Beirut.

The share (see *fig. 3*) with a nominal value of 100 Gold Francs was issued on 22nd September by *Beyrouth-Bagdad-Téhéran-Automobile (Eastern Transport Co) S.A.* at Beirut:

> *Société Anonyme Libano-Syrienne au Capital de UN MILLION de Francs Or divisé en 10,000 Actions de Cent francs Or chacune*
> *Siège Social: à Beyrouth, 28, Avenue des Français*
> *Siège Administratif: à Paris, 5 Rue Tronchet*
> *Statuts déposés au Haut-Commissariat de la République Française en Syrie et approuvés le 5 Août 1924*



The interest coupons are still attached. A total of 10,000 shares have been issued: this is the only example known to date. On the back as well as on the coupons of the share there are company seals printed in red with the inscription "Beyrouth–Bagdad–Téheran–Automobile" (see *fig. 1* on the right).

It would be interesting to know if Nairn shares were issued by the new company and what they looked like. The quintessence is that with a collection topic such as Overland Mail Baghdad–Haifa there is still much to be discovered. For me, that is the very attraction to it.

1 Translated by Tobias Zywietz. The shorter German version was published in Türkei-Spiegel 122.

2 I received a high-resolution scan from the English National Archive after paying a hefty fee. The map is part of an article published in the Journal of Architecture, that contains some more maps (e.g. of Baghdad and Basra) as well as very interesting photos.

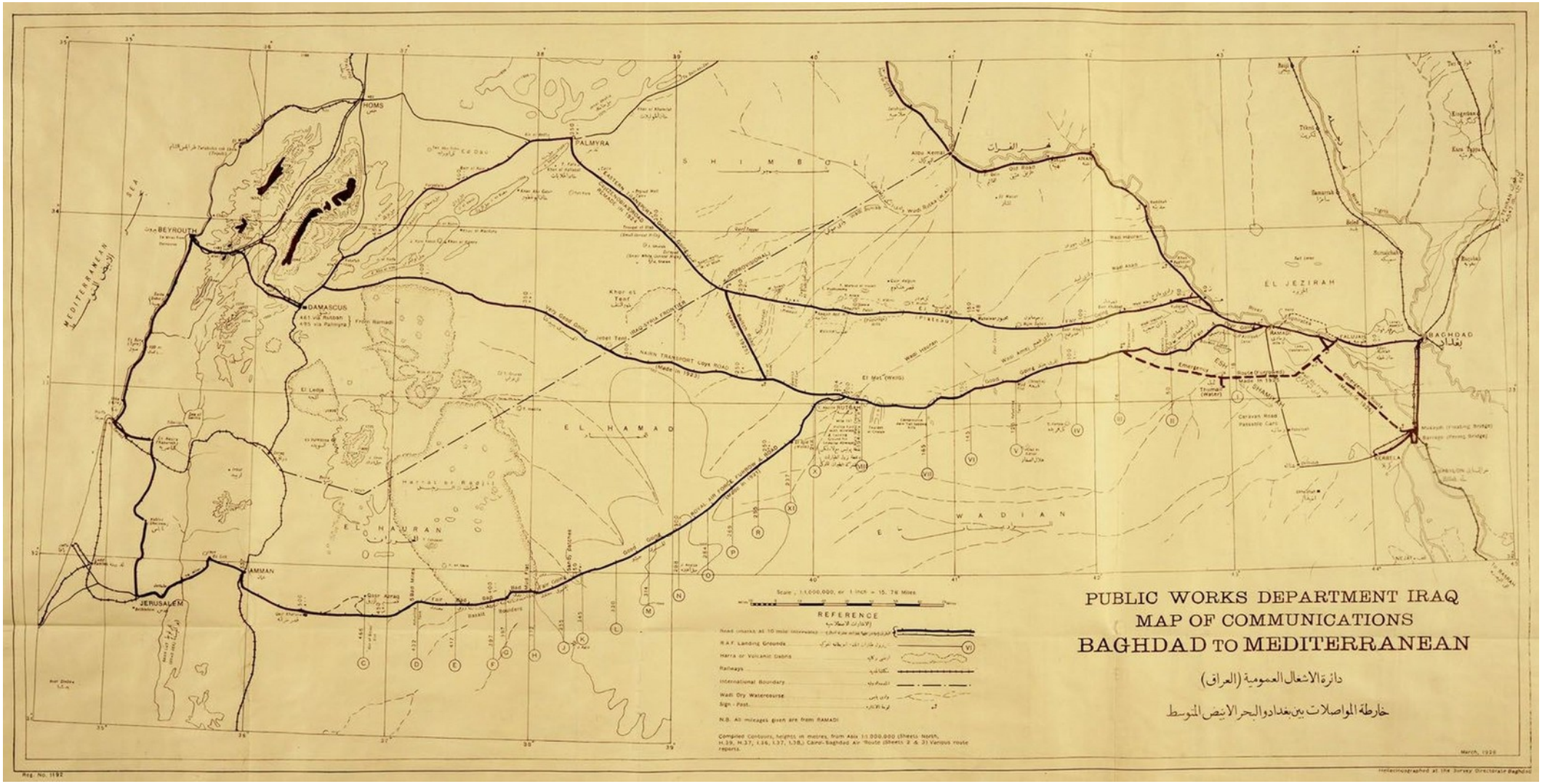


Fig. 2: Map entitled "Map of Communications, Baghdad to Mediterranean" furnished by the Ministry of Public Works of Iraq showing transportation routes of both *Nairn Transport Co.* and *Eastern Transport Co.* This map also shows the 'air furrows' which were created by the British Royal Air Force (R.A.F.) as direction signs in the desert.



Fig. 3:

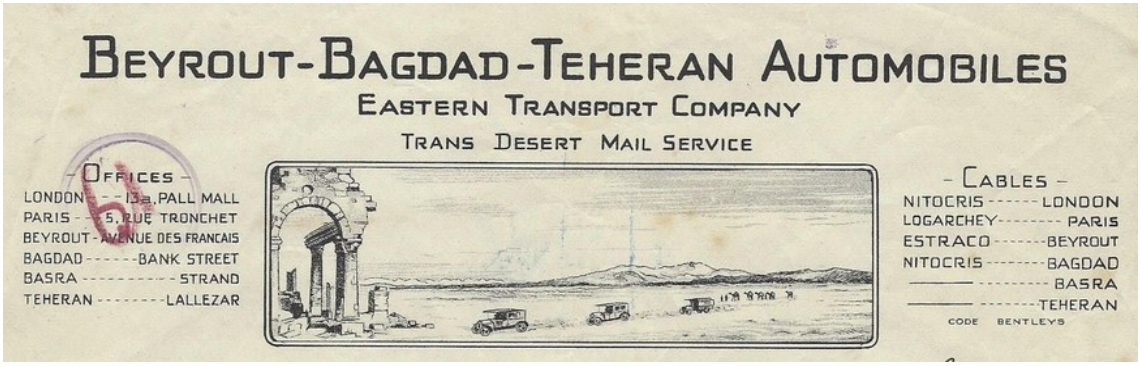
The 1924 B.B.T.A. share for 100 Gold Francs issued on 22.09.1924 by *Beyrouth-Bagdad-Téhéran-Automobile (Eastern Transport Co) S.A.* at Beirut.

This is one of only two shares known to date.

An Interesting Company Letter

During the World Stamp Competition held in West-Jerusalem in May 2018, I was approached by an Israeli dealer who offered me the letter shown below[3] with a letterhead of the *Eastern Transport Company*. The *Nairn Transport Company* had established the commercial Overland Mail Baghdad–Haifa and on 20th September 1926 formally took over the *Eastern Transport Company*: on that date they registered the new merged company under the name *Nairn Eastern Transport Company*.

The letter is dated 27th September 1926 (seven days after the two companies' merger), still using the old letterhead (see *fig. 4* below): BEYROUT-BAGDAD-TEHERAN AUTOMOBILES / EASTERN TRANSPORT COMPANY / TRANS DESERT MAIL SERVICE.



Although it is commonly known that the *Nairn Transport Company* entered into contract with several Middle-Eastern postal administrations, the details (such as start and end dates, remuneration, penalties, etc.) are only known for their contract with Iraqi Post.

For me it is very surprising that in 1926, at a time when the contract between *Nairn Transport Company* and the postal administration of Iraq was still active, the *Eastern Transport Company* apparently transported mail. Several questions arise: on behalf of which country did this happen? Was mail sent only eastwards from Beirut to Baghdad and further to Teheran (where they had offices)? Or was this only British diplomatic mails between Iraq and Iran, as Christina Grant reports?[4]

Sources and Literature

- Jackson, Iain: *The architecture of the British mandate in Iraq: nation-building and state creation*. In: The Journal of Architecture, vol. 21, 2016, no. 3, pp. 375–417. DOI: 10.1080/13602365.2016.1179662. Online, 17.05.2016: https://doi.org/10.1080/13602365.2016.1179662.
  PDF: http://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/13602365.2016.1179662.
- Original source of map (*fig. 3*): *File FO925/41365*. The National Archives, http://nationalarchives.gov.uk/.
  See also: http://fuchs-online.eom/overlandmail/00_The_Routes.htm#A_Road_Map_dated_1926.
- Fuchs, Rainer: *Eastern Transport Company.* Online: http://fuchs-online.com/overlandmail/00_Eastern_Transport_Company.htm.
- Fuchs, Rainer: *Overland Mail Baghdad Haifa pages.* Online: http://fuchs-online.com/overlandmail.
- Fuchs, Rainer: *Overland Mail Baghdad-Haifa 1923-1948; [competition exhibit]*. Online: http://www.exponate-online.de/e_exponat.asp?a=1&e=144.
- Grant, Christina P.: *The Syrian desert : caravans, travel and exploration*. London: A.C. Black, 1937. 418 p. Online: https://archive.org/details/in.gov.ignca.1796 (accessed 3.09.2017).

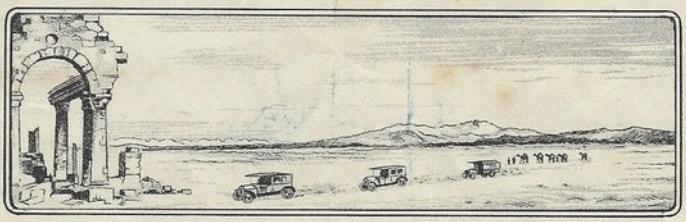
3 See *fig. 5* on p. 12.
4 Cf. quotation on p. 14, taken from Grant, 1937.

BEYROUT-BAGDAD-TEHERAN AUTOMOBILES

EASTERN TRANSPORT COMPANY

TRANS DESERT MAIL SERVICE

– OFFICES –
LONDON - - - 13a, PALL MALL
PARIS - - - 5, RUE TRONCHET
BEYROUT - AVENUE DES FRANCAIS
BAGDAD - - - - - - BANK STREET
BASRA - - - - - - - - - - STRAND
TEHERAN - - - - - - - - LALLEZAR



– CABLES –
NITOCRIS - - - - - - LONDON
LOGARCHEY - - - - - - - - PARIS
ESTRACO - - - - - - - BEYROUT
NITOCRIS - - - - - - - - BAGDAD
——— - - - - - - - - - BASRA
——— - - - - - - - - TEHERAN
CODE BENTLEYS

Beyrouth, le 27 Septembre 1926

14. OCT. 1926

4543

Monsieur Dizengoff.
Entrepreneur
Tel-Aviv
Jaffa

Monsieur,

Je vous serai reconnaissant de bien vouloir me faire parvenir d'urgence le certificat émanant de vre douane et attestant l'arrivée de la caisse Ever-Victor que la Ste d'Entreprises vous a ~~fait~~ expédiée il y a déjà 6 mois.

Ce certificat nous est demandé par la Douane de Beyrouth, faute de quoi, nous serions obligés de payer les frais de douane pour la susdite caisse.

Veuillez agréer, Monsieur, nos salutations distinguées.

Editor's Notes

Whenever I translate an article, I aim to make myself more familiar with the subject, especially when dealing with a topic new to me, sometimes going beyond the actual scope of the article in question. I seek out articles and literature, consult with other collectors, and, of course, search the internet.

I was familiar with the history of the Nairn brothers' company from the articles and books available, as well as the fabulous, award-winning website and exhibit of Rainer Fuchs. Apart from the sheer existence, I knew little about the rival company Eastern Transport.

One book I found, published in 1937,[5] gives some insight into the relationship between the two companies. The following excerpts[6] come from a chapter entitled "The Establishment of Motor Transport," which describes the history of the Nairn service in some detail.

> *In 1926 the Nairn brothers took an important step. They enlarged and reorganized their Company; and then—for both financial and political reasons—they sold it to a group of Anglo-French financiers. Norman Nairn arranged, nevertheless, to keep administrative control of the business; he became managing director of "The Nairn Eastern Transport Company Ltd." In order to understand the composition of the new Company, some account must be given of another, a rival motor Company which was bought and amalgamated with the Nairn Transport Company at the time of its reorganization.*
>
> *Less than five months after the inauguration of the Nairn service, Mr Francis Kettaneh, a Syrian gentleman of Palestinian origin, had founded a rival desert service called "The Eastern Transport Company". He (and his father, who was the Beyrout representative of Thomas Cook & Son) had accompanied Norman Nairn and Ted Lovell when Nairn made his first trial crossing of the desert in May 1923. All that summer, while the Nairns were experimenting with the southern route, Kettaneh explored the desert a little further north. He searched for the Roman road which had once connected Palmyra with Hit; a track that the Beduin still remembered as existing, and which they referred to as the* Darb el-Kufri*—the "Road of the Unbelievers"—on account of its legendary Roman origin. Kettaneh did eventually find traces of the* Darb el-Kufri*, with the help of Arab guides lent by the French Camel Corps; but the whole length of this Roman road was not found until R. P. Poidebard made his aerial reconnaissances several years later.*
>
> *Norman Nairn, after one tentative excursion north of the Melossa hills, was convinced that the Nairn track should run south of both Jebel Tenf and Jebel Melossa; so he definitely chose the route which skirts the* Hamad*. Francis Kettaneh did not want to compete with the Nairn Transport Company on its own track; and he hoped that, in spite of the occasional roughness of the more northerly route, the attractions of Palmyra would have an irresistible appeal for most desert travellers. So, when the Eastern Transport Company opened its service to the public, their cars took the plains road from Damascus to Palmyra, and then followed the* Darb el-Kufri*. the desert track to Kubaisa and Hit; and thence to Ramadi, Felluja and Baghdad. Before long Hit was cut out of the itinerary, so that cars could follow a more convenient (and shorter) track from Kubaisa to Ramadi.*
>
> *Beginning in March 1924, Kettaneh's Eastern Transport Company ran two services a week. One of these, a two-and-a-half-day schedule, was planned to show tourists Palmyra and the desert by day; so, instead of crossing the desert during the night (as on the fast service), passengers were put up overnight at resthouses in Palmyra and Kubaisa. Dodge cars were used exclusively, and their drivers were recruited from six different nationalities. Only one class was catered to; and the £30 single fare (or £50 round-trip fare) was identical with the firstclass*

5 Grant, Christina P.: *The Syrian desert : caravans, travel and exploration* / by Christina Phelps Grant. London: A.C. Black, 1937. viii, 410 p. Online: https://archive.org/details/in.gov.ignca.1796 (accessed 3.09.2017).

6 The paragraphs quoted are on pp. 277–281.

fares charged by the Nairn Transport Company. The Eastern Transport Company paid no subsidies to the Beduin—fearing them less than the riverain Arabs, whom it is impossible to subsidize. Instead, their guides were chosen from among the Suluba, who are immune from ghrazzu *and are never molested by other Beduin.*

From the beginning, the Eastern Transport Company was not a paying proposition. Even government patronage was of little avail; neither franchises, nor the granting of immunity from duties on tyres and cars, nor the substantial subsidy that was paid to the Company, could keep it from falling into debt. Mr Kettaneh was finally induced to sell his concern to a Lebanese Company (nine months after its inauguration); and the route was thereafter lengthened to include a Baghdad–Teheran branch service.[7] *The reorganized Company, under the name of "The Eastern Transport Company Limited" (or "The Beyrout–Baghdad–Teheran Automobiles"), earned £100 a month by carrying the British diplomatic mails between Irak and Iran. But still there was an annual deficit. The Company was overstaffed, for one thing; and from £20,000 to £22,000 a year was expended in running expenses.*

But probably the most fundamental reason for the eventual failure of the Company was the fact that, in spite of a reduction in the fare, the Nairn Transport Company attracted the majority of trans-desert travellers. Their route was more direct, and its road surface promised a more comfortable journey; also, there was only one wadi to cross instead of three. Furthermore, Nairn drivers were more careful as well as more punctual than many of the men who drove for the Eastern Transport Company. Travelling with Nairn, one could always count upon the staff living up to a uniform standard of efficiency; but in every other Company that has operated on the desert, the efficiency and reliability of the service has varied with the individual employed.

Two years after the opening of its route, the Eastern Transport Company Ltd. went into the hands of receivers; and the bankrupt Company was bought and amalgamated with its more successful rival. The Nairn Eastern Transport Company Ltd. (under a British chairman resident in London) was registered on 20th September 1926 at the Ottoman Bank of Nicosia, Cyprus. The new Company was also registered at the Haut-Commissariat, *Beyrout; its head office was established at Damascus, and a branch office at Beyrout. The French authorities undertook to protect that part of the route which lay within Syrian territory. To all intents and purposes the Nairn service carried on as usual, under the management of Norman Nairn. The Nairn track was used exclusively from thenceforward, and the Palmyra–Kubaisa Route was abandoned. Only the Iranian service—though it was operating at a loss—was temporarily maintained. At the end of a year, however, after a further loss of about £1200, the Baghdad–Teheran branch was definitely given up. There was not enough European traffic between Irak and Iran to warrant the maintaining of a regular service; and native motorcar companies were entirely capable of handling the traffic—which was heaviest at the pilgrim season. At Baghdad. Lumsden & Greene continued to act as agents for Nairn for another twelve months; and then a branch office was opened there under the management of Gerald Nairn. At Haifa, C. V. Boutagy (proprietor of the Windsor Hotel) continued to represent the Nairns.*

Eight different firms and fourteen individuals constituted the Anglo-French interests in control of the Nairn Eastern Transport Company. The Anglo-Persian Oil Company, La Banque de Paris et des Pays-Bas, the Ottoman Bank, La Banque Ottomane, the Imperial Bank of Persia, Le Crédit Foncier d'Algérie, Stern Brothers of London, and the Messageries Maritimes Ltd., were the principal shareholders; and of these the Anglo-Persian Oil Company alone held ten thousand of the £53,000 worth of shares. Individual shareholders included the Nairns and Edward Lovell; and of them, Norman Nairn held almost half the total number of privately owned shares. Brigadier-General H. O. Mance, C.B., C.M.G., D.S.O. (also a shareholder), was elected chairman of the Company.

7 Martin Rose states: *"[…] routes it had developed into Persia, continuing from Khaniqin through Kermanshah and Hamadan to Tehran, though with a rail link from Baghdad to Khaniqin because the road was terrible. This route was eventually abandoned after disputes with the Persian government."*
Cf. Rose, Martin T.: *Running to catch the bus (1) – Baghdad*. In: Cultural Intelligence [blog]. 24.09.2016. Online: https://martintristramrose.org/2016/09/24/running-to-catch-the-bus-1/ (accessed 3.09.2017).



Fig. 6: Nairn buses struggling through the mud in a wadi (mid 1930s).[8]

8 Source of image: Mildenstein, Leopold von: *Rings um das brennende Land am Jordan : eine Fahrt bis zu den Quellen des flüssigen Goldes.* Berlin: O. Stollberg, 1938. Plate facing p. 224.

A 1928 Dubai Paquebot Cover via Overland Mail to Antwerp?

by Rainer Fuchs (FRPSL, AIJP) with material from Leo de Clercq (RDP, FRPSL)

Copyright © 2018

While researching Overland Mail surcharges applied by Belgium Post, with the help of Patrick Maselis RDP FRPSL,[1] I got into contact with the famous Belgium collector Leo de Clercq RDP FRPSL. Leo was kind enough to study his collection of Belgium postal guides in this matter. In the end he could not locate any reference to such a surcharge, in fact, no reference at all could be found related to the Baghdad–Haifa Overland Mail service.

However, to my astonishment, he sent me the image of a very interesting "Paquebot" cover sent from Dubai to Antwerp (Belgium). What makes this cover interesting for me, is the manuscript route instruction *"By over-land Mail-Baghdad Haifa."*



Fig. 1: Commercial cover sent from Dubai "Paquebot" to Antwerp (reverse).
Franking of 6×½ Annas and postmarks Basrah 22.06.1928 and Baghdad 22.06.1928.[2]

1 President of the Royal Philatelic Society of London.
2 Shown courtesy of Leo de Clercq, Belgium.

Did this Cover go "Overland" ?

The postage rate of 3 Annas (6×½ Annas) was the rate for an ordinary letter sent abroad from Iraq. The Overland Mail surcharge at that time was an additional 1½ Annas per 10 grammes of weight.

In this case the Overland Mail surcharge was not paid for, hence Leo and me still differ in our opinion if the cover was in fact sent from Basrah to Baghdad (as there is no Baghdad transit mark) and then via Overland Mail through the Syro-Iraqi Great Desert for onward transport to Belgium. In case the cover was sent on the normal route (Indian mail steamer Basrah—Bombay—Aden—Egypt), this was considerably slower but fully paid with 3 Annas.

We appreciate any opinion and suggestions on this letter and like to refrain from any definite conclusion for the time being.

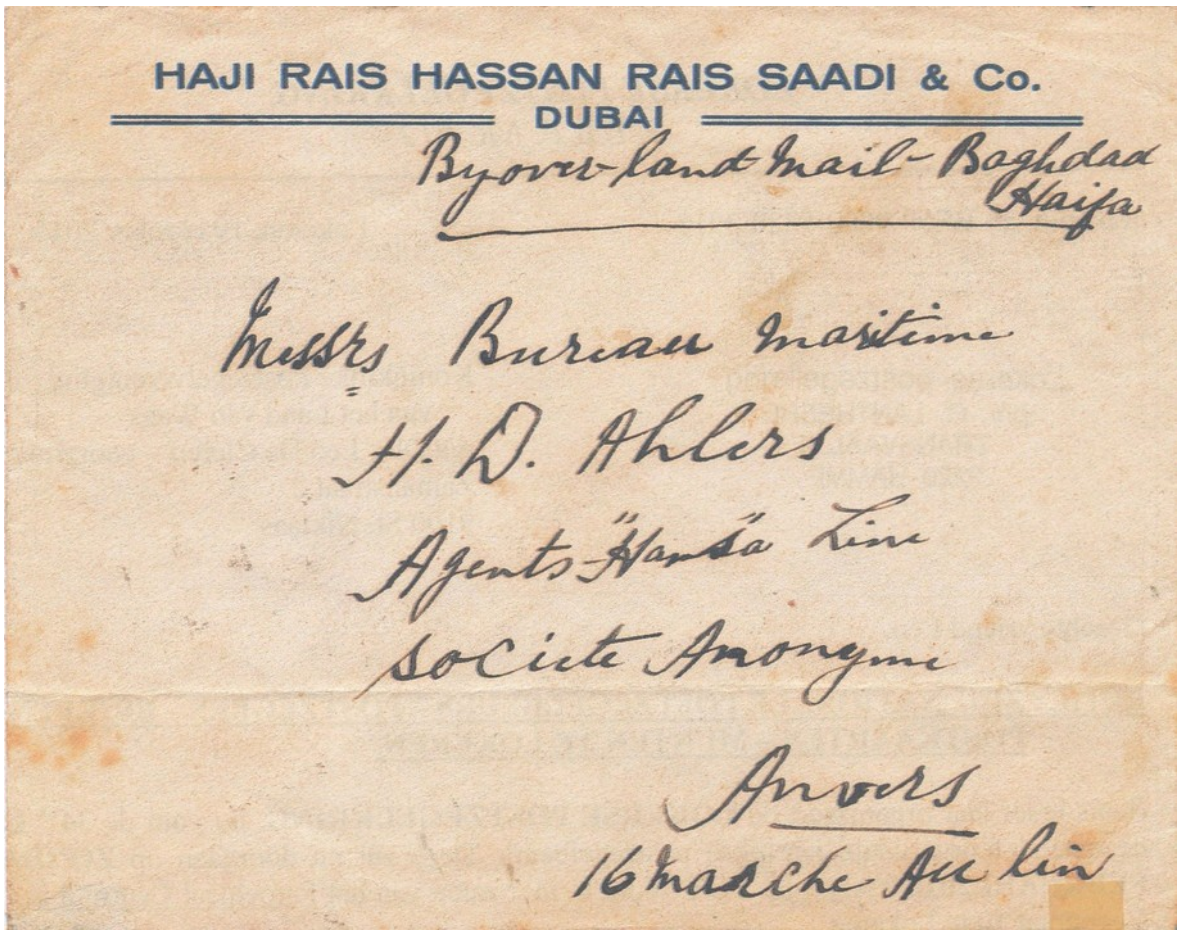


Fig. 1a: The front of the cover: "By over-land-Mail-Baghdad Haifa".

Paquebot

The Universal Postal Union (UPU) allows franking of letters posted on board a ship (excluding items posted at ports) according to the rates and with stamps of the ship's country of origin or operation. I found such provisions in UPU conventions of 1906 (Art. 11 §5), 1920 (Art. 13 §5), 1924 (Art. 42 §3), 1929 (Art. 46 §3), 1939 (Art. 48), 1947 (Art. 51), 1952 (Art. 53), 1957 (Art. 54 and Art. 149 §6), 1964 (Art. 21 and Art. 140 §6). Similar provisions in other conventions may exist. Regulations about using a date-stamp and "NAVIRE" or "PAQUEBOT" or similar marks only start from 1957.[3] The 1924 UPU Convention (Stockholm) states:[4]

ARTICLE 42
Forms of prepayment

[…]

3. Correspondence mailed on the high seas, in the box on board ship, or handed to postal agents on board or to the commanders of ships, may be prepaid, barring contrary agreement between the Administrations concerned, by means of the postage stamps and according to the postage rates of the country to which the said vessel belongs or by which it is maintained. If the mailing on board takes place during the stay at one of the two terminal points of the voyage or at one of the ports of call, the prepayment is valid only if it is effected by means of the postage stamps and according to the postage rates of the country in whose waters the vessel is stationed.

(editor)



Fig. 2: A similar overland "Paquebot" cover to Germany: Basra 22.01.1937.[5]
Iranian 30 d (MiNr. 704) franking: the printed matter rate. Regular postage would have been 150 d.
In the absence of the cover's reverse, the jury's still open regarding its franking and routing.

3 These do not stipulate how to cancel the stamps: *"[…] the office impresses the correspondence with its date-stamp and adds the indication "Navire", "Paquebot" or any other similar note."*

4 Universal Postal Union: *Convention and final protocol of convention signed at Stockholm August 28, 1924*. Online: https://www.loc.gov/law/help/us-treaties/bevans/m-ust000002-0443.pdf (accessed 30.10.2018).

5 Lot 1394 at the 354th Schwanke auction, Hamburg 5./6.02.2016. Price asked: 90 €. Source: http://www.stampcircuit.com/stamp-Auction/schwanke-briefmarkenauktionen-gmbh/6545744/lot-1364-%C3%BCbersee%E2%80%93-einzellose-iran-schwanke and http://paquebot.info/?s=Basrah&lang=en.

The Missing Press Drop of the 1929 Zeppelin Orient Flight

by Dieter Leder with additional material from Tobias Zywietz

Copyright © 2018

Due to the restrictions of the *Treaty of Versailles* after World War 1, Germany was prohibited from building any (military) aircrafts, including airships. Friedrichshafen-based airship builders Luftschiffbau Zeppelin GmbH built one more airship which had to be delivered to the USA in reparation: LZ-126. However, former airship captain and general manager, Dr. Hugo Eckener, successfully lobbied to lift these restrictions and was permitted to build an airship for commercial use. In September 1928, LZ-127 "Graf Zeppelin" made its first flight and after only six more test flights, Eckener flew with the new airship to New York. Eckener continued lobbying for support, and to thank politicians and officials from the Germany's federal and regional administrations, as well as journalists, he extended an invitation for a three-day voyage.

The 1929 Orient Flight of the "Graf Zeppelin"

The terms *Mediterranean Flight*, *Palestine Flight*, and *Orient Flight* are synonyms for the 18th voyage of the airship LZ 127 "Graf Zeppelin," a four-day round trip from Friedrichshafen, Germany, via Italy and past Beirut to Jerusalem. On the return voyage, the flight took a few detours back to Friedrichshafen (see *fig. 1* to the right).



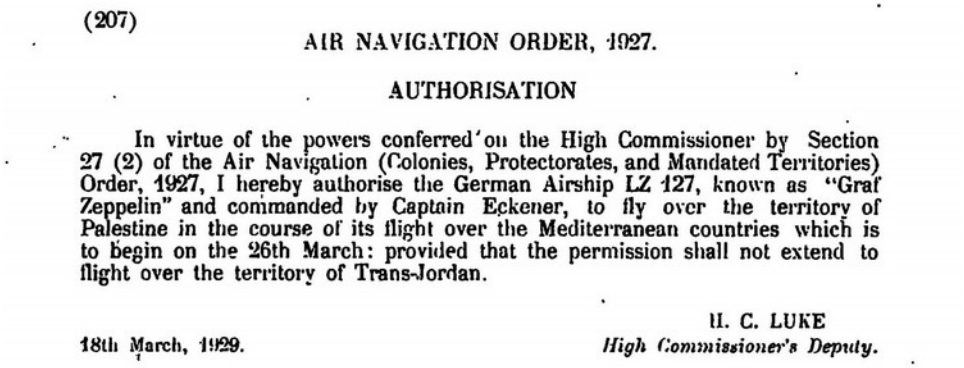
This flight to the Orient was conceived as a demonstration flight with a political background: it was intended to prove the comforts of travelling and the technical performance of the airship and, of course, to create a positive impression to the invited passengers and politicians[1] for upcoming financial decisions on the airship programme due on budgetary commissions. Whether this aviation lobbying and political communication above the clouds brought the desired success, however, can be doubted, because actually the flight failed completely, at least as far as the topic of travel comfort and performance of the airship was concerned.

In general, it was solely the weather that was to blame for all wrongs: the departure of the airship had to be postponed not only in the long term but then also at short notice, due to snow and wind. And then there were all the political problems: no overflight permit was granted for Egypt, so the land excursion to the pyramids had to be cancelled. An overflight permit for Palestine was only granted at the last minute and only to a limited extent – without landing permission – so the mail had to be dropped.

Pretty much everything went wrong and messed up the timetable. Whilst the flight was already delayed by six hours, for unknown reasons (maybe hoping for strong tailwind) the Zeppelin headed for Cyprus instead of driving directly to Palestine.

When finally at 5 p.m. the destination of the flight, Palestine, was reached, disappointment quickly spread amongst the passengers: it soon became dark, and so the passengers only saw the Holy Land for just over an hour. Haifa was to be seen, then the somewhat barren coastal strip between Haifa and Jaffa, and in the last daylight Tel Aviv was still visible. Er-Ramie and Jerusalem were already in complete darkness. The highlight of the trip was the Dead Sea and the flight of the airship below sea level.

1 Of the 24 confirmed passengers, there were 17 politicians: numerous members of the Reichstag, cabinet ministers, high ranking ministerial officials of national and regional level. These included the State President of Württemberg, the Speaker of the Reichstag, and the federal Minister of Justice. Cf. Leder, 2007, p. 43.



(207)

AIR NAVIGATION ORDER, 1927.

AUTHORISATION

In virtue of the powers conferred on the High Commissioner by Section 27 (2) of the Air Navigation (Colonies, Protectorates, and Mandated Territories) Order, 1927, I hereby authorise the German Airship LZ 127, known as "Graf Zeppelin" and commanded by Captain Eckener, to fly over the territory of Palestine in the course of its flight over the Mediterranean countries which is to begin on the 26th March: provided that the permission shall not extend to flight over the territory of Trans-Jordan.

H. C. LUKE
High Commissioner's Deputy.

18th March, 1929.

Fig. 2:

Overflight permission as published in the Official Gazette of the Government of Palestine, 11. 1929, no. 232 (1.04.1929), p. 280.

The Haifa Press Drop

Wolfgang von Weisl[2] worked for publishers Ullstein Press[3] and was reporting from onboard LZ-127 Graf Zeppelin during the 1929 Orient Flight. This was not the first time that the journalist from Ullstein was reporting from a Zeppelin flight: he was already reporting from the 1928 America Flight. In the middle of that flight right over the Atlantic, part of the skin of the tail fin was torn away and the airship had to declare an emergency. For the remainder of the flight, the wireless office onboard was busy with the emergency calls, sending and receiving necessary information to continue the flight in a safe mode. However, in that situation press reports could no longer be transmitted. So while the press was well informed about the flight up to the incident, it was then totally cut off from the flow of news.

To avoid that the press would be for any reasons hindered sending their reports from onboard the Orient Flight, the publishers organised so called "press drops" while flying over lager cities, the journalists onboard dropped their extended reports in special press bags. These drops were not postal drops containing mail from passengers onboard and were not to be delivered to the next post office. Instead these special press drops were to be delivered to the next office of the corresponding agency. This office then cabled the reports to the headquarter to be published. In addition to avoiding any frequency or transmission problems, this way of getting news off the airship was also cheaper than using the ship's own wireless facility. However, they only dropped the larger reports, with the short and position reports still wired from onboard.

On the Orient Flight, such press drops were organized for Rome, Tel-Aviv/Jerusalem, Athens, and Vienna by two publishers: Ullstein Press for onboard reporter Wolfgang von Weisl and Scherl Press[4] for their journalist Rolf Brandt.[5] That the bags with the press reports were also found, the public was alerted to look out for them. For the planned press drop over Palestine local newspapers published special announcements and 50 special posters were printed in Hebrew, English and Arabic: "Keep your eye on the Zeppelin!" It was announced that the Zeppelin will drop mail bags made especially for this drop over Palestine by Ullstein which were addressed in German and

2 Physician and journalist, 1869–1974, from 1924 Middle East correspondent for European papers, incl. Ullstein's Vossische Zeitung. Cf. Wikipedia: https://en.wikipedia.org/wiki/Wolfgang_von_Weisl.

3 Influential German newspaper and book publishing house, founded 1877 in Berlin, politically liberal, publishers of newspapers like Vossische Zeitung, Berliner Morgenpost, the tabloid B.Z. am Mittag, and the illustrated weekly Berliner Illustrirte Zeitung.

4 German newspaper, advertising and directory publisher, founded 1883 in Berlin, from 1916 part of the right-wing Hugenberg concern, newspapers included Berliner Lokal-Anzeiger, Berliner Abend-Zeitung, illustrated daily Der Tag, and illustrated weekly Die Woche.

5 Journalist and author, 1886–1953, editor of Scherl Press' Berliner Lokal-Anzeiger. Cf. Wikipedia: https://de.wikipedia.org/wiki/Rolf_Brandt.

Hebrew only to Arthur Koestler,[6] Ullstein representative at the Doar Hayom Office in Hasolel Street, Jerusalem. Those bringing an undamaged mail bag to the newspaper office would be rewarded 25 Shillings[7] and reimbursed for all travel expenses.



Fig. 3: Arthur Koestler in 1969.[8]



Fig. 4: Wolfgang von Weisl in 1947.[9]

The reward was also mentioned by Chava Rimon in an interview she gave in 2007. She was born in 1921 and eight years old when the airship flew over Palestine. 80 years later, she still remembered the overflight of the airship and the reward for the mail bags. The airship flying over Palestine and to looking out for the mail bags was a significant event. Special preparations onboard and on the ground were made and in theory, nothing could go wrong.

The Orient Flight started at Friedrichshafen on 25th March 1929 shortly after midnight and the airship reached Rome at about 3 p.m. Von Weisl dropped his first press report at Rome which was found by a *carabiniere* (an Italian police officer) at the Piazza della Croce Rosso and delivered to the local Ullstein office ten minutes later for cabling to their headquarters at Berlin. However, von Weisl's first extended report was already too late to make it into the evening issues of the Berlin papers and was printed in the morning issues of the next day, 26th March.

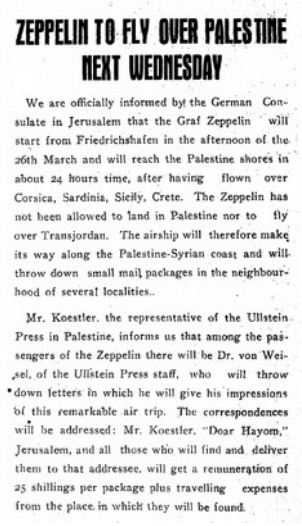
After the airship left the Italian mainland, it flew over the Mediterranean, passing Crete and Cyprus with course set for Palestine. The next press drop was scheduled to be over Palestine containing the onboard reports from the evening of the first day (passage over Italy south of Rome) and the flight over the sea until they would reach Palestine. Von Weisl was instructed to drop the press bag over Tel Aviv, Jerusalem, or Er-Ramleh, where the entire postal mail bags brought from Friedrichshafen were dropped. The airfield there was illuminated by a strong searchlight.

6 Controversial journalist and author, 1905–1983, CBE (1972). Cf. Wikipedia: https://en.wikipedia.org/wiki/Arthur_Koestler.

7 In 1929, the amount of 25 British Shillings equalled 1.250 Palestinian Pound and 25.50 German Reichsmark. In comparison: this amount bought 102 foreign letters in Germany (0,25 RM), and 96 in Palestine (13m). For locals this was equivalent to about 70 kg of bread, 14 kg of beef, or 6 kg of coffee.

8 Source: Koch, Eric: *Arthur Koestler (1969).jpg [photograph]*. In: Wikimedia Commons (11.09.2014), online: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Arthur_Koestler_(1969).jpg [accessed 21.04.2018]. Licence: Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0 Unported.

9 Source: *Binyamin Zeev Von Weisl V02 969.jpg [photograph]*. In: Wikimedia Commons (25.05.2014), online: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Binyamin_Zeev_Von_Weisl_V02_969.jpg [accessed 21.04.2018]. Original source: אנציקלופדיה לחלוצי הישוב ובוניו, כרך ב, [Encyclopedia of the Pioneers of the Yishuv and its Builders], vol. 2 (1947), p. 969. Licence: public domain.



ZEPPELIN TO FLY OVER PALESTINE NEXT WEDNESDAY

We are officially informed by the German Consulate in Jerusalem that the Graf Zeppelin will start from Friedrichshafen in the afternoon of the 26th March and will reach the Palestine shores in about 24 hours time, after having flown over Corsica, Sardinia, Sicily, Crete. The Zeppelin has not been allowed to land in Palestine nor to fly over Transjordan. The airship will therefore make its way along the Palestine-Syrian coast and will throw down small mail packages in the neighbourhood of several localities.

Mr. Koestler, the representative of the Ullstein Press in Palestine, informs us that among the passengers of the Zeppelin there will be Dr. von Weisel, of the Ullstein Press staff, who will throw down letters in which he will give his impressions of this remarkable air trip. The correspondences will be addressed: Mr. Koestler, "Doar Hayom," Jerusalem, and all those who will find and deliver them to that addressee, will get a remuneration of 25 shillings per package plus travelling expenses from the place in which they will be found.

Zeppelin to fly over Palestine next Wednesday

We are officially informed by the German Consulate in Jerusalem that the Graf Zeppelin will start from Friedrichshafen in the afternoon of the 26th March and will reach the Palestine shores in about 24 hours time, after having flown over Corsica, Sardinia, Sicily, Crete. The Zeppelin has not been allowed to land in Palestine nor to fly over Transjordan. The airship will therefore make its way along the Palestine-Syrian coast and will throw down small mail packages in the neighbourhood of several localities.
Mr. Koestler, the representative of the Ullstein Press in Palestine, informs us that among the passengers of the Zeppelin there will be Dr. von Weisel, of the Ullstein Press staff, who will throw down letters in which he will give his impressions of this remarkable air trip. The correspondences will be addressed: Mr. Koestler, "Doar Hayom," Jerusalem, and all those who will find and deliver them to that addressee, will get a remuneration of 25 shillings per package plus travelling expenses from the place in which they will be found.

Fig. 5: Report in the Palestine Bulletin, the only English language daily newspaper in Palestine.[10]

However, due to strong head winds south of Italy, the airship was heavily delayed on the second day of its journey and before reaching Palestine, there were concerns onboard that they would reach Palestine after sunset, in darkness. Shortly before reaching Palestine, von Weisl finished his report and prepared the drop.

LZ-127 reached the shore of Palestine at about 5 p.m. at the height of Haifa. From there the flight path went southwards along the coast and with the last sunlight they reached Tel Aviv. The flight continued to Jerusalem which was already in complete darkness. Night had fallen and they only saw a few lights in the city, instead the full red moon just came out. The flight continued to the Dead Sea and then back via Jerusalem to the Egyptian border (they were not permitted to fly over Egypt nor Trans-Jordan). The flight progressed to Athens which was reached in the early morning of 27th March. In Greece, von Weisl dropped his third extended report. This contained everything from Haifa up to Greece. This press bag was found and delivered to the Greek Ullstein office and cabled to Berlin: the report was published in the Ullstein evening papers of 27th March.

However, the second report dropped over Palestine was not published at all! What had happened?

Chava Rimon at Tel Aviv recalled how the airship flew over Tel Aviv, actually directly over their heads, and that a mail bag dropped from the airship fell right in front of her. Chava Rimon's father called the offices of Doar Hayom and informed them about their find. They would drive to Jerusalem when the religious festivities were over. Late at night on 26th March and after the airship had passed over Jerusalem, Koestler cabled to Berlin that the Ullstein press bag had been found by a Mr. Rimon at Tel Aviv and that he would bring the bag to Jerusalem. When the Rimons delivered the bag at the Doar Hayom office at Jerusalem, it turned out that they found a postal mail bag and not a bag containing the press reports. However, they were reimbursed at least for their travel expenses.

A second bag found by a pharmacist, Mr. Roitman, was brought to Koestler in Jerusalem, but again, this was also not a press bag: it turned out to be an empty bag. It is assumed that this was one of the bags containing confetti which was emptied out from the airship over Tel Aviv on the occasion of the Jewish Purim festivities.

Since nothing was found nor reported on 27th March, Ullstein headquarters in Berlin telegraphed von Weisl onboard the airship on 28th March and inquired about the whereabouts of the second report.

10 Source: The Palestine Bulletin (Jerusalem), 5. 1929, no. 1273 (21.03.1929), p. 1.

On 28th March Doar Hayom reported about a telegram sent by von Weisl (see *fig. 6* to the right) onboard the Zeppelin informing the headquarters at Berlin that he had dropped the second press bag not over Tel Aviv or Jerusalem, but over Haifa. Since the third report (dropped over Greece) begins with the arrival at Haifa, we can assume that the second report ended shortly before reaching Palestine. Since the airship was delayed and due to concerns about reaching Tel Aviv and Jerusalem at daylight, von Weisl wanted to err on the side of caution and decided to drop his report already at Haifa. Drops at darkness were not conducive as no one on the ground would have noticed the fallen mail bag or searched for it. Thus a decision was reached to drop the press bag at daylight at Haifa and not, as planned, over Tel Aviv or Er-Ramleh.



The only information Doar Hayom received from Haifa was that an empty bag was found. They were not paying much attention to this information assuming this to be practical joke in connection with the Purim festival or that someone wanted to get the reward without bringing the contents. In any event, on 28th March Doar Hayom reported that the press bags were not yet found and that the reward was yet to be paid. They called specially for the residents of Haifa to look out for the mail bag, as they would still be prepared to pay the reward.

This was the last information about the press drop over Palestine. Thee reports were never published, and it seems that theses were never delivered to Doar Hayom. It's likely that the empty bag which was reported from Haifa was not a joke, as interpreted by the Doar Hayom, but rather the press bag dropped by von Weisl. Someone without knowledge about the reward and the dropping of press bags might have taken out the contents and left the bag behind… or the bag was damaged when dropped and lost its contents.

Whatever the reason was, we will probably never learn what von Weisl reported between Rome and Palestine. After the return of the airship to Friedrichshafen on 29th March 1929 all newspapers from Berlin to Jerusalem published detailed reports containing the minutiae of the journey from the first to the last day of the Orient Flight. At this point nobody had to wait any longer for some discarded travel reports, as the same information had then been published by all the newspapers.

Sources and Literature

- Leder, Dieter: *Wenn es doch Tag gewesen wäre! : die Orientfahrt des Luftschiff "Graf Zeppelin" ; eine aerophilatelistische Studie.* Meersburg: Topo, 2007. 226 p. ISBN: 978-3-940702-77-7.
- Blau, Fred F., and Cyril Deighton: *Die Orientfahrt : die Ägyptenfahrt des LZ 127 – Graf Zeppelin.* Sieger, c 1991. 220 p.
- Blau, Fred F., and Cyril Deighton: *The Orient flight of the LZ 127 – Graf Zeppelin : a philatelic handbook*. Westminster, Md.: Germany Philatelic Society, c 1980. 135 p.
- Depre, Christian: *Eine aerophilatelistische Website über die Orientfahrt des „Graf Zeppelin" vom 25. bis 28. März 1929 nach Palästina*. Online: http://www.orientfahrt.de/.
- Clippings from *Vossische Zeitung : Berlinische Zeitung von Staats- und gelehrten Sachen*: 23.03.1923 (morning ed.), p. 11; 23.03.1923 (evening ed.), p. 14; 24.03.1929, p. 12; 25.03.1929 (evening ed.), pp. 1 and 5; 26.03.1929 (morning ed.), pp. 1 and 11; 26.03.1929 (evening ed.), p. 4; 27.03.1929 (morning ed.), p. 24; 27.03.1929 (evening ed.), p. 1; 28.03.1929 (morning ed.), pp. 1 and 11: 28.03.1929 (evening ed.), pp. 1 and 2; 30.03.1929 (morning ed.), p. 2, 31.03.1929, p. 1.

The Raid on the Bethlehem Post Office on 13th September 1938 in Photographs (II) Where is the Disaster Mail?

by Tobias Zywietz with material from Daryl Kibble

Copyright © 2018

In the last issue I published an article on the 1938 raid on the Bethlehem Post Office.[1] This was based on photographs found in the *G. Eric and Edith Matson Photograph Collection* in the US Library of Congress.

The raid by Palestinian rioters took place during the night of 13th to 14th September 1938. In the article I quote the English-language Jewish newspaper *The Palestine Post* of 15th September:



ARSON IN BETHLEHEM

On Tuesday evening an armed band set fire to the Police Station, and Municipal Offices in Bethlehem. The Post Office was also damaged by fire, but the mails were not destroyed.

ARSON IN BETHLEHEM

On Tuesday evening an armed band set fire to the Police Station, and Municipal Offices in Bethlehem. The Post Office was also damaged by fire, but the mails were not destroyed.

Fig. 1: The Palestine Post, Jerusalem, vol. 14, no. 3753, 15.09.1938, p. 2.

In a photograph one can see papers, maybe letters, scattered on the ground. I could not unearth much about the specific circumstances of this attack on official buildings in Bethlehem, and unfortunately nothing about the postal consequences. So where is the *Disaster Mail* of this and other such incidents during the "Arab Revolt"?

Australian specialist Daryl Kibble wrote to me recently in this matter:

> *I saw the article on the Bethlehem PO burning. Yes philatelic material does exist. There has been at least one small article in the past on this, but I forget where it was. It showed an item that included a notice from the PO about the damaged mail from the incident.*
>
> *I no longer have the information as I have cleaned out most of my literature and information. I had tried for 30 years to secure an example, without luck. No one ever knew of it, including dealers. As I no longer collect the relevant area, I am no longer searching.*
>
> *Perhaps only this one item exists, but I would assume more than one did exist originally. And who has it?*

So, the question remains:

Where is the Disaster Mail of this and other such incidents?

1 Zywietz, Tobias: *The raid on the Bethlehem post office on 13th September 1938 in photographs*. In: The Middle East Philatelic Bulletin, no. 9, 2018, pp. 57–62.

The End of the Overland Mail Baghdad–Haifa

a request for information by Rainer Fuchs (FRPSL, AIJP)

Copyright © 2018

Much has been written about the beginning of the Overland Mail Baghdad-Haifa but the service's demise still remains in the dark. My Overland Mail exhibit[1] references a time frame of 1923 to 1948; however: the date 1948 was criticised by the jury as I do not display a cover from that year.

Apparently, a date when this postal service through the Syro-Iraqi Desert ended was never officially announced. Hence, this article by no means should be treated as final conclusion but merely a state of the current research, and as a request of information form other collectors.

I believe it can be safely assumed that with the creation of the state of Israel on 14th May 1948 all postal connections between Haifa (in the now former British Mandate for Palestine) and Arab countries came to a halt.[2] It could be possible, however, that mail between Iraq and Syria/Lebanon continued to be transported by this way.

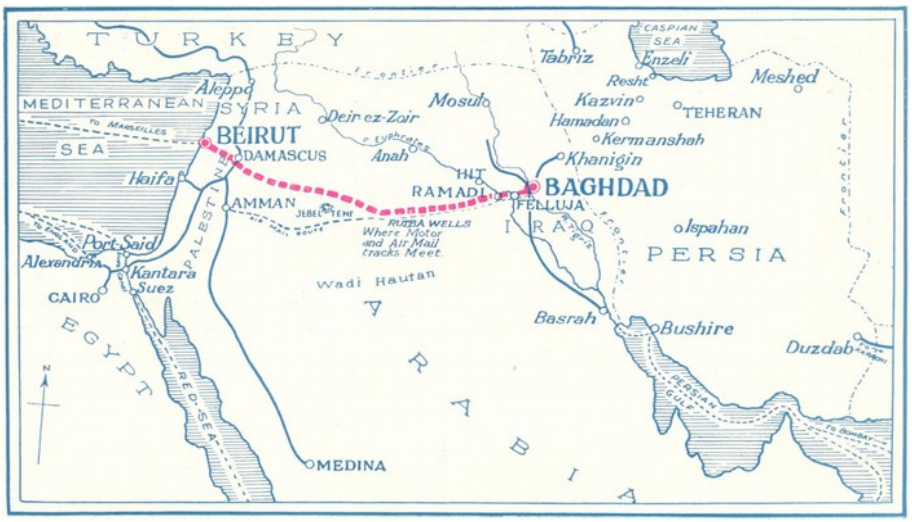


Fig. 1: Map from an old advertising pamphlet of the Nairn Transport Company showing the transport route.

The latest covers sent eastwards and westwards that I am aware of are shown in this article and very few postal announcements related to that late period are known. In philatelic literature, there are two references to the end date or latest known date:

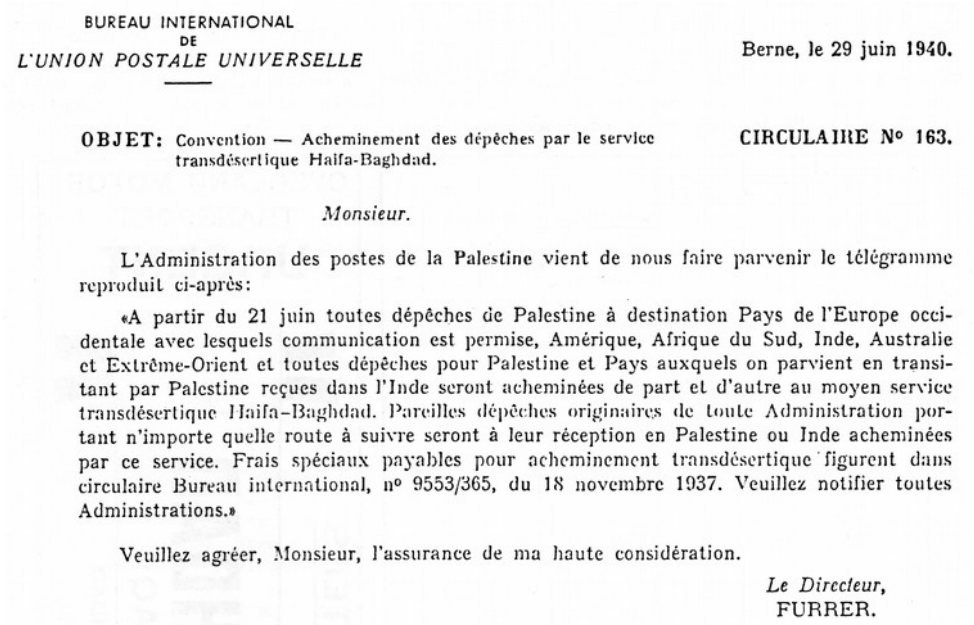
- Norman Collins in his monograph did not give any end date, however the latest cover shown with a route instruction was dated 1942.[3]
- The award-winning collection of Art Groten indicated in his exhibition sheets an end date of 1950 and 1952, however without quoting or showing any references.

1 Awarded a Large Vermeil medal at World Stamp Championship 2018.

2 The operation of the Nairn company was likely affected by some of the owners (besides the Nairn brother these were banks, oil companies, transport companies, and further private shareholders) being Jewish with their main offices in former what became then Israel.

3 An imprinted envelope (IE-50), cf. Collins, 1990, p. 115.

The latest official reference for the Overland Mail being still in operation that I am aware of is a notification of the Palestine Postal Administration to the UPU in Berne. The UPU informed its members by Circular No. 163 dated 29th June 1940:



BUREAU INTERNATIONAL
DE
L'UNION POSTALE UNIVERSELLE

Berne, le 29 juin 1940.

OBJET: Convention — Acheminement des dépêches par le service transdésertique Haifa-Baghdad.

CIRCULAIRE Nº 163.

Monsieur.

L'Administration des postes de la Palestine vient de nous faire parvenir le télégramme reproduit ci-après:

«A partir du 21 juin toutes dépêches de Palestine à destination Pays de l'Europe occidentale avec lesquels communication est permise, Amérique, Afrique du Sud, Inde, Australie et Extrême-Orient et toutes dépêches pour Palestine et Pays auxquels on parvient en transitant par Palestine reçues dans l'Inde seront acheminées de part et d'autre au moyen service transdésertique Haifa–Baghdad. Pareilles dépêches originaires de toute Administration portant n'importe quelle route à suivre seront à leur réception en Palestine ou Inde acheminées par ce service. Frais spéciaux payables pour acheminement transdésertique figurent dans circulaire Bureau international, nº 9553/365, du 18 novembre 1937. Veuillez notifier toutes Administrations.»

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma haute considération.

Le Directeur,
FURRER.

Fig. 2:

U.P.U. Circular no. 163/1940.[4]

BUREAU INTERNATIONAL DE L'UNION POSTALE UNIVERSELLE
Berne, le 29 juin 1940.

OBJET: Convention — Acheminement des dépêches par le service transdésertique Haifa–Baghdad.
CIRCULAIRE N° 163

Monsieur,

L'Administration des postes de la Palestine vient de nous faire parvenir le télégramme reproduit ci-auprès:

«A partir du 21 juin toutes dépêches de Palestine à destination Pays de l' Europe occidentale avec lesquels communication est permise, Amérique, Afrique du Sud, Inde, Australie et Extrême-Orient et toutes dépêches pour Palestine et Pays auxquels on parvient en transitant par Palestine reçues dans l'Inde seront acheminées de part et d'autre au moyen service trandésertique Haifa–Baghdad. Pareilles dépêches originaires de toute Administration portant n'importe quelle route à suivre seront à leur réception en Palestine ou Inde acheminées par ce service. Frais spéciaux payables pour acheminement transdésertique figurant dans circulaire Bureau international, n° 9553/365, du 18 novembre 1937. Veuillez notifier toutes Administrations.»

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma haute considération.

Le Directeur,
FURRER

Internation Bureau of the Universal Postal Union
Berne, 29th June 1940

Subject: Agreement — The routing of mail by the Haifa–Baghdad cross-desert service.
Circular no. 163

Sir,

The Palestine Postal Administration has advised us as per following telegram:-

"As of 21st June all mail despatches from Palestine for destinations in Western European countries with which correspondence is permitted, America, South Africa, India, Australia and the Far East, and all despatches for Palestine or to countries receiving mail passing through Palestine and received in India, will be routed, in either direction, through the Haifa–Baghdad Overland Service. All mail, whatever its origin in Palestine or India will be forwarded by this service. Special charges payable for overland carriage appear in the International Bureau's circular No 9553/365 of 18th November 1937. Kindly inform all Administrations."

Please accept, Sir, the assurance of my highest appreciation.

The Director,
FURRER

International Bureau of the Universal Postal Union
Berne, 22nd August 1940
Circular no. 211

The Palestine Postal Administration has sent us the following telegram, which refers to the Circular of 29th June 1940, No. 163:

"The Service of the overland route may be used only for mail sent to Iraq and Iran. Despatches for other countries mentioned in the previous circular are sent from Palestine via Egypt."

4 Source: Collins, 1990, p. 81.

Swiss Post indicated in their manual of September 1936 some changes in paragraph 12, referring to postal connections with foreign countries:

> 12a: "for Iraq (Mesopotamia), Kuwait, Bahrain Island (British) will be transported from Damascus and Jerusalem by cars through the desert; transit time Chiasso (Switzerland)–Baghdad 5–6 days."
> 12b: "for Mosul. via Jerusalem–Alep–Tel [unclear], transit time 4 days.
> On request of the sender also via Bombay."

This was the last information with reference to the Overland Mail given by Swiss post as in the bulletin for October 1939 it is indicated that due to the outbreak of war and the insecurity it's not possible to publish the postal connections with the non-European countries in the same way as previously.

Latest Known Cover Eastwards

The latest cover eastwards through the Syro-Iraqi Desert which is carrying a route instruction "By Overland Mail Haifa-Baghdad" that I am aware of is dated 1st January 1945, showing that the service was still in operation at the time of posting and is in line with the information given above by UPU circular 211 of 1940.



Fig. 3: Late Overland Mail cover Haifa–Baghdad sent from Haifa (1.01.1945) to Abadan, Iran. Baghdad transit marking on reverse. The postage rate of 20 m was the valid rate from 1.07.1943 for a foreign letter up to 20 grammes. Censor paper-strip 69/15733 (type PC 22) applied in Haifa,[5] and Iraqi censor marking ⊗5 (in circle) applied at Baghdad.

In addition I have a printed matter sent from Gedera, dated 27th November 1946 to Shaibah (Iraq), see *fig. 4*. Thanks to the transit markings on the reverse (Baghdad 1st December 1946, Basra SOR 2nd December 1946, Basrah DELY 3rd December 1946) one can be sure the cover was indeed sent via the Overland service.

5 Cf. Sacher, 1991, p. 137: assigned to Jerusalem, but mis-used at Haifa.

The Abadan Refinery and the Jewish 'Labour Battalion'

The Abadan refinery (pictured below in 1938[6] and 1950[7]) was built by the Anglo-Persian Oil Company (from 1935 Anglo-Iranian Oil Company, from 1954 British Petroleum Company) and became upon completion in 1912 one of the world's largest oil refineries. Anglo-Iranian Oil Company was nationalised in 1951 to become the National Iranian Oil Company (NIOC). The Iranian oil industry was operated by the western consortium Iranian Oil Participants Ltd. on behalf of NIOC until the Islamic Revolution of 1979.





The cover shown in *fig. 3* is directed to "Mr. B. E. Liebermann, c/o Anglo-Iranian Oil Company, Abadan, S.B. 654, P.O.B. 52" and was sent from Haifa on 1.01.1945. The letter it contained was apparently written in Hebrew. Although I couldn't find any reference to Mr. Liebermann himself and what he did in Abadan, from an academic article I unearthed, one can deduct some of the circumstances. Y. Shenhav writes:[8]

> *In 1942, a group of Jews settled on a piece of land next to the city of Abadan. At its peak, the group included about 450 men — skilled and unskilled workers, engineers, foremen, construction workers, engravers, mechanics, plumbers, accountants, and clerks.*
>
> *They established an infrastructure for day-to-day life, engaged in productive labour in the form of construction and maintenance, set up a labour council, organised sports activities, held cultural evenings, founded a library with a collection of about a thousand books, and published a bulletin in which they documented their experiences. […]*
>
> *The group in question was a 'labour battalion' of the Solel Boneh construction company, which won a public tender issued by the Anglo-Iranian Company to build and maintain oil-refining facilities. The Solel Boneh personnel remained in the region for three years under the auspices of colonial Britain, for reasons beyond economic objectives. In addition to British colonial interests (such as fuel production during the Second World War), the project reflected national and colonial interests of the Zionist enterprise itself.*
>
> *(editor)*

6 Image: *Abadan Refinery, 1938*. Source: Wikimedia Commons, online: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Abadanrefinery1938.jpg (accessed 29.10.2018). Public Domain.

7 Image: *Anglo-Iranian Oil Company, Abadan, Iran - Date 1950*. Source: Wikimedia Commons, online: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Abadanraffinerie.jpg (accessed 29.10.2018). Public Domain.

8 Quotation taken from pp. 521–522 of:
Shenhav, Yehouda: *The phenomenology of colonialism and the politics of 'difference': European zionist emissaries and Arab-Jews in colonial Abadan*. In: Social Identities : Journal for the Study of Race, Nation and Culture. Vol. 8, no. 4, pp. 521–544, DOI: 10.1080/1350463022000068361, PDF online at https://www.academia.edu/12610494/The_Phenomenology_of_Colonialism_and_the_Politics_of_Difference_European_Zionist_Emissaries_and_Arab-Jews_in_Colonial_Abadan (accessed 5.08.2018).



Figs. 4 and 4a: Front and reverse of a printed matter rate (5m) letter from Gedera, 27.11.1946, to the British military air base[9] at Shaibah (Basra). Transit marks of Baghdad 1.12.1946, and Basra 2.12.1946 and 3.12.1946.

9 R.A.S.C.: Royal Army Service Corps; E.F.I.: Expeditionary Force Institutes; N.A.A.F.I.: Navy, Army and Air Force Institutes.

Latest Known Cover Westwards

The latest cover westwards that carries an Overland Mail route instruction is dated 20th March 1946 and was sent from Baghdad to Tel Aviv:



Fig. 5: Baghdad As-Samawal, 20.03.1946 to Tel Aviv.
Franked with 70 Fils: 15 Fils (1–20 grammes), 5×8 Fils (101–120 grammes), and 15 Fils (registration).
This cover was lost in transit on the way to me, hence I only can provide this front side image.[10]

Another even later cover, but without Overland Mail route instruction, was sent on 4th November 1946 from Baghdad to France (see *fig. 6*). This cover has a Damascus (DAMAS / 2 / 8?.11.1946) transit marking that proves the routing via the Nairn Overland service through the Syro-Iraqi Great Desert. In addition, one pair of Iraqi stamps was stuck directly above the Air Mail instruction. Another proof that the cover was sent by Overland Mail and not by Air Mail.

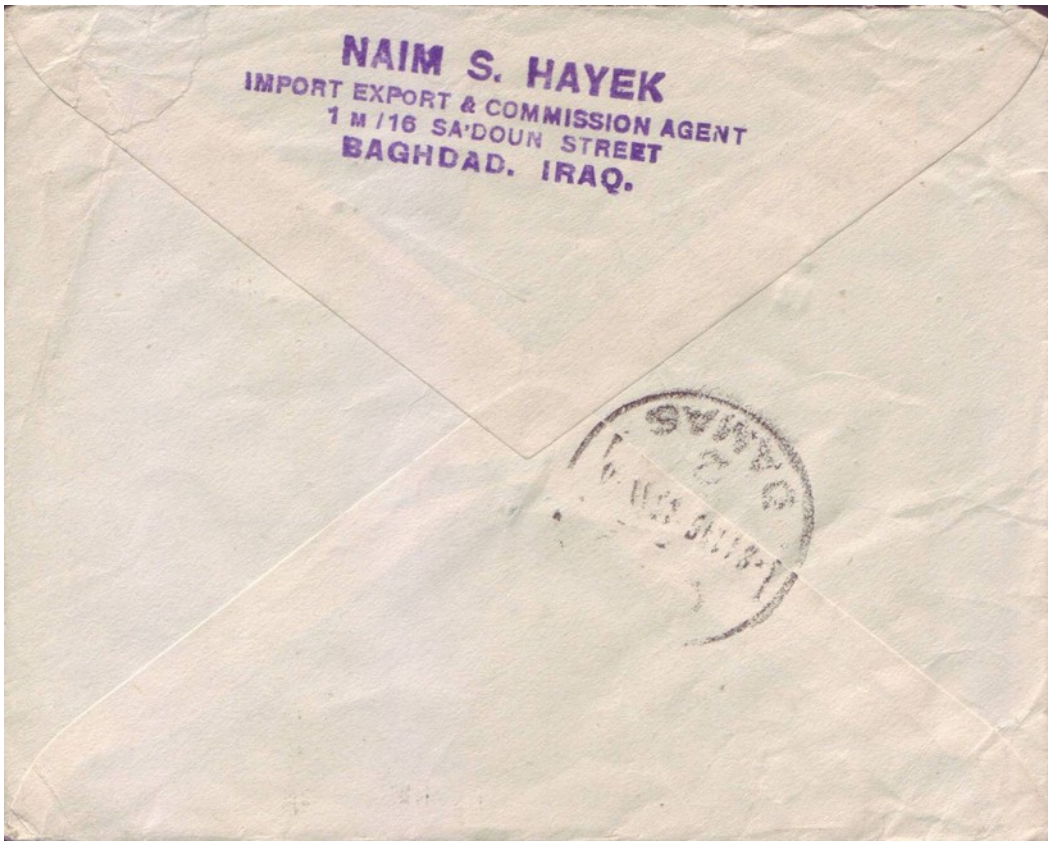
The End of the Overland Mail Service?

While the Overland route was still in operation at the end of 1946, it was used very little and eventually came to an end in 1948 for political, practical and commercial reasons, especially in competition with the ever-improving Air Mail services.

I have a strong notion that around May 1948, when the state of Israel was established, the Overland Mail service from Haifa/Jerusalem was ended…, but remained in operation between Baghdad and Syria and Lebanon. Mail to and from Israel was boycotted by Arab Countries.

10 I appreciate any information and notice regarding its whereabouts.





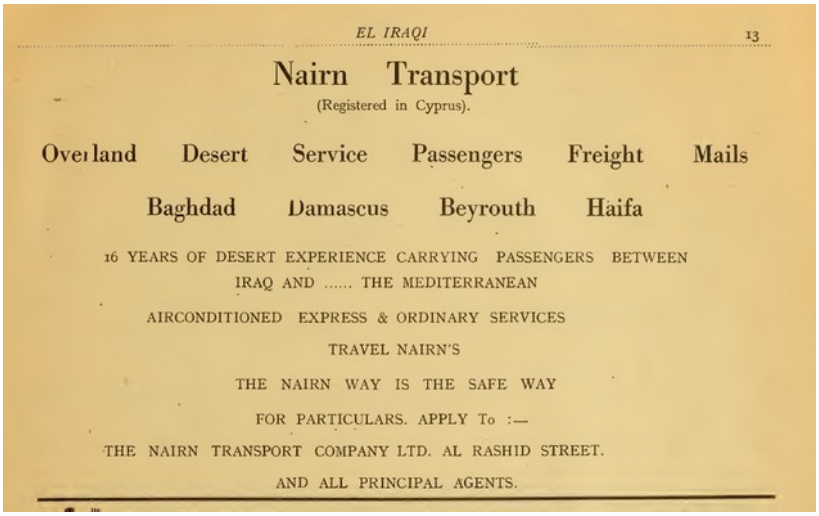
Figs. 6 and 6a: Front and reverse of a letter from Baghdad As-Samawal to Paris. Franking: 20 fils (4×5 fils). Postage needed would have been only 15 fils,

The End of the Nairn Transport Company

Finally, caused by political pressure and uncertainty, Norman Nairn, already retired and facing a more difficult local political situation, sold the company in 1952 to his employees. In 1959 the firm was liquidated following border disputes, competition from air transport and problematic political circumstances which made the service unviable.

Appeal

Who has covers or images of covers of a later date (eastwards and westwards) or any evidence or official reference for how long the Overland Mail Baghdad–Haifa had been in service?





Figs. 7 and 8: Two adverts by the Nairn company: in 1940 (left)[11] "Freight" and "Mails" are specifically mentioned, by 1949 (right)[12] only a "regular passenger service" is advertised. Also Haifa (which is still present in the 1948 advert)[13] has now disappeared. The last Nairn advert in the "El Iraqi" yearbook appeared in 1959.

Sources and Literature

- Collins, Norman J.: *Overland mail via the Syro-Iraqi Great Desert* / by Norman J. Collins with Zvi Alexander and Norman Gladstone. Holyland Philatelic Society, c 1990 (BAPIP Monograph 1990). 130 pages. ISBN: 0-9505571-4-5.
- Baghdad College: *El-Iraqi : Baghdad College Yearbook.* 1940. Baghdad: Baghdad College, 1940. 48 p. Online: https://archive.org/details/eliraqi1940bagh (accessed 3.09.2017).
- Baghdad College: *The 1948 El Iraqi.* Baghdad: Baghdad College, 1948. 148 p. Online: https://archive.org/details/eliraqi1948bagh (accessed 3.09.2017).
- Baghdad College: *The 1949 El Iraqi.* Baghdad: Baghdad College, 1949. 148 p. Online: https://archive.org/details/eliraqi1949bagh (accessed 3.09.2017).
- Baghdad College: *The 1959 Al Iraqi.* Baghdad: Baghdad College, 1959. 194 p. Online: https://archive.org/details/aliraqi1959bagh (accessed 3.09.2017).
- Baghdad College: *The 1960 Al Iraqi.* Baghdad: Baghdad College, 1960. 188 p. Online: https://archive.org/details/aliraqi1960bagh (accessed 3.09.2017).

11 Source: El-Iraqi, 1940, p. 13.
12 Source: The 1949 El-Iraqi, 1949, p. [112].
13 Source: The 1948 El-Iraqi, 1948, p. [117].

The Late Use of Mandate Postmarks in the West Bank 1948–1950

by Bernd-Dieter Buscke[1]

Copyright © 2018

The British Mandate over Palestine ended with the decision of the United Nations on 14th May 1948 and the simultaneous proclamation of the State of Israel. On 15th May 1948, the armies of Iraq, Transjordan and Egypt began conquering parts of Palestine, including the West Bank, until the ceasefire in October 1948. Jerusalem was occupied by Israeli troops in the west and by Jordanian troops in the east, which led to the division of the city. Civilian postal services in the West Bank collapsed completely.

The southern parts of the West Bank were occupied by Egyptian troops, the centre by Jordanian troops and the northern areas by Iraqi troops. While in the Egyptian occupied zone the postal service was resumed already on 1st June 1948 and Egyptian stamps with a bilingual surcharge "فلسطين / PALESTINE" appeared, the postal service in the Jordanian occupied part (according to today's knowledge) probably only began at the beginning of November 1948. At first Jordanian stamps without surcharge were used here (usage is rare), replaced by stamps with bilingual imprint "فلسطين / PALESTINE" on 2nd December 1948.

The obligatory tax stamps in favour of Palestine Aid used in Transjordan at 50% of postage, became also compulsory in the occupied territory. These obligatory tax stamps with bilingual overprint "فلسطين / PALESTINE" had already been issued on 5th October 1948, but in the beginning Jordanian obligatory tax stamps without surcharge were also used (usage is rare). In the northern zone, no Iraqi stamps were used on civilian and business mail, but rather Transjordanian stamps and later the Jordanian occupation issues.

The Iraqi army exercised only postal censorship in its occupation zone, which was also carried out by the respective military forces in the Egyptian and Jordanian zones. At the end of April 1949, the Iraqi and Egyptian troops transferred the entire administration over to Jordan and withdrew from the West Bank. Initially, offices operated by Transjordan and Egypt continued to use the cancellers of the British Mandate administration that were found in the re-opened facilities. In these initially ten locations, the Mandate postmarks were only gradually replaced by those of the occupation forces.

In literature (even in recent publications) opinions differ as to the dates of re-establishing civilian postal services in the occupied territories and on the periods of re-using Mandate cancellers. The following compilation of usage data for British Mandate postmarks in the West Bank is a result exclusively based on the collection of data from civilian and business mail collected over decades from literature, auction catalogues, large collections, as well as my own holdings.

For the first time, the indexes (A and B) and their later adaptation are also taken into account. The covers shown are important examples of the early resumption of civilian mail traffic when British Mandate postmarks are re-used in the occupied West Bank.

Should readers have knowledge of further early or late dates, the author would be grateful for a report with illustration of such covers.

1 Originally published in Türkei-Spiegel in 2017. Translated by Tobias Zywietz, with some revisions by the author.

Figure	Postmark	Type	Index	Earliest	Latest
1	Beit Jala	double circle cross & bar	A	18.06.1948	23.07.1949
2	Beit Jala	single circle	A	6.07.1948	6.09.1949
3	Bethlehem	double circle cross & bar	A	3.05.1949	7.06.1949
4	Bethlehem	double circle cross & bar	B	18.05.1949	–
5	Bethlehem	double circle cross & bar	adapted	4.05.1949	–
6	Bethlehem	single circle	A	2.05.1949	6.12.1949
7	Bethlehem	single circle	B	2.05.1949	8.11.1949
8	Bethlehem	single circle	adapted	11.06.1948	15.12.1949
9	Hebron	single circle	A	10.06.1948	–
10	Jenin	double circle cross & bar	A	14.12.1948	13.01.1949
11	Jenin	double circle cross & bar	B	1.03.1949	–
12	Jericho	double circle cross & bar	A	25.01.1949	–
12 A	Jericho	double circle cross & bar	adapted	8.02.1949	–
13	Jerusalem	single circle	–	9.12.1948	25.01.1949
14	Nablus	single circle	–	9.11.1948	18.02.1950
15	Qalqilya	double circle cross & bar	A	7.04.1949	7.06.1949
16	Ramallah	double circle cross & bar	A	14.11.1948	18.12.1948
17	Ramallah	single circle	A	15.11.1948	3.01.1949
18	Tulkarm	double circle cross & bar	A	13.11.1948	7.02.1949

Sources and Literature

- Buscke, Bernd-Dieter: *Die Nachverwendung der britischen Mandats-Stempel im Westjordanland (Westbank) 1948-50.* In: Türkei-Spiegel, no. 121, 2017, pp. 11–28.
- Buscke, Bernd-Dieter: *Betr.: Palästina.* In: Türkei-Spiegel, no. 122, 2017, p. 45.
- Alexander, Zvi: *Arab Palestine 1948-1958. [exhibition collection]*. 1997.
- Billion, Jan: *Jordanische Post im besetzten Palästina : Neuentdeckung aus Ramallah!* In: Deutsche Briefmarken-Revue, vol. 67, 2016, no. 12, pp. 34–36.
- Castle, Wilfrid T. F.: *The cancellations of Jordan.* In: Philatelic Magazine, vol. 65, 1957, pp. 519–520, 527.
- Fisher, Lawrence: *Iraqi and Jordanian occupation of Tulkarm 1948/49.* In: The Middle East Philatelic Bulletin, no. 4, 2016, pp. 55.
- Forsher, Bruno J.: *Jordan's occupation stamps for use in Palestine*. In: The Israel Philatelist, vol. 20, 1968, no. 1/2, pp. 14–17; no. 3/4, pp. 121–123.
- Glassman, Emanuel: *The postal history of Jerusalem from 1948*. London: Central Stamp Agy., c 1978. 145 p.
- Jacobs, A.: *Check list of Palestine/Jordan postmarks.* In: The Holy Land & Middle East Philatelic Magazine), vol. 1, 1957, no. 3, pp. 74–75.
- Jacobs, A.: *Palestine postmarks in Jordan.* In: Philatelic Magazine, vol. 63, 1955, no. 11, pp. 391–392.
- *MICHEL-Katalog Naher Osten 2013*. 40th ed. Unterschleißheim: Schwaneberger, 2013. 1472 p.
- Najjar, Abed H.: *The stamps of Jordan 1920–1965 : a philatelic study*. London: Sahara, c 1998. 240 p.
- Najjar, Abed H.: *The postal history of Jordan, 1400–1959*. London: Sahara, 2006. 240 p.
- Resnik, Samuel: *Postal services of Arab states used [operated] in Palestine during the 1948–1949 period*. In: The Holy Land Philatelist, vol. 1, no. 6, 1955, pp. 178–179; no. 7, 1955, pp. 198–199, 202.
- *The postal markings of Jerusalem old city since 1948* / by the Research Section, contr.: E. Tolkowsky, H.H. Hirst. In: BAPIP Bulletin, no. 12, 1955, pp. 10–13, xb; no. 14, 1955; pp. 14–15, xc; no. 19, 1956; p. 12, xc.
- Wallach, Josef: *Postal history of the West Bank of Jordan (Judaea and Samaria) 1948–1967. Vol. I [South]*. Rehovot: Wallach, [1983]. 98 p.
- Auction catalogues: Habul Stamp, Muentz, Lev Stamps, Capital Stamps, Negev Holyland Stamps, Zodiac Stamps, Wallach Public Auctions, House of Zion, Tel-Aviv Stamp, Köhler, et al., 1980–2017.

The Nineteen Postmarks



Fig. 1



Fig. 2



Fig. 3



Fig. 4



Fig. 5



Fig. 6



Fig. 7



Fig. 8



Fig. 9



Fig. 10



Fig. 11



Fig. 12



Fig. 12 A[2]



Fig. 13



Fig. 14



Fig. 15



Fig. 16



Fig. 17



Fig. 18

2 Image courtesy of Dr. Avo Kaplanian.



Figs. 19 and 19a: Air Mail cover from Beit Jala, 24.06.1949 via Bethlehem 24.06.1949 and Beirut 28.06.1949 to Kelvedon (England).



Figs. 20 and 20a: Air Mail cover from Bethlehem 4.05.1949 “via Transjordan” to London.
On reverse: Jordanian censor mark.



Figs. 21 and 21a: Air Mail cover from Bethlehem 2.07.1949 via Amman 3.07.1949 to Newcastle (England).



Figs. 22 and 22a: Air Mail cover from Bethlehem 1.09.1949 via Amman 3.9.1949 to Beirut.



Figs. 23 and 23a: Air Mail cover from Bethlehem 21.11.1949 to Amman 23.11.1949.
On reverse: Jordanian censor mark B42.





Figs. 24 and 24a: Air Mail cover from Bethlehem 6.12.1949 via Amman 8.12.1949 to Monterrey (Mexico) 19.12.1949. On reverse: Jordanian censor mark B43.



Figs. 25 and 25a: Air Mail cover from Jenin 1.03.1949 via Nablus 2.03.1949 and Jerusalem 3.03.1949 to Beirut 8.03.1949 (with Iraqi censorship).



Figs. 26 and 26a: Air Mail cover of the Armenian Red Cross sent from Jerusalem 16.01.1949 via Amman 17.01.1949 to Boston (with Jordanian censorship).



Figs. 27 and 27a: Cover sent from Nablus 9.11.1948 via Amman 16.11.1948 to Beirut 18.11.1948.
Earliest known cover of the Jordanian occupation of Palestine.



Figs. 28 and 28a: Cover from Ramallah 14.11.1948 to Nablus 16.11.1948 with Iraqi censor mark (one 5 mils obligatory tax stamp fallen off).



Figs. 29 and 29a: Cover sent from girls' school to P.O.W. Camp No. 1 Tulkarm 7.12.1948 via Nablus 12.12.1948 and Ramallah 13.12.1948. Postal exchange via the International Red Cross in Geneva (with Israeli and Iraqi censor marks).



Figs. 30 and 30a: Cover from Tulkarm 3.02.1949 via Nablus 5.02.1949
to the Red Cross bureau in Ramallah.
Postal exchange via the International Red Cross in Geneva (with Israeli and Iraqi censor marks).

British Mandate Postmarks and Registration Labels used in the West Bank of Jordan

by Avo Kaplanian

Copyright © 2018

The British Mandate over Palestine ended on the 15th of May 1948 when the British withdrew from the area and instantly Jordanian forces occupied all that part of Palestine adjacent to its western boundary. The rest of Palestine (not occupied by Jordanian, Egyptian and Iraqi forces) was replaced by the state of Israel.

The government of the Hashemite Kingdom of Jordan assumed all administrative and judicial authority over the newly occupied territory covering the districts of Bethlehem, Hebron, Jenin, Jericho, Jerusalem, Nablus, Ramallah, and Tulkarm and all their villages.[1] This whole area was popularly known as the *West Bank of Jordan* and was ruled by the Hashemite Kingdom until June 1967 when the area was occupied by Israel after the so-called Six-Day War.

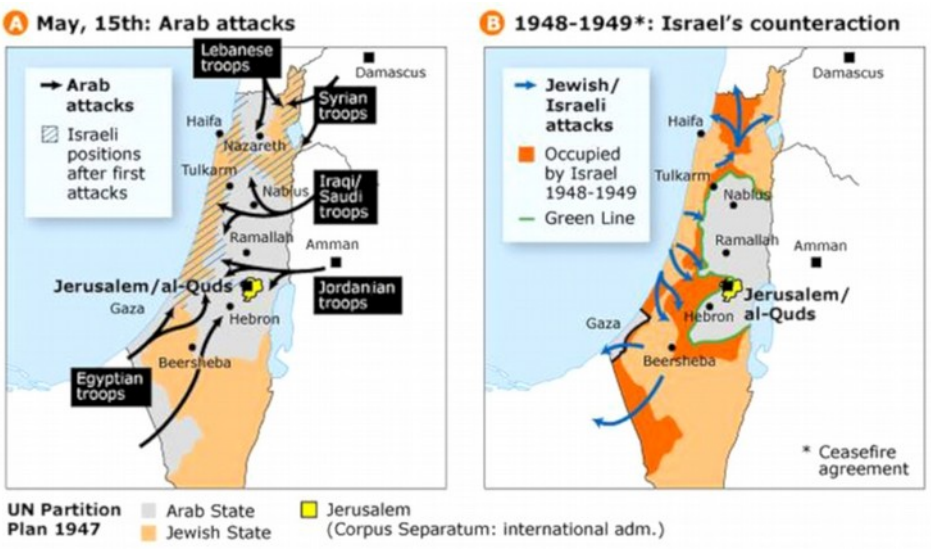


Fig. 1:

The War of 1948–1949.[2]

Postally speaking, this meant that all usages of Palestine Mandate stamps, postmarks, registration labels, forms, etc., ceased to be valid and were replaced by those of the Jordanian Kingdom. However due to the chaotic transition and sometimes late arrival of the materials needed at the different post offices, some of these offices used the old Mandate postmarks which were still available and at their disposal.

Another reason for using the old blue Mandate registration labels was the fact that some post office managers wanted to exhaust the then available old Mandate stock before starting to use the new Jordanian ones. But as this did not happen very often, such items with Mandate postmarks and registration labels are considered quite unusual if not relatively scarce.

1 Ledger, 1953.

2 Map (adapted: word "Jordanese" changed to "Jordanian") from Fanack.com. Source: https://fanack.com/arab-palestinian-israeli-conflict/arab-palestinian-israeli-negotiations-wars/1948-49-war-un-resolution-242/ (accessed 26.08.2018). Licence: Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License.

Fig. 2 shows a cover mailed in Bethlehem on 26th May 1949 to Montreal. The cover is franked by three King Abdullah "فلسطين / PALESTINE" overprinted stamps with a total of 80 mils plus two 20 mils *Aid Palestine* obligatory tax stamps. The stamps are cancelled by the Mandate double circle with bars and Maltese cross postmark. Furthermore, the cover is hand-stamped with the boxed "A.V.2." (Avion) cachet.

In *fig. 4* we see the front and back of a cover mailed in Jericho on 8th February 1949 to San Francisco. The cover is franked by six King Abdullah "فلسطين / PALESTINE" overprinted stamps making a total of 85 mils plus four obligatory *Aid Palestine* tax stamps totalling 50 mils. All the stamps were cancelled by the Mandate double circle with bars and Maltese cross postmark. The English only registration label *No. 0024* of Jericho is also from the Mandate era.

In *figs. 5* and *6* we see two registered covers, both mailed in Jerusalem and both having the British Mandate blank registration labels with "Jerusalem" in manuscript: in English on the *fig. 5* cover to New Jersey, and in Arabic "القدس " in *fig. 6*, local cover to Bethlehem. Furthermore, the cover in *fig. 5* cover has the double circle violet all Arabic censor mark applied in Amman and reading *The Hashemite Kingdom of Jordan / Censored / Amman*: " المملكة / الاردنية الهاشمية / روقب / عمان"

Figs. 7, 8, and *3* show three covers, all mailed in Nablus, to Beyrouth (*fig. 7*), New York (*fig. 8*) and Cincinnati (*fig. 3*). All three carry the blue Mandate registration labels of Nablus. A similar cover shown in *fig. 9* was mailed in Ramallah on 14th April 1949 to Cairo has the Mandate registration label of Ramallah plus censor markings of Egypt and Jordan on the front and back. *Fig. 10* shows a cover mailed in Jerusalem on 24th March 1949 to Glasgow with the 'Jerusalem 10' Mandate registration label *No. 8417*.

Finally, in *fig. 11* we see a more modern cover mailed in Bethlehem on 29th June 1957 (!) to Beyrouth. The cover is carrying the Mandate registration label of Bethlehem. As far as I know, this date of usage is the latest known date of using such Mandate registration labels in the West Bank of Jordan.

Epilogue

At this point I thought this article was complete and ready to publish. But then all of a sudden I remembered a very important item which I forgot to list in this article and which forms the crown of my West Bank covers collection. This item is shown in *fig. 12* and carries the rarest of all the West Bank items, viz. the Egyptian circular bilingual strike of Beit Jala (near Bethlehem) which was used when the Egyptian troops entered Beit Jala in the war of 1948 and was used during a period of a few weeks at the end of 1948 and the beginning of 1949. The cover is franked by six King Farouk Air Mail stamps with the bilingual "فلسطين / PALESTINE" overprint making a total franking of 235 mills. According to the auction description,[3] this cover is one of only two registered covers known to exist with such a postmark plus the blue British Mandate registration label *Beit Jala No. 0287*. The cover was mailed on 14th February 1949 to Alexandria with the Egyptian "Beth Lahem" transit postmark on the back as well as the transit Cairo and arrival Alexandria postmarks.

Sources and Literature

- Ledger, R.T.: *Philatelic history of Jordan : 1922–1953*. Amman: Ledger, 1953. 142 p.
- Kaplanian, Avo: *A few interesting covers from the West Bank*. In: The Israel Philatelist, vol. 54, no. 6, December 2003, pp. 223–224. *[TIP 15954]*. Reprint in: The BAPIP Bulletin, no. 154, 2004, pp. 248–253. *[BAPIP 14125]*.
- Najjar, Abed H.: *The postal pistory of Jordan, 1400–1959*. London: Sahara, 2009.
- *Stanley Gibbons stamp catalogue : part 19 ; Middle East.* 7th ed. London/Ringwood: Stanley Gibbons, 2009.
- Wallach, Josef: *Postal history of the West Bank of Jordan (Judaea and Samaria) 1948–1967. Vol. I [South]*. Rehovot: Wallach, [1983]. 98 p.

3 Negev Holyland postal bid sale, 15.04.1999.



Fig. 2: Cover mailed in Bethlehem on 26.05.1949 to Montreal, franked with three King Abdullah stamps overprinted "فلسطين / PALESTINE" (total 80 mils) plus two 20 mils obligatory *Aid Palestine* tax stamps. The stamps are cancelled by British Mandate double circle with bars and Maltese cross postmark: BETHLEHEM / A / 26 MY / 49.
Furthermore, the cover is hand-stamped with boxed "A.V.2." and "PAR AVION" cachets.



Fig. 3: Cover mailed in Nablus to Cincinnati, 17.10.1951.
Blue Mandate registration label of Nablus 1: "No 2606".



Figs. 4 and 4a: Front and back of a cover mailed in Jericho on 8.02.1949 to San Francisco. Stamps cancelled with British Mandate double circle with bars and Maltese cross postmark. The English only registration label “No 0024” of Jericho is also from the Mandate era.

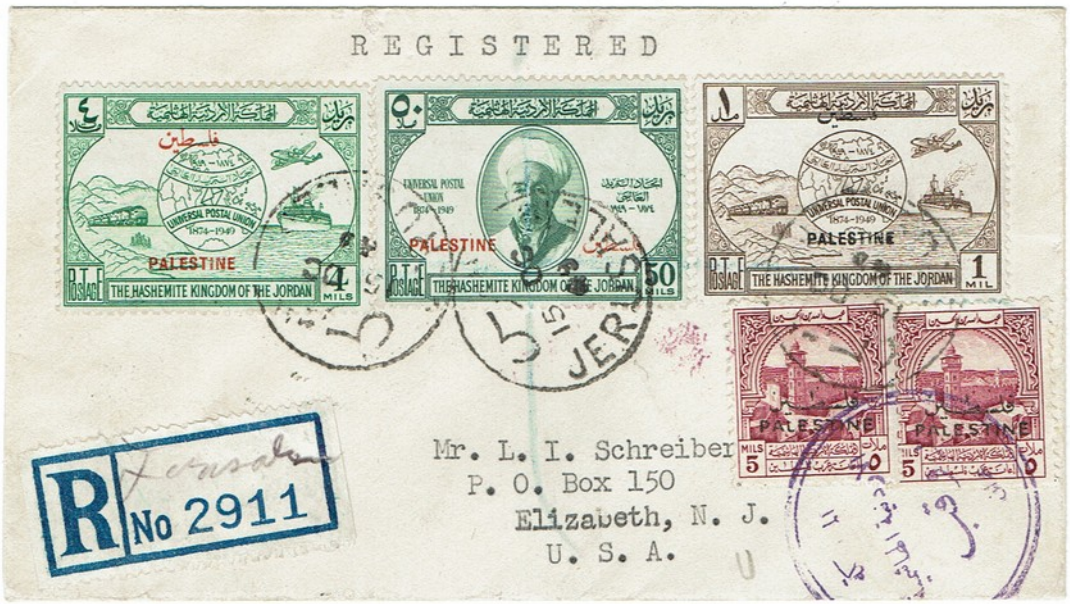


Fig. 5: Mailed in Jerusalem (15.10.1949) to New Jersey with British Mandate blank registration label, "Jerusalem" in manuscript (English).
Features also a double circle violet all Arabic censor mark applied in Amman:
"المملكة / الاردنية الهاشمية / روقب / عمان".



Fig. 6: Cover mailed from Jerusalem on 7.11.1949 to Bethlehem.
British Mandate blank registration label with Jerusalem here in Arabic script: "القدس".



Fig. 7: Cover mailed in Nablus to Beirut on 4.09.1949.
Blue Mandate registration label of Nablus: “No 0115”.

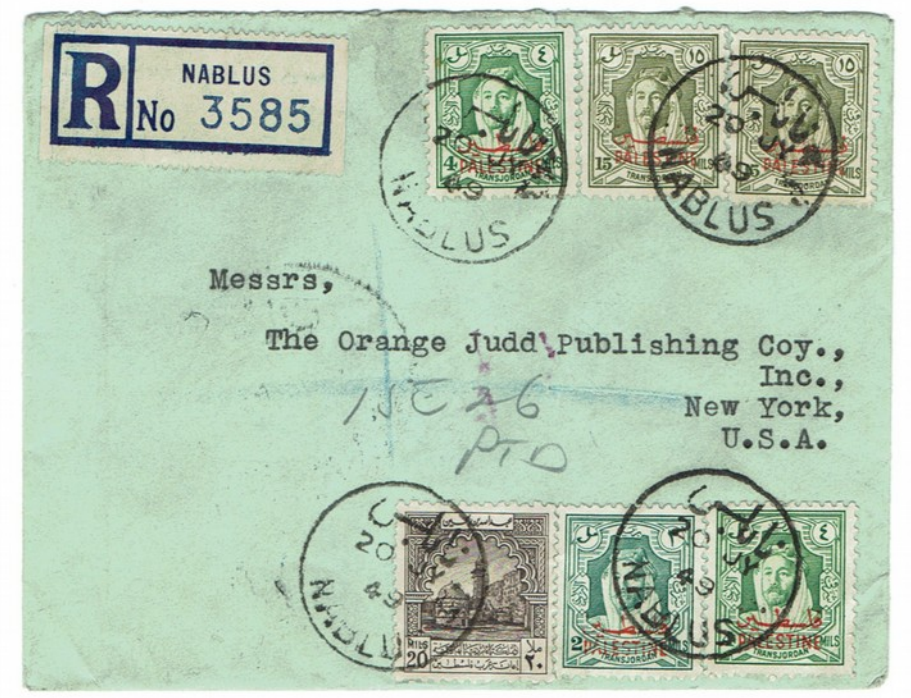


Fig. 8: Cover mailed in Nablus to New York, 20.07.1949.
Blue Mandate registration label of Nablus: “No 3585”.



Fig. 9: Cover mailed in Ramallah on 14.04.1949 via Jerusalem and Amman to Cairo:
British Mandate registration label of Ramallah
Censor markings of Egypt and Jordan on the front and back.



Fig. 10: Cover mailed in Jerusalem on 24.03.1949 to Glasgow with the British Mandate registration label "Jerusalem 10 / No 8417".

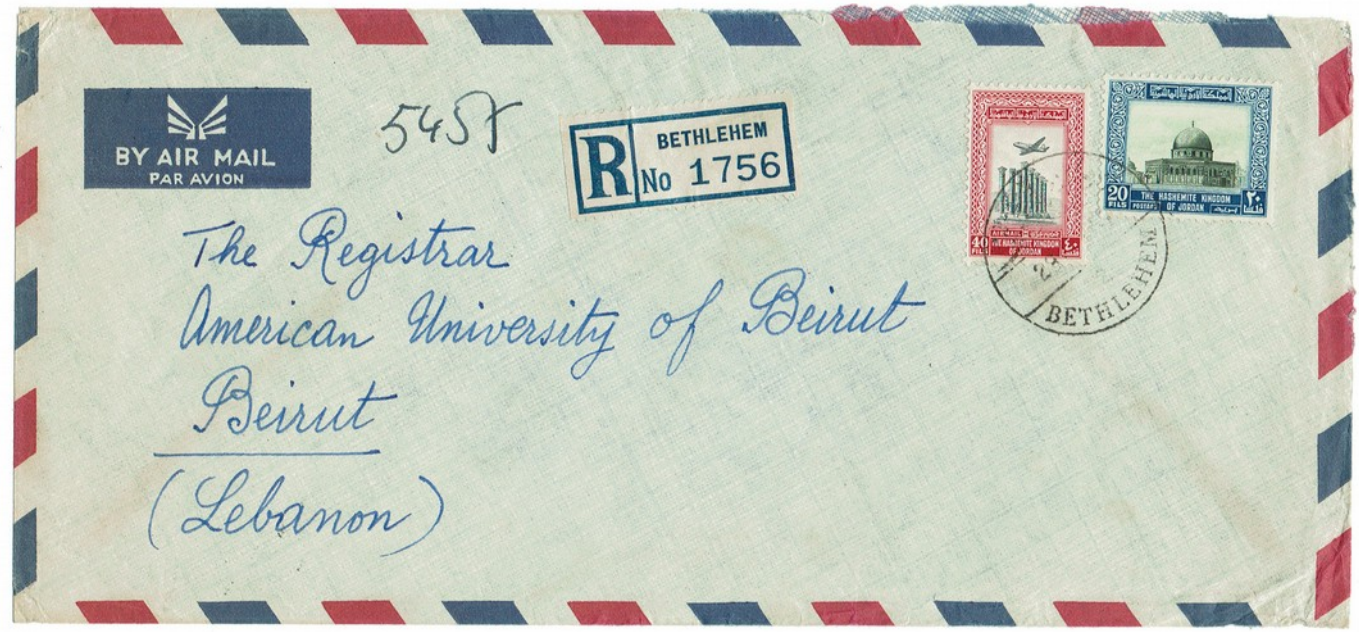
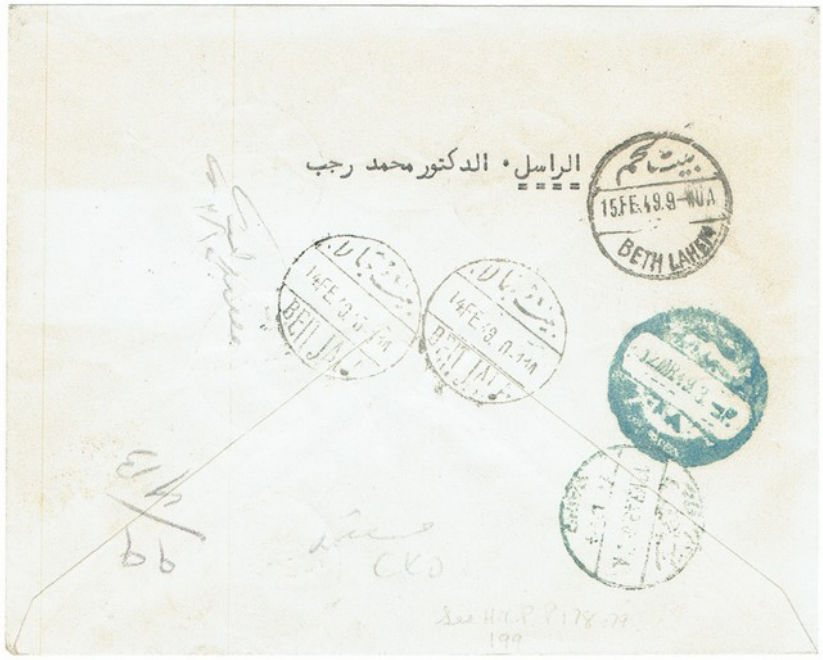


Fig. 11: A more modern cover mailed in Bethlehem on 29.06.1957 (!) to Beirut.
The cover is carrying the British Mandate registration label of Bethlehem.
Latest known date of use for a British Mandate registration label in the West Bank!





Figs. 12 and 12a: Cover from Beit Jala to Alexandria, 14.02.1949. Stamps cancelled with the rarest of all the West Bank items: Egyptian circular bilingual postmark of Beit Jala, which was only used for a few weeks around the turn of 1948 to 1949.
The cover is franked by six Egyptian King Farouk air mail stamps surcharged "فلسطين / PALESTINE". One of only two registered covers known to exist with such a postmark: blue British Mandate registration label Beit Jala ("No 0287"). Egyptian "Beth Lahem" (15.02.1949) transit postmark on the back, Cairo transit and Alexandria arrival.

Egypt in Palestine: Philatelic Souvenir Covers 1948/1954

by Tobias Zywietz with material from Siegel Auctions

Copyright © 2018

In May 1948 Egyptian troops occupied large parts of southern Palestine, including places like Bethlehem and Hebron (later transferred to Jordanian control), Majdal and Beersheba (captured by Israel) and Gaza and Khan Yunis (remaining under Egyptian control until 1967 with an interruption during the 1956 war).

I can present two colourful documents showing the range of stamps in use in June 1948 (complete set of all stamps issued) and June 1954, both auctioned by New York's Siegel auction house:

Sale 1114 Lot 1246 *(fig. 1)*:[1] US-$ 350 (US-$ 300–400)

EGYPT, Occupation of Palestine, 1948 "Palestine" Overprint Issue (N1-N14, NC1-NC12, NE1, NJ1-NJ7). Each stamp tied by seldom seen "El Majdal 17 JU 48" circular datestamps on large cover to Port Said, comprising the entire 1948 first issue set incl. air posts, special delivery and postage dues, Very Fine

Featured stamps (Definitives 1m–£E1, Air Mail 2m–200m, Postage Dues 2m–30m, and Express Mail 40m) in order: SG nos. 1, 4, 2, 5, 7, 9, 10, 11, 12 / 13, 14, 3, 15, 6, 16, 17 / 20, 18, 8, 19, 23 / 21, 26, 27, 24 / 22, 28, 29, 25 / 30, D34, D38, D35, 31 / D32, D33, E32, D36, D37.

Sale 1059 Lot 6275 *(fig. 2)*:[2] US-$ 275 (US-$ 300–400)

EGYPT, 1954 Egyptian Occupation of Palestine. Large censored Registered cover bearing 26 stamps incl. Nos. N20-33, N35, NC14-17, NC20-21, NC25, NC28-30, all of which are tied on cover by Gaza Jun. 9, 1954 circular datestamps to the United States, Gaza and Houston backstamps, due to large size some stamps with creases, Fine

Featured stamps (overprinted Definitives and Air Mail) in order: SG nos. 53, 54, 55, 66, 58 / 52, 54, 68, 59 / 63, 47, 67 / 45, 43, 40, 39, 37, 35, 32 / 44, 42, 41, 38, 36, 34, 33. As opposed to the first cover, this one displays only part of the sets of stamps issued on 1st February 1953.[3]

Sources and Literature

- Lot 1246 in sale 1114 of Robert A. Siegel Auction Galleries Inc, New York, 9.12.2015. Online: https://siegelauctions.com/lot_grd.php?sale_no=1114&lot_no=1246 (accessed 4.11.2018).
- Lot 6275 in sale 1059 of Robert A. Siegel Auction Galleries Inc, New York, 13.11.2013. Online: https://siegelauctions.com/lot_grd.php?sale_no=1059&lot_no=6275 (accessed 4.11.2018).
- Balian, Leon: *Stamps of Egypt : with Egypt used in Palestine and the Sudan ; catalogue*. Heliopolis, 1998. 535 p.

1 Image and lot description used by permission of Robert A. Siegel Auction Galleries Inc., New York.
2 Image and lot description used by permission of Robert A. Siegel Auction Galleries Inc., New York.
3 Date of issue according to Balian, 1998, p. 428.



Fig. 1: Cover cancelled El Majdal 17.06.1948.
Features complete set of the 1948 definitives (SG nos. 1–19), Air Mail (SG nos. 20–31), Postage Dues (SG nos. D32–37) and Express Mail (SG no. E32).

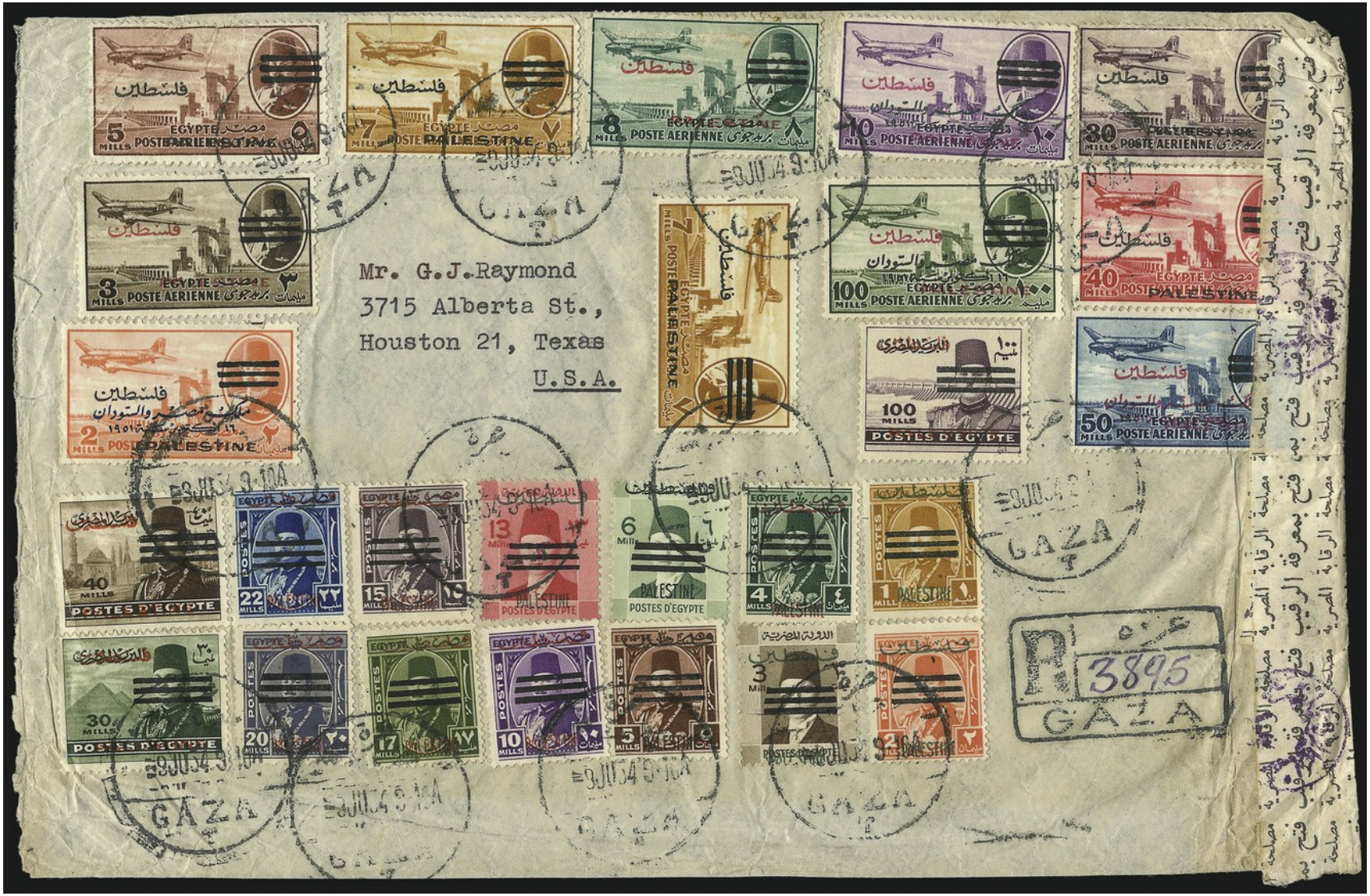


Fig. 2: Censored registered cover to Houston, Tx., Gaza 9.06.1954, with SG nos. 32–45, 47, 52–55, 58–59, 63, 66–8.

The Reply Coupons of Jordan
A Research Request

Copyright © 2018

Following the study of Arab Postal Union Reply Coupons published in MEPB 9,[1] Hálfdan Helgason sent me a number of Jordanian IRCs with the imprinted selling price changed by manuscript. The eminent Jordan specialist Avo Kaplanian followed suit and provided further IRCs from his collection, as did German IRC specialist Wolfgang Leimenstoll.

We are now in the process or preparing a list of all known Jordan IRCs, their usage dates, and selling prices, incl. those re-valuated in manuscript. To complement our own lists we appeal to collectors to send us further examples as images (front and reverse). The final goal is to identify all different types of IRCs used in Jordan, their issue or first usage dates, and selling prices (rates changes).

In the following we show the main types and a table with basic data.

(editor)



Ua-1



Lo-9 (Palestine 1b)



Lo-9



Lo-15

1 Hálfdan Helgason, and Tobias Zywietz: *The Reply Coupons of the Arab Postal Union*. In: The Middle East Philatelic Bulletin, no. 9, 2018, pp. 82–93.



Lo-16u



Vi-21



La-22a



La-25g



Pe-31a



Na-34



Do-36a



Is-40a

Types of Jordan Reply Coupons

Type	Value 1	Value 2	Value 3	First Known	Remarks
Ua-1	20	–	–	8.05.1956	
Ua-1	20	50	100	–	
Ua-1	20	100	–	–	
Ua-?	20 ?	–	–	–	
Ua-?	20 ?	–	–	–	
Lo-9	20	25	–	4.10.1934	
Lo-9	20	25	–	23.07.1949	PALESTINE
Lo-9	20	25	–	21.06.1950	PALESTINE
Lo-9	20	25	–	24.04.1950	PALESTINE
Lo-15	25	–	–	5.02.1952	
Lo-16u	25	40	–	9.12.1955	
Lo-16u	25	38	–	28.01.1956?	
Lo-16u	25	46	–	28.04.1959	
Lo-16u	25	50	–	22.12.1966	
Lo-16u	25	75	–	20.08.1971	
Lo-16u	25	70	–	17.01.1972	
Lo-16u	25	80	–	–.--.1974	
Vi-21I	70	–	–	6.07.1974	
Vi-21	70	80	–	13.11.1974	
La-22a	80	–	–	9.03.1975	
La-22a	130	–	–	21.01.1978	
La-22j	130	175	–	21.06.1982	red hand-stamp (28×7mm)
La-23a	200	–	–	–	
La-24a	200	–	–	–	
La-25a	290	–	–	27.04.1987	
La-25g	290	–	–	?	red hand-stamp “H.K. JORDAN” (29×10mm)
La-26a	290	–	–	–	
La-26d	700	–	–	–.–.1991	
La-27d	700	–	–	–.–.1992	
La-28d	700	–	–	19.04.1995	
La-29d	800	–	–	–.–.1999	
Pe-31a	1 Dinar	–	–	1.07.2002	
Pe-32a	1 Dinar	–	–	–	
Na-34	–	–	–	10.03.2010	
Do-36a	1 Dinar	–	–	–	
Is-40a	1 Dinar	–	–	–	

Please send your additions and images (front and reverse) of Jordan IRCs to the editor.

Suspension of Mail Service Israel–Gaza in 2009
An Internal Israel Post Notice

by Tobias Zywietz with material from Daryl Kibble[1]

Copyright © 2018

Following continued hostilities between the Hamas administration of the Gaza Strip and Israel, the "Gaza War" ensued: Israel started heavy bombardments in late December 2008 and mounted a ground invasion in early January 2009. The blockade of Gaza continued after the war, and in late 2009 postal services to Gaza were discontinued indefinitely. To this day, there are no **regular** relations (including postal) between Israel and Gaza.

Swift action was taken by the Israeli post office to stop accepting mail addressed to Gaza. The cover shown below features the regular label to inform the sender, but also had a postal notice attached, measures 165×210mm. It was only meant to inform post office workers, rather than be attached to returned mail. However it was taped to two letters known to have been returned to the sender. This makes it a modern rarity. The manuscript "469" at right was the P.O. Box of the original sender on reverse of the envelope.

The Hebrew main text of the notice reads:

> ***Cessation in receiving mail for transferral to the Gaza Strip:***
>
> *Transfer of mail to the Gaza Strip has been discontinued due to reasons beyond the control of the Israel postal system and as a result, temporarily it is not possible to transfer any kind of postal item to the strip until further notice.*
>
> *Explain to the clients that this constraint is not in the control of Israel Post and when the constraint has been removed it will be published.*
>
> *We would thank you to update all the relevant workers and the post offices not to accept postal items intended for Gaza until further notice.*



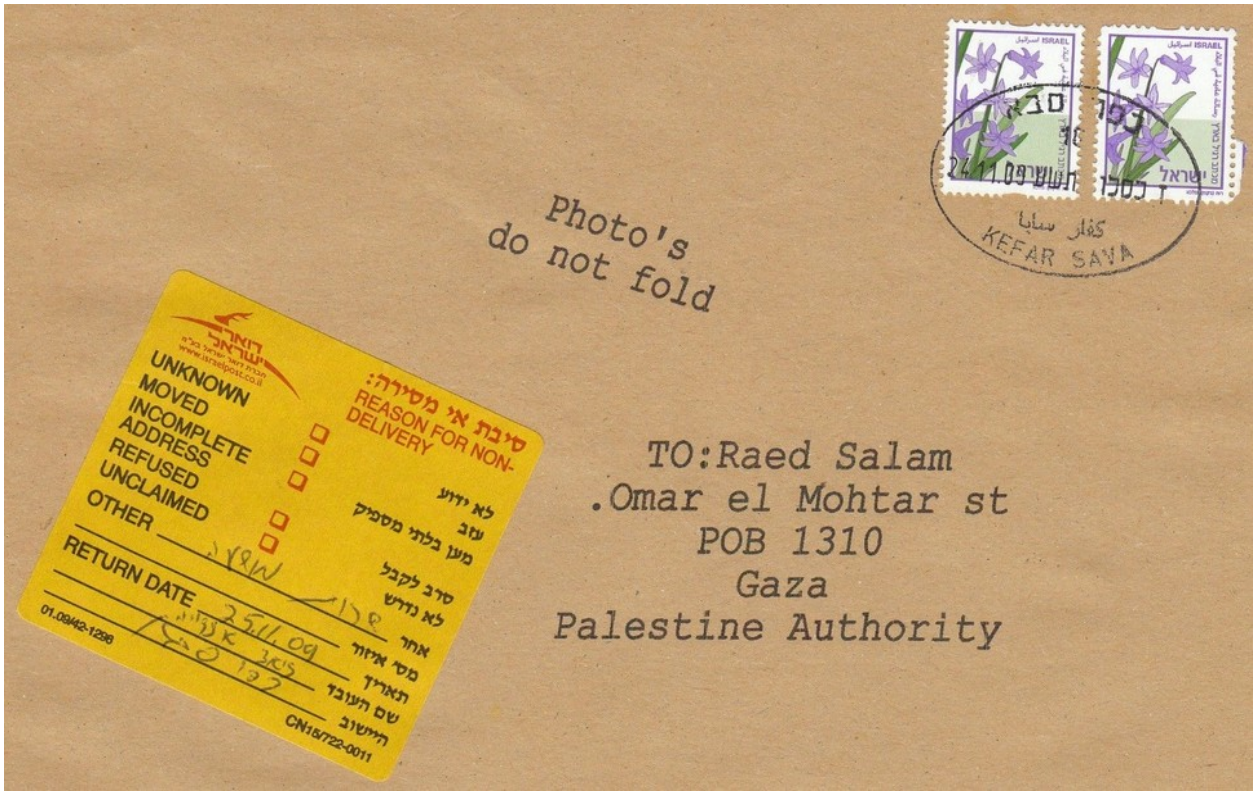
Fig. 1:

The regular CN15 label used by Israel Post to inform the sender about the reasons of non-delivery. This label not listed in the Berman catalogue, but similar to type NDL1 on p. 64.[2]

The manuscript insertions read:
OTHER: Service suspended
RETURN DATE: 25.11.09
Clerk name: Ziad [?]
Place: Kfar Saba

1 Excerpts from his 2014 book *The Arab-Israeli conflict: no service, returned and captured mail.* Please see Daryl's advert in the Small Ads section of this issue.

2 Cf. Berman, Genady: *Postal labels & forms of Israel*. 2017. 84 p. ISBN: 978-965-572-483-8.





Figs. 2 and 3: Front of the returned cover and the internal Israel Post notice as attached.

Digitisation of Philatelic Knowledge: "Holy Land Postal History" (1979–2017)

an appeal by Prof. Mark Sommer

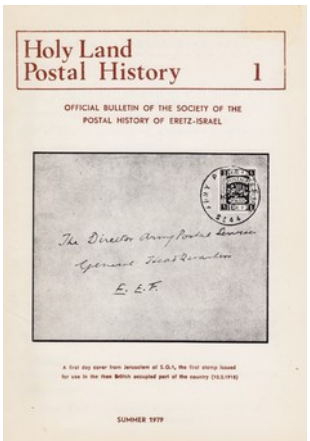
Copyright © 2018

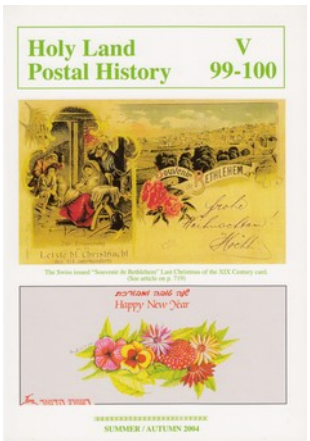
Between 1979 and 2011, the now defunct *Society of the Postal History of Eretz-Israel* published a journal: "Holy Land Postal History". Initially a quarterly publication, it came to be published twice a year, and then for many years only as an annual edition. From 2012 publication was handed over to the Israel Philatelic Federation, but the last edition (numbered "132–133") appeared in 2017.

The journal has published many valuable articles of research over the years but has only ever been available in paper form. As I believe that the journal editors have ceased publication, this is the moment to think about saving this wealth of information for future generations.

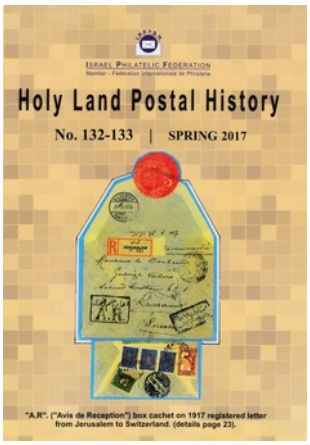
I have a complete run of "Holy Land Postal History": number 1 (Summer 1979) to number 132–133 (Spring 2017). I would like to see all the journals available in digitised format.[1] However the work to scan thousands of pages is huge, but for someone with dedication and free time manageable.[2] I cannot do this myself, but I am willing donate the journals to a person volunteering to perform this task. I will ship all journals to anyone in the USA[3] on reimbursement of shipping charges. The actual journals will be given as a 'donation,' provided the task is fulfilled.

I and the editor of MEPB will give operational and technical assistance and cooperate closely on the task. Mr. Zywietz has already digitised over 60 years of the "BAPIP Bulletin" (over 160 issues)[4] and is willing to share his know-how.









Please contact Mark Sommer (e-mail: brocean@aol.com)
or (for technical aspects) the editor, in case you want to learn more about this project.

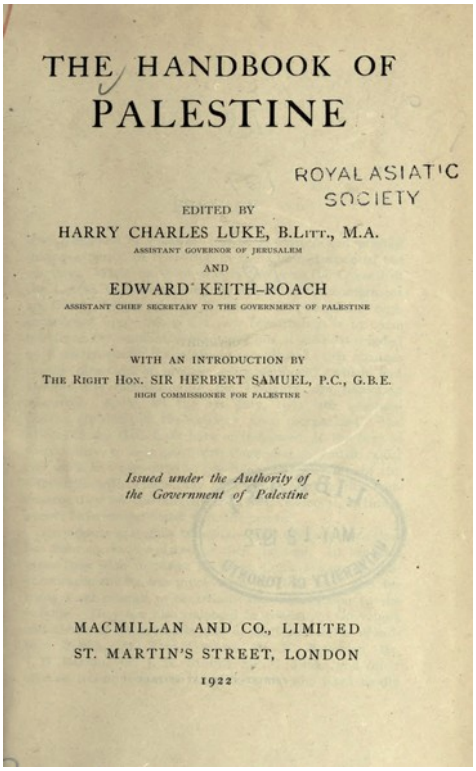
1 Copyright issues might stand in the way of such a project, at least if the results are to be shared, via a CD or on the internet. *(editor)*
2 Apart from a fairly modern scanner and PC, all computer programmes needed can be procured for free.
3 Overseas charges may be prohibitive.
4 Cf. Zywietz, Tobias: *Cumulative index to the BAPIP Bulletin 1952–2015*. Online: www.zobbel.de/stamp/lit_09.htm.

The Postal Service in Palestine in 1922 including Postage Stamps of Palestine and Trans-Jordania, 1918–1922

by Harry Charles Luke, Edward Keith-Roach, and Dr. C. R. B. Eyre
with an introduction by Tobias Zywietz

Copyright © 2018[1]

Introduction


THE HANDBOOK OF
PALESTINE
ROYAL ASIATIC SOCIETY
EDITED BY
HARRY CHARLES LUKE, B.Litt., M.A.
ASSISTANT GOVERNOR OF JERUSALEM
AND
EDWARD KEITH-ROACH
ASSISTANT CHIEF SECRETARY TO THE GOVERNMENT OF PALESTINE
WITH AN INTRODUCTION BY
THE RIGHT HON. SIR HERBERT SAMUEL, P.C., G.B.E.
HIGH COMMISSIONER FOR PALESTINE
Issued under the Authority of the Government of Palestine
MACMILLAN AND CO., LIMITED
ST. MARTIN'S STREET, LONDON
1922

In 1922, two principal officers of the British Mandate administration published the first edition of "The Handbook of Palestine." The 300 page tome, published in London by Macmillan, is introduced by the then High Commissioner of Palestine, Sir Herbert Samuel, and states on the title page (pictured, *fig. 1*): *"Issued under the Authority of the Government of Palestine."* The handbook underwent two further editions in 1930 and 1934.[2]

It is described as *"Perhaps the most outstanding reference guide and informative overview of Palestine in this period [...]. Their handbook is a meticulously collected and incisively organized survey of culture, demography, history, and geography."*[3]

Amongst a wealth of information about the history, geography, people, culture, and administration of Palestine, it contains chapters on the transport and communication infrastructure, including the organisation of Posts, Telegraphs, and Telephones, as would be expected in such a handbook. Included are a list of post offices, their organisation and despatches, the postal services provided and their fees.

Sir Harry Charles Luke (born Lukach), K.C.M.G., G.C.St.J., B.Litt., M.A., 1884–1969,[4] was a British colonial official, educated at Eton and Trinity (Oxford), serving in (amongst other territories) Cyprus, Palestine, and Malta. He became assistant Governor of Jerusalem (1921–1924), acting High Commissioner for five months in 1928, and served as Chief Secretary to the Government of Palestine under High Commissioner Sir John Robert Chancellor in 1929/1930.

Edward Keith-Roach, C.B.E., P.C., 1885–1954, was a British colonial official, serving as Assistant Chief Secretary to the Government of Palestine (1921–1926), and Governor of Jerusalem from 1926 to 1945.[5]

1 Copyright extends to the transcription, layout, and additions. The introduction and all footnotes (except where stated) are by Tobias Zywietz. The text, as published in London in 1922, is technically still under British Copyright as per Designs and Patents Act 1988 (1988 c. 48), which extends to 70 years after the death of an author, though the 1922 edition is freely available on the Internet (see Sources and Literature on p. 85). Sec. 29 of the act allows for 'fair dealing' with a work for the purposes of private study or research; which is—I think—applicable here.
2 The 1922 first edition also appeared in a Hebrew translation in 1924.
3 Stein, 1991, p. [6].
4 The only philatelic link I am aware of are two articles on letters addressed to him in BAPIP Bulletins 92 and 94.
5 With an interruption.

But what comes as a surprise to any unsuspecting reader is a very detailed section on postage stamps, written by Dr. Eyre. In my opinion this is probably the very first philatelic research article on the stamps of Palestine. Short notices on the E.E.F. stamps have appeared in the new issues sections of philatelic journals from as early as 1918.[6] The book's preface is dated September 1922, the last issue described by Dr. Eyre dates from August 1922. There is an article entitled *The postage stamps of Palestine* by Major J. J. Darlow also published in 1922.[7] As I have not seen this article yet, I cannot compare the two, or say which was published earlier. There are several possibilities: Darlow and Dr. Eyre knew each other and worked together in their research; or they researched the stamps independently and by chance their articles were published coincidentally; or that one was, to some extent, copying the other. But before looking at the details of Dr. Eyre's article, I'd like to layout the philatelic reports preceding its publication.

The Very First Report on E.E.F. stamps

There were two reports in *The Palestine News*, the official weekly newspaper of the Egyptian Expeditionary Force (E.E.F.), precursor to the *Official Gazette O.E.T.A. (South)*. The first appeared in the edition of 1st August 1918 and is quoted here as featured in *The Holy Land Philatelist* in 1955. It details authoritatively the creation and printing process. One notes that all printing numbers tally with the later reports, apart from the 1p (C18 print) which is given here as 338,880 as opposed to 338,000 in Pirie-Gordon.[8]

E. E. F. STAMPS

The question of providing adequate postal facilities for the civilian population of Southern Palestine, as an incentive to the revival of trade early engaged the attention of the Military Administration, with the result that arrangements were made for the transmission of such correspondence through the Army Post Offices in Occupied Enemy Territory.

On December 9, 1917, authority was likewise given for the preparation of an adhesive postage stamp of distinctive design to be utilised in denoting the prepayment of postal charges upon civilian mail matter passing through the military post offices of the E.E.F., and two months later these stamps were duly brought into use.

The work of designing and printing the E.E.F. postage stamps was entrusted to the Typographic Department of the Survey of Egypt, Cairo, whence had lately emanated the typically Arabian postal adhesives of the Kingdom of Hedjaz. Despite the many technical difficulties attendant upon the manufacture of postage stamps, the workmanship compares favourably with the most finished products of the great European and American stamp ateliers, reflecting the highest credit upon the department concerned.

The design, severely utilitarian in character and unpretentious in the extreme, consists merely of an upright rectangle of solid colour within a narrow white frame, in the centre of which appear the words "POSTAGE PAID" enclosed in two white decorative tablets.

The initials "E.E.F.", enclosed in hexagonal frames figure across the head and foot of the stamp, whilst vertically at either side the value is expressed in English (left) and Arabic (right) characters.

The present 5-milliemes stamp is a temporary expedient, adapted from the 1-piastre as described, the new value being superimposed in black. The printing of these stamps was carried out by the modern typographic process of printing. By this process the whole of the coloured portion of the design is in relief and the white parts depressed upon the plate.

6 See *figs. 2 and 3*.
7 The Philatelic Magazine, 1922, nos. 170 and 171. No further details known.
8 Pirie-Gordon, 1919, 1st ed., p. 93. One notes that F. N. Gossling states 33,800! See p. 84.

In the case of the E.E.F. stamps the plates were composed of 120 clichés, grouped in ten horizontal rows of 12. A supply of special paper for printing these stamps, identical with that used for the contemporary postage stamps of Great Britain, was obtained through the Army Postal authorities, and is distinguished by the watermark of the Royal Cypher (Crown over G.R.), repeated in alternate horizontal rows, so that portions of one or more of the watermark devices occur on each and every stamp on the sheet. The plates of the E.E.F. stamps being exactly half of Royal Cypher paper had to be divided before being passed through the press. Along either side of sheets in the plain margin, or gutter, appears the single word "Postage" watermarked in large open capitals.



THE OFFICIAL ANNOUNCEMENT CONCERNING PALESTINE'S FIRST STAMPS

The Palestine News

THURSDDAY, 1st AUGUST 1918

E. E. F. STAMPS

The question of providing adequate postal facilities for the civilian population of Southern Palestine, as an incentive to the revival of trade early engaged the attention of the Military Administration, with the result that arrangements were made for the transmission of such correspondence through the Army Post Offices in Occupied Enemy Territory.

On December 9, 1917, authority was likewise given for the preparation of an adhesive postage stamp of distinctive design to be utilised in denoting the prepayment of postal charges upon civilian mail matter passing through the military post offices of the E.E.F., and two months later these stamps were duly brought into use.

The work of designing and printing the E.E.F. postage stamps was entrusted to the Typographic Department of the Survey of Egypt, Cairo, whence had lately emanated the typically Arabian postal adhesives of the Kingdom of Hedjaz. Despite the many technical difficulties attendant upon the manufacture of postage stamps, the workmanship compares favourably with the most finished products of the great European and American stamp ateliers, reflecting the highest credit upon the department concerned.

The design, severely utilitarian in character and unpretentious in the extreme, consists merely of an upright rectangle of solid colour within a narrow white frame, in the centre of which appear the words "POSTAGE PAID" enclosed in two white decorative tablets..

The initials "E.E.F.", enclosed in hexagonal frames figure across the head and foot of the stamp, whilst vertically at either side the value is expressed in English (left) and Arabic (right) characters.

The present 5-milliemes stamp is a temporary expedient, adapted from the 1-piastre as described, the new value being superimposed in black. The printing of these stamps was carried out by the modern typographic process of printing. By this process the whole of the coloured portion of the design is in relief and the white parts depressed upon the plate.

In the case of the E.E.F. stamps the plates were composed of 120 clichés, grouped in ten horizontal rows of 12. A supply of special paper for printing these stamps, identical with that used for the contemporary postage stamps of Great Britain, was obtained hrough the Army Postal authorities, and is distinguished by the watermark of the Royal Cypher (Crown over G.R.), repeated in alternate horizontal rows, so that portions of one or more of the watermark devices occur on each and every stamp on the sheet. The plates of the E.E.F stamps being exactly half of Royal Cypher paper had to be divided before being passed through the press. Along either side of sheets in the plain margin, or gutter, appears the single word "Postage" watermarked in large open capitals.

TRE SYSTEM OF CHECK NUMBERS

In connection with the production and issue of the E.E.F. postage stamps the British system of contract letters and figures was adopted, check numbers being imprinted sideways on the margins of the sheets, near the bottom left-hand corner, to denote a particular printing or requisition. The control number of the initial printing was "A18", and that of the most recent "D18". The numbers which are altered with each new printing order do not form part of the printing plate, but are clamped up to it, close to the edge of the "forme".

The sheets of overprinted 5-milliemes stamps bear an additional control letter impressed in black beside the normal combination, which is in the same colour as the stamps themselves, the most recent supply of this value being denoted by the letter "C", in conjunction with "D18".

A series of short disconnected lines of colour round the margins of the sheets opposite the ends of each complete vertical and horizontal row of stamps owe their presence there to heavy raised "rule", placed round the plate to ensure even distribution of pressure in the press. Amongst stamp collectors it is familiarly known as a Jubilee Line, from the fact that it was first introduced in connection with the British postage stamps of 1887.

FIRST STAMPS ROULETTED

Perforating machines of a modern pattern not being available in Egypt, the only aid to easy separation of the stamps lies in a series of short slits cut between the rows, averaging 17 in the space of 22 mm., and technically termed a "roulette".

THE FIRST ISSUE

The first issue of the 1-piastre stamp comprised 175 sheets (21,000 stamps) of a deep ultramarine colour. These sheets were issued ungummed and as explained, the control of the printing was "A18".

Since it had been found in practice that post-marks were not legible on the deep ultramarine of the first 1-piastre stamp, dark blue — of an appreciably lighter colour than the deep ultramarine — was adopted for future printings of the 1-piastre stamp, and this is also the colour of all printings of the surcharged 5-milliemes stamp.

THE SECOND ISSUE

The second issue of the 1-piastre stamp — control "C18" comprised 2,824 sheets (338,880 stamps). This issue was made on gummed paper in normal course.

THE SURCHARGED ISSUE

The first issue of the surcharged 5-milliemes stamp — control "B 18 A" — comprised 50 sheets (6,000 stamps) on ungummed paper, the surcharging (already described) being effected by means of an electro-type overprint plate. A second issue — control "C 18 B" — of the surcharged 5-milliemes stamp comprised 463 sheets (55,560 stamps) and a third issue — control "D 18 C" — 451 sheets (54,120 stamps). Both these issues were on gummed paper in normal course.

STAMPS AFFIXED BY POSTAL AUTHORITIES

E.E.F. postage stamps were brought into use on February 10, 1918 At the outset, as a precautionary measure against the purchase of stamps for other than immediate use, and the possibility of stocks being absorbed, the stamps were not placed on public sale in the ordinary way but were affixed by the postal authorities themselves to civilian letters only, upon which postage in cash had already been paid. This procedure was discontinued as soon as practicable; but it is no doubt partly responsible for the fact that few people, even to-day, are aware of the introduction of any special postage stamp in connection with the occupation of Southern Palestine, notwithstanding that such stamps have been in daily use for some six months past.

Originally, the E.E.F. postage stamps were only capable of franking correspondence locally and (by arrangement) in the exchange of mails with the Egyptian Post Office; but they are now recognised by the Universal Postal Union as valid for international postage.

PALESTINE "UPON THE THRESHHOLD OF A PHILATELIC CARRIER"

To-day the country stands upon the threshhold of a philatelic carrier that may prove one of the most fascinating and brilliant in the whole annals of philately, and in the days to come the first, unassuming stamps of the Military Administration may rank amongst the rarest specimens in the stamp collector's album.

NUMBER PRINTED OF GUMMED ISSUE

The total number printed of the second issue 1-piastre E.E.F. rouletted was 338,880 copies, all on gummed paper. This variety does not exist ungummed. Of the 5 mils on 1 piastre there were 6,000 ungummed and 109,680 gummed.

(NOTICE IN "THE PALESTINE NEWS" OF 6th FEBRUARY, 1919)

304

Fig. 2:

The two reports as featured in The Holy Land Philatelist in 1955.[9]

THE SYSTEM OF CHECK NUMBERS

In connection with the production and issue of the E.E.F. postage stamps the British system of contract letters and figures was adopted, check numbers being imprinted sideways on the margins of the sheets, near the bottom left-hand corner, to denote a particular printing or requisition. The control number of the initial printing was "A18", and that of the most recent "D18". The numbers which are altered with each new printing order do not form part of the printing plate, but are clamped up to it, close to the edge of the "forme".

The sheets of overprinted 5-milliemes stamps bear an additional control letter impressed in black beside the normal combination, which is in the same colour as the stamps themselves, the most

9 Source: The Holy Land Philatelist, vol. 1, no. 11, 1955, p. 304.

recent supply of this value being denoted by the letter "C", in conjunction with "D18".

A series of short disconnected lines of colour round the margins of the sheets opposite the ends of each complete vertical and horizontal row of stamps owe their presence there to heavy raised "rule", placed round the plate to ensure even distribution of pressure in the press. Amongst stamp collectors it is familiarly known as a Jubilee Line from the fact that it was first introduced in connection with the British postage stamps of 1887.

FIRST STAMPS ROULETTED

Perforating machines of a modern pattern not being available in Egypt, the only aid to easy separation of the stamps lies in a series of short slits cut between the rows, averaging 17 in the space of 22 mm., and technically termed a "roulette".

THE FIRST ISSUE

The first issue of the 1-piastre stamp comprised 175 sheets (21,000 stamps) of a deep ultramarine colour. These sheets were issued ungummed and as explained, the control of the printing was "A18".

Since it had been found in practice that post-marks were not legible on the deep ultramarine of the first 1-piastre stamp, dark blue — of an appreciably lighter colour than the deep ultramarine — was adopted for future printings of the 1-piastre stamp, and this is also the colour of all printings of the surcharged 5-milliemes stamp.

THE SECOND ISSUE

The second issue of the 1-piastre stamp — control "C18" comprised 2,824 sheets (338,880 stamps). This issue was made on gummed paper in normal course.

THE SURCHARGED ISSUE

The first issue of the surcharged 5-milliemes stamp — control "B 18 A" — comprised 50 sheets (6,000 stamps) on ungummed paper, the surcharging (already described) being effected by means of an electro-type overprint plate. A second issue — control "C 18 B" — of the surcharged 5-milliemes stamp comprised 463 sheets (55,560 stamps) and a third issue — control "D 18 C" — 451 sheets (54,120 stamps). Both these issues were on gummed paper in normal course.

STAMPS AFFIXED BY POSTAL AUTHORITIES

E.E.F. postage stamps were brought into use on February 10, 1918. At the outset, as a precautionary measure against the purchase of stamps for other than immediate use, and the possibility of stocks being absorbed, the stamps were not placed on public sale in the ordinary way but were affixed by the postal authorities themselves to civilian letters only, upon which postage in cash had already been paid. This procedure was discontinued as soon as practicable; but it is no doubt partly responsible for the fact that few people, even to-day, are aware of the introduction of any special postage stamp in connection with the occupation of Southern Palestine, notwithstanding that such stamps have been in daily use for some six months past.

Originally, the E.E.F. postage stamps were only capable of franking correspondence locally and (by arrangement) in the exchange of mails with the Egyptian Post Office; but they are now recognised by the Universal Postal Union as valid for international postage.

PALESTINE "UPON THE THRESHHOLD OF A PHILATELIC CARRIER"

To-day the country stands upon the threshhold of a philatelic carrier that may prove one of the most fascinating and brilliant in the whole annals of philately, and in the days to come the first, unassuming stamps of the Military Administration may rank amongst the rarest specimens in the stamp collector's album.

A second, smaller notice just re-affirms the numbers given in the first piece. It appeared in *The Palestine News*, edition of 6th February 1919, and is again quoted here as featured in *The Holy Land Philatelist* in 1955:

NUMBER PRINTED OF GUMMED ISSUE

The total number printed of the second issue 1-piastre E.E.F. rouletted was 338,880 copies, all on gummed paper. This variety does not exist ungummed. Of the 5 mils on 1 piastre there were 6,000 ungummed and 109,680 gummed.

The Second Report on E.E.F. Stamps

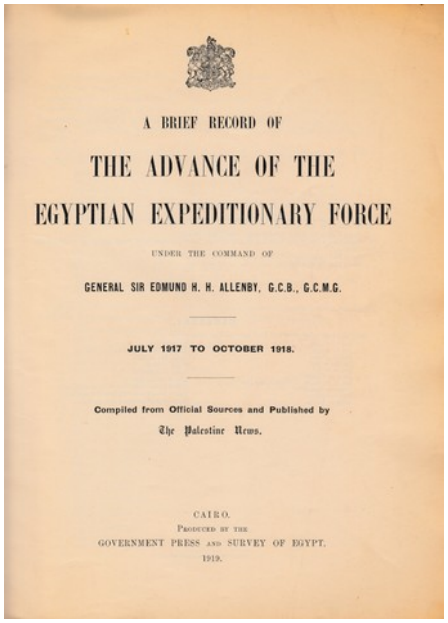
This appears in Pirie-Gordon's official history of the E.E.F. campaign, first published in Cairo in 1919, in a chapter headed "The Army Postal System."[10] The tome's first edition was printed in February 1919 in Cairo by The Palestine News, a second edition appeared later in the year in London, published by His Majesty's Stationery Office. The foreword states:[11]

> *Thanks are due to the following officers for their kindness in supplying accounts of the work of their respective departments, or information concerning the same;— [...] Col. P. WARREN, C.M.G., R.E. and Lieut.-Col. F. H. KEMPE, M.C. (Postal Services).*[12] *[...]*

This is actually Eyre's source for the printing details about the "Blues" and the "Typos". Whereas the reports in *The Palestine News* state the C18 print-run as 338,880, Warren/Kempe list here 338,000. This discrepancy might have its root in a simple transcription error, but clearly indicates where Eyre took his information from; and 338,000 will be the figure widely quoted subsequently throughout philatelic literature.


GENERAL SIR EDMUND HENRY HYNMAN ALLENBY, G.C.B., G.C.M.G.
COMMANDER IN CHIEF OF THE EGYPTIAN EXPEDITIONARY FORCE
FROM JUNE 1917.

Fig. 3: Frontispiece: General Allenby.


A BRIEF RECORD OF

THE ADVANCE OF THE

EGYPTIAN EXPEDITIONARY FORCE

UNDER THE COMMAND OF

GENERAL SIR EDMUND H. H. ALLENBY, G.C.B., G.C.M.G.

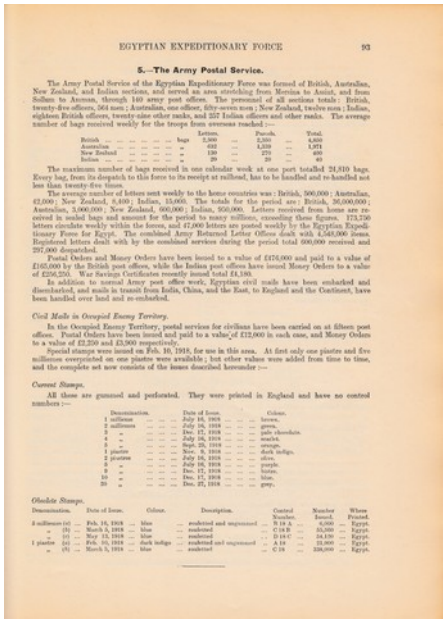
JULY 1917 TO OCTOBER 1918.

Compiled from Official Sources and Published by

The Palestine News.

CAIRO.
PRODUCED BY THE
GOVERNMENT PRESS AND SURVEY OF EGYPT.
1919.

Fig. 4: Title page.


EGYPTIAN EXPEDITIONARY FORCE 93

5.—The Army Postal Service.

Fig. 5: Page 93.

10 Pirie-Gordon, 1919, 1st ed., p. 93. The section describes at first the Army postal system, then the civilian service and postage stamps. Further details (lists of postal units, stationary and travelling post offices) appear on pp. 75–77.

11 Pirie-Gordon, 1919, 1st ed., p. iii.

12 Col. Peter Warren, later O.B.E., was Director, Army Postal Services, E.E.F. His deputy was Lieut.-Col. Harry Ainsley Mann, M.C., later M.B.E. Lieut.-Col. Frederick Hawke Kempe, M.C., later C.B.E., was Assistant Director, A.P.S., E.E.F. Maj. Frank Newbery Gossling, M.C., was one of seven Deputy Assistant Directors, A.P.S., E.E.F.

5.—The Army Postal Service.

[…]

Civil Mails in Occupied Enemy Territory.

In the Occupied Enemy Territory, postal services for civilians have been carried on at fifteen post offices. Postal Orders have been issued and paid to a value of £12,000 in each case, and Money Orders to a value of £2,250 and £3,900 respectively.

Special stamps were issued on Feb. 10, 1918, for use in this area. At first only one piastre and five milliemes overprinted on one piastre were available ; but other values were added from time to time, and the complete set now consists of the issues described hereunder :—

Current Stamps.

All these are gummed and perforated. They were printed in England and have no control numbers : —

	Denomination	Date of Issue.	Colour.
1	millieme … … …	July 16, 1918 … … …	brown.
2	milliemes … … …	July 16, 1918 … … …	green.
3	,, … … …	Dee. 17, 1918 … … …	pale chocolate.
4	,, … … …	July 16, 1918 … … …	scarlet.
5	,, … … …	Sept. 25, 1918 … … …	orange.
1	piastre … … …	Nov. 9, 1918 … … …	dark indigo.
2	piastres … … …	July 16, 1918 … … …	olive.
5	,, … … …	July 16, 1918 … … …	purple.
9	,, … … …	Dec. 17, 1918 … … …	bistre.
10	,, … … …	Dec. 17, 1918 … … …	blue.
20	,, … … …	Dec. 27, 1918 … … …	grey.

Obsolete Stamps.

Denomination		Date of Issue.	Colour.	Description.	Control Number.	Number Issued.	Where Printed.
5 milliemes	*(a)*	… Feb. 16, 1918	… blue	… rouletted and ungummed	… B 18 A …	6,000 …	Egypt
,,	*(b)*	… March 5, 1918	… blue	… rouletted	… C 18 B …	55,560 …	Egypt
,,	*(c)*	… May 13, 1918	… blue	… rouletted	… D 18 C …	54,120 …	Egypt
1 pastre	*(a)*	… Feb. 10, 1918	… dark indigo	… rouletted and ungummed	… A 18 …	21,000 …	Egypt
,,	*(b)*	… March 5, 1918	… blue	… rouletted	… C 18 …	338,000 …	Egypt



Palestine in the London Philatelist, 1918–1920

These twelve notices appeared in the prestigious *London Philatelist*, the journal of the Royal Philatelic Society London (RPSL) between 1918 and 1922 (*figs.10–21*).

PALESTINE.—The following description of a new stamp is taken from *Mekeel's Weekly* :—

"The denomination is "One Piastre," expressed in words at the left and with Arabic (in upper left and lower right) and Turkish (in upper right and lower left) numerals in the corners. At top and bottom appear the letters "E.E.F." (Egyptian Expeditionary Force), and at the right there is a Turkish inscription. In the centre there are Turkish inscriptions, with "Postage" above and "Paid" below, on tablets. The stamp is printed in indigo on white paper and is rouletted (about) 20.

Adhesive.

1 p., indigo-blue.

No. 317, May 1918, p. 123.

PALESTINE.—We understand from *Stamp Collecting* that the 1 piastre stamp listed on page 123 has been issued with an additional surcharge of 5 mills. vertically in black in English and Arabic for local use.

Adhesive.

5 mills. on 1 p., blue, fine roulette.

No. 319, July 1918, p. 173.

PALESTINE.—The *Postage Stamp* chronicles five more values of the new stamps. These, it is stated, are printed by Messrs. Harrison and Son.

Adhesives.

1 mil., brown.
2 ,, blue-green.
4 ,, vermilion.
2 piastres, sage-brown.
5 ,, puce.

Wmk. Royal Cypher ; perf. 15 × 14.

No. 322, October 1918, p. 255.

PALESTINE.—The set of new stamps (of which we chronicled five values on page 255) has reached us, and we find it contains also the 5 mills. and 1 piastre denominations.

Adhesives.

5 mills., brown-orange ; wmk. Royal Cypher ; perf. 15 × 14.
1 piastre, indigo ; wmk. Royal Cypher ; perf. 15 × 14.

No. 323, November 1918, p. 280.

PALESTINE.—Four more values have been added to the E.E.F. set chronicled on pages 255 and 280, Vol. XXVII, and Mr. R. Roberts has sent us copies.

Adhesives.

3 mills., brown ; wmk. Royal Cypher ; perf. 15 × 14.
9 piastres, ochre ; wmk. Royal Cypher ; perf. 15 × 14.
10 piastres, blue ; wmk. Royal Cypher ; perf. 15 × 14.
20 piastres, slate-grey ; wmk. Royal Cypher ; perf. 15 × 14.

No. 326, March 1919, p. 44.

PALESTINE.—A provisional issue consisting of stamps in the former EEF type overprinted "PALESTINE" in English, Hebrew and Arabic, is reported by the *Philatelic Magazine*.

Adhesives.

1 m., brown.	1 p., blue.
2 m., green.	2 p., olive.
3 m., pale brown.	5 p., purple.
4 m., carmine.	9 p., ochre.
5 m., orange.	10 p., ultramarine.
	20 p., grey.

No. 346, October 1920, p. 250.

PALESTINE.—Messrs. Bright & Son inform us that they have seen used copies of the 2 and 5 mil. stamps with an Arabic inscription, in black, which represents in English the words "East of Jordan."

No. 348, December 1920, p. 302.

PALESTINE.—The *West-End Philatelist* adds four more values to the "East of Jordan" set.

Adhesives.

3 mils., pale brown.
4 mils., scarlet.
1 p., indigo.
2 p., olive.

No. 350, February 1921, p. 48.

PALESTINE.—The set of E.E.F. stamps, overprinted with single Arabic inscription in black (East of Jordan), have reached us from Mr. R. Roberts. Values and perforations as follows :

Adhesives.

1, 3, 4, 5 mils ; perf. 15 × 14.
2 mils, 1, 2, 5, 9, 10, and 20 p. ; perf. 14.

No. 352, April 1921, p. 103.

PALESTINE.—Messrs. Bright and Son write :

"It may interest your readers who are collectors of Palestine varieties to know that we have found a copy of the 3 mill Tri-Lingual, first type of overprint, with top inscription reading 8 millimetres, perf. 14 all round.

We had never before seen the 3 mill stamp in this perf. in any printing, and we had considerable doubts as to whether it existed. This is the only copy we have found after looking through a large quantity of these stamps, and we think that it must be a really scarce variety.

Perhaps some of your readers may already know of it."

No. 359, November 1921, p. 293.

PALESTINE.—A set of 11 stamps of the E.E.F. type, with trilingual overprint in black block type, has come in from Mr. R. Roberts.

The values are 1 m. to 20 piastres, colours unaltered and all perf. 15 × 14.

No. 360, December 1921, p. 322.

PALESTINE.—Fifteen stamps, with the Trilingual block type overprint, all on Script wmk. paper, are to hand from Mr. R. Roberts.

Adhesives.

1 m., brown.
2 m., yellow.
3 m., blue.
4 m., rose.
5 m., deep orange.
6 m., green.
7 m., pale brown.
8 m., red.
13 m., bright blue.
1 p., grey.
2 p., olive.
5 p., purple.

All perf. 14.

9 p., ochre, perf. 15 × 14.
10 p., blue ,, ,,
20 p., violet ,, ,,

No. 371, November 1922, p. 291.

The Stamps Described by Dr. Eyre

These stamps are detailed by Dr. Eyre, some with their dates of issue, errors, and plate varieties:

- The "Blues" (10.02.–13.05.1918) are described with all prints and details: colours, control numbers, print-runs, perforation. issue dates. Only one overprint variety is mentioned:

5m	B 18 A – field: 10	"MILLILMES"	Bale 2a

- The "Typos" (16.07.1918 – 27.12.1918). The shades (1m, 2m, 3m), inverted watermark (1p) and 26 plate varieties are mentioned:

1m	124	missing dot after "E"	– *
	3	extra dot after "E" in "MILLIEME"	– **
	91	two dots over *alif*	Bale 5f
2m	34, 130	"TWQ"	Bale 6e
	214	spider's web in centre panel	Bale 6d (191)
	3	"E,E.F" (comma) in top panel	– *
	118, 191	A and I joined in "PAID"	Bale 6c (118, 214)[13]
	49, 145	strike through E in bottom panel	– **
4m	111, 207	dot after Arabic 4 in top right corner	Bale 8c
	229	no dot after second E in top panel	– *
	68	no dot after second E in top panel	– *
	8	broken 4 in top left corner	Bale 8b
1p	all	inverted watermark	Bale 10d
	215	thick Arabic 1 in top right corner	Bale 10c
	229	no dot after first E in bottom panel	– *
	121	no dot after first E in top panel	– *
	122	no dot after second E in top panel	– *
	230, 231	no dot after second E in bottom panel	– *
2p	200	open Arabic *hā* in centre panel	Bale 11d
	54	no dot after second E in bottom panel	– *
	56, 65, 90, 91, 92	no dot after first E in bottom panel	– *
	66	no dot after first & second E in bottom panel.	– *
	41	heel to Arabic character in centre panel	– **
5p	–	stroke over Arabic character in centre panel	(36) **
	–	short upper limb of F	Bale 12d (60)
10p	–	missing 0 of "10" in bottom corner	Bale 14b (221)
20p	2	two dots above first E in bottom panel.	– ***

- The first Jerusalem overprint (1.09.1920). Both perforation types are stated (14×14 for 2m, 3m, and 5m), silver powder (1p), as well as the shortage of stamps leading to "postage paid" franking in the first three weeks of September and temporary sales restrictions. The inverted overprint on the 3m (Bale 18a) is highlighted, and misaligned overprints are mentioned. Noted is "various degrees of heavy and light printing."

3m	–	inverted overprint	Bale 18a
	–	two overprint lines only (Arabic and English)	Bale 16K–29K
	–	four overprint lines	– ****

* Bale treats missing dots at "E.E.F." only summarily (listing 1m, 4m, 1p, and 2p only).
13 Likely a transcription error by Dr. Eyre.
** Illustrated by Bale, but not listed as sub-number.
*** Neither illustrated or listed by Bale. Bale shows a variety "two dots after E" for field position 78.
**** Listed by Bale as "Hebrew Divided" (HD) and "Arabic Divided" (AD).

- The second Jerusalem overprint (December 1920) with its two perforations is listed.
- The "Narrow Setting" is briefly referred to as the "second setting" of the second Jerusalem overprint and dated as January 1921, whereas Bale dates the issue to 6.12.1920. Only 3m and 5m are mentioned, not the 1m.
- The first London overprint is dated 20.09.1921, whereas Bale gives the date on which the first stamp was issued as 29.05.1921. The printing was attributed to Harrison & Sons in England, and the change in colour of the 1p is mentioned.
- The second London overprint is dated August 1922, with only a list of values and their colours given. The changeover to Somerset House is not mentioned, nor any varieties.

So missing in Eyre's tabulations is only the third Jerusalem overprint of May 1921.[14]



The first overprint issue for Trans-Jordan is dated October 1920 and features an explanation of the overprint inscription (شرق الاردن = East of Jordan) and lists the values and the two perforation types. (the 2m stamp is shown in *fig. 22* to the right).

Dr. C. R. B. Eyre: a forgotten Philatelist?

Only the handbook's preface[15] gives away the author of this chapter:

> *Dr. C. R. B. Eyre; Sub-Warden of the Hospital of the Order of S. John of Jerusalem, has kindly contributed the section on the postage stamps of Palestine.*

And that is pretty much all one can find about Dr. Eyre; I could not even trace his full name. The hospital, founded in 1882 in the Muristan neighbourhood of the Old City,[16] still exists today as "St. John Eye Hospital Jerusalem," though has been based in different premises over the years.[17]

What is curious: the 1930 and 1934 editions of "The Handbook of Palestine" are referred to a couple of times in philatelic literature, but the 1922 first edition never is. The name Eyre does not appear in over 60 years existence of either the BAPIP Bulletin or The Israel Philatelist. There's no mention in those of Darlow's articles that I was able to access, the 1940s catalogues of Hoexter & Lachman, or the much later works of Dorfman.

Post, Telegraphs and Telephones

In the following I present the text of Dr. Eyre's study, which constitutes pages 217–222 of "The Handbook of Palestine." It is embedded in a larger section headed "Post, Telegraphs and Telephones" (pp. 210–223), see *figs. 23–36*.

14 This issue is duly noted in Darlow's 1935 study.
15 The reference is on p. vi.
16 Listed by the handbook on p. 205 as *British Ophthalmic Hospital (English Order of S. John of Jerusalem)*.
17 Cf. the website of The Jerusalem Eye Hospital: https://www.saintjohn.org/hospital/east-jerusalem (accessed 10.10.2017).

the end of October the sky is almost uninterruptedly cloudless.

The average yearly rainfall is 26 inches.

Winds.—The prevailing winds are as follows:

January - -	south-south-west.
February - -	
March - -	westerly.
April - -	
May - -	north-north-west.
June - -	
July - -	
August - -	
September -	southerly.
October - -	
November - -	westerly.
December - -	

The *khamsin* (scirocco), from the south-east, usually sets in in May before the hot season, and sometimes blows for several days without intermission, the thermometer rising rapidly to 104° Fahr.

§ 14. *Posts, Telegraphs and Telephones.*

(a) POSTAL SERVICES.

Turkish Organization.—Prior to the British Occupation of Palestine, Posts and Telegraphs were administered by two separate Departments.

The postal service was, however, so unreliable that certain of the European Powers maintained their own services between Europe and various towns in Palestine. All foreign mails were landed at and despatched from Jaffa, but the Turkish Post Office was the only one allowed to use the railway to Jerusalem, and the mails of other nationalities had to be conveyed by road.

There was no public telephone service during the Turkish régime.

Present Organization.—Posts, Telegraphs and Telephones are now under one Department, the organization of which is based on that of the British Post Office.

Postal Services.—

(α) *Inland*: Despatches are exchanged daily, in some cases twice daily, between all the principal towns.

(β) *Foreign*: Despatches are exchanged daily (Sundays excepted) between Palestine and Egypt, and thrice weekly by rail, supplemented by steamer when available, between Palestine and Syria. Despatches for the United Kingdom are forwarded by the weekly P. and O. mail steamer from Port-Said and by all intermediate steamers leaving Port-Said or Alexandria. There are at least two, generally more, despatches per week between Palestine and Europe.

A travelling Post Office, fully equipped with sorting accommodation, etc., runs daily (Sundays excepted), in each direction between Kantara and Haifa.

Rates of Postage and Limits of Size and Weight.—

(α) *Inland*:

	Postage millièmes	Limits of size.	Limits of weight.
Letters, not exceeding 20 gms. -	5	60 cm. in length	2 kilos.
Each additional 20 gms. or part thereof -	3	30 cm. in width or depth.	
Post Cards (single) -	4	Minimum 10 cm. in length, 7 cm. in width. Maximum 14 cm. in length, 9 cm. in width.	
Newspapers, per copy - -	1	Same as letters	1 kilo.
Printed papers, each 50 gms. or part thereof - -	2	Same as letters	1 kilo.
Commercial papers, each 50 gms. or part thereof -	2	Same as letters	1 kilo.
Samples, each 50 gms. or part thereof - -	2	Same as letters	2 kilos.
Blind literature, each 500 gms. -	2	Same as letters	3 kilos.
Parcels, not exceeding 1 kilo -	20	Greatest length 1 metre.	
Exceeding 1 kilo but not exceeding 3 kilos	40	Greatest length and girth combined—2 metres.	5 kilos.
Exceeding 3 kilos but not exceeding 5 kilos	60		

(α) *Foreign*:
(All countries except Trans-jordania.)

	Postage millièmes.	Limits of size.	Limits of weight.
Letters, not exceeding 20 gms. -	13	British Empire Countries, 60 cm. in length by 45 cm. in width or depth. Other Countries—45 cm. in any direction. Letters in form of a roll—75 cm. × 10 cm. in diameter.	2 kilos.
Each additional 20 gms. or part thereof - -	7		
Post Cards (single) -	8	Same as Inland.	
Newspapers and other printed matter, each 50 gms. or part thereof - -	3	Same as for letters	2 kilos.[1]
Commercial papers: Not exceeding 250 gms. -	13	do.	2 kilos.
Each additional 50 gms. or part thereof - -	3		
Samples: Not exceeding 100 gms. -	6	British Empire	2 kilos.

[1] Exceptionally, printed volumes for any destination sent singly may weigh as much as 3 kilos.

(α) *Foreign—continued.*

	Postage millièmes.	Limits of size.	Limits of weight.
Each additional 50 gms. or part thereof -	3	Countries and Non-Union Countries 60 cm. in length, 30 cm. in width or depth. Other Countries 30 cm. in length, 20 cm. in width, 10 cm. in depth, unless in form of a roll, for which limits are 30 and 15 cm.	500 grammes.
Literature for the Blind Each 500 grammes or part thereof	2	Same as for printed papers.	3 kilos.

Not exceeding	1 k. PT.	3 k. PT.	5 k. PT.	
Parcels:				
Egypt	10	10	10	
Sudan	12	12	12	
India	18	18	18	
United Kingdom	12½	17	21	Same as Inland
United States of America	18½	28½	36½	Same as Inland.

(β) *Trans-jordania*:

	Limits of size.	Limits of weight.
Letters and other postal matter except parcels:	Same as Inland rates.	

Parcels: Not exceeding	1 k. PT.	3 k. PT.	5 k. PT.
	4	6	8

Postage rates and conditions of acceptance of parcels for other countries can be obtained on application at any Post Office.

(γ) *Air Mail Service—Fortnightly*:

Mesopotamia ('Iraq) only.

Postal matter of all kinds, except parcels, is accepted.

Postage rate is the usual foreign rate for the class of matter despatched, plus a special fee of 25 millièmes for every 20 grammes or part of 20 grammes.

Correspondence should be clearly addressed in bold Latin characters and endorsed "By Air Mail" in the upper left-hand corner.

Dates of departure can be ascertained at any Post Office.

Money and Postal Orders.—Inland and Foreign money orders are issued and paid at all Post Offices.

The maximum amount of any one order is £E. 40, but for some foreign countries it is less. Particulars can be obtained on application at any Post Office.

The rates of commission charged are as follows:

Inland Orders:

Not exceeding - - -	£E. 1 - 2 PT.
Exceeding £E. 1 but not exceeding - - -	£E. 5 - 3 PT.
Exceeding £E. 5 but not exceeding - - -	£E. 10 - 4 PT.
For each additional £E. 10 up to - - - -	£E. 14 - 2 PT.

Foreign Orders:

One per cent. of the amount of the order, fractions of a pound being reckoned as a pound.

Telegraph Money Orders (Inland Service only):

Money may be transmitted by telegraph from any Post Office which is a despatching office for telegrams, and may be made payable at any Post Office in Palestine which effects the delivery of telegrams.

An advice of payment of any Money Order may be obtained on payment of an additional fee of 13 millièmes.

British Postal Orders: These are issued and paid at all post offices in Palestine. The denominations available are of 6d., 1/-, 1/6, 2/-, 2/6, 3/-, 3/6, 4/-, 4/6, 5/-, 6/-, 7/-, 8/-, 9/-, 10/-, 12/6, 15/-, 17/6, 20/.

Palestine Postal Orders: Palestine Postal Orders payable in Palestine only, are issued in all multiples of 5 piastres from 5 PT. to 100 PT.

Registration.—All kinds of correspondence and parcels may be registered for the Inland Service, and all, except parcels, for the Foreign Service.

The fee for registration is 13 millièmes; an acknowledgment of receipt may be obtained on payment of an additional fee of 13 millièmes.

Insurance of Letters and Parcels (Inland Service only).—Letters and parcels posted in Palestine for addresses in Palestine can be insured, subject to the regulations, which may be seen on application at any Post Office.

The sums payable for insurance, including registration but not postage, are as follows:

Insurance Fee. PT.	Limit of Compensation. £E.
2	10
3	20
4	30
5	40

List of Post Offices.—Acre, Beersheba, Bir Yacob, Bethlehem, Gaza, Haifa, Hebron, Hedera, Jaffa, Jaffa (Ajami) B.O., Jenin, Jerusalem, Jerusalem (Mea Shearim)

B.O., Ladd Junction, Ludd village, Mejdel, Nablus, Nazareth, Petach Tikvah, Ramallah, Ramleh, Rehoboth, Rishon-le-Zion, Roshpinah, Safed, Sarafend, Semakh, Tel Aviv, Tiberias, Tulkeram, Zichron Jacob.

In general the hours of public business at sub-offices are from 8 a.m. to 1 p.m. and 3 p.m. to 5 p.m. from Monday to Friday, and from 8 a.m. to 1 p.m. on Saturdays and Sundays: Hedera, Mea Shearim, Petach Tikvah, Rehoboth, Rishon-le-Zion, Tel Aviv and Zichron Jacob are closed on Saturdays.

All the above offices issue and pay Money Orders and accept and deliver telegrams, with the exception that telegrams are not accepted or delivered at Mea Shearim and Ladd village.

At Haifa, Jaffa and Jerusalem the following special facilities exist:

Haifa and Jaffa - Letters registered up to 6 p.m. Monday to Friday, and 1 p.m. on Saturday and Sunday. Postage stamps sold. Poste Restante correspondence delivered, and telegrams accepted and delivered 8 a.m. to 8 p.m. daily.

Jerusalem - Letters registered up to 6 p.m. Monday to Friday, and 1 p.m. on Saturday and Sunday. Postage stamps sold and Poste Restante correspondence delivered 8 a.m. to 10 p.m. daily; telegrams delivered up to 9 p.m. and accepted at all hours of the day and night.

Postage Stamps.—The following postage stamps are issued by the Palestine Post Office:

1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 and 13 millièmes, and 1, 2, 5, 9, 10 and 20 piastres.

(b) POSTAGE STAMPS OF PALESTINE AND TRANS-JORDANIA, 1918–1922.

First Issue.—At an early date during the Military occupation of Southern Palestine permission was granted to the

civilian population for the transmission of postal matter through the Army post offices.

A special series of stamps was designed and executed by the Typographic Department of the Survey of Egypt, Cairo. The paper was the same as the contemporary stamps of Great Britain, being watermarked with the Crown and Royal Cipher in horizontal rows.

The design consists of an upright rectangle of solid colour, in the centre of which are the words "Postage Paid," enclosed in two white tablets above and below an Arabic inscription of the same meaning. The initials E.E.F. (Egyptian Expeditionary Force) were placed across the head and foot of the stamp, and the value in English and Arabic on either side.

The printing was done by the modern typographic process. As no perforating machine was available a rouletting apparatus was used. This issue of stamps was not placed on sale in the ordinary manner; the stamps were affixed by the postal authorities themselves. This postal service was carried on by 15 post offices.

			Control No.
10th Feb., 1918 -	1 piastre	dark indigo rouletted, ungummed	A. 18
		Number issued	21,000
16th Feb., 1918 -	5 mills. on 1 piastre	blue rouletted, ungummed	B. 18 A.
		Number issued	6,000
5th March, 1918 -	5 mills. on 1 piastre	blue rouletted, gummed	C. 18 B.
		Number issued	55,600
5th March, 1918 -	1 piastre	blue rouletted, gummed	C. 18
		Number issued	338,000
13th May, 1918 -	5 mills.	blue gummed	D. 18 C.
		Number issued	54,120

Error. In the 5 millième surcharge in the earlier sheet issued on the 10th stamp of the first row the word MILLIEMES is spelt MILLIMES.

Second Issue.—On the 16th July, 1918, a second series of values was issued. The stamps were of the same design as before and were printed by Messrs. Harrison & Sons, in England, and perforated 15 × 14, the watermark being the Crown and Royal Cipher.

Date of Issue.		
16th July, 1918 -	1 millième	- brown.
,, -	2 mills.	- green.
17th Dec., 1918 -	3 mills.	- reddish brown.
16th July, 1918 -	4 mills.	- red.
25th Sept., 1918 -	5 mills.	- orange.
9th Nov., 1918 -	1 piastre	- blue black.
16th July, 1918 -	2 piastres	- olive.
,, -	5 piastres	- lilac red.
17th Dec., 1918 -	9 piastres	- bistre.
,, -	10 piastres	- light blue.
27th Dec., 1918 -	20 piastres	- gray.

Errors and plate varieties:

One millième -	(a) No. 124: no stop after second "E" at foot;
	(b) No. 3: dot on final "E" in millième;
	(c) No. 91: two dots over first Arabic letter in centre.
Two milliémes -	(a) Nos. 34 and 130: TWO;
	(b) No. 214: spider's web variety in Arabic centre;
	(c) No. 3: comma for first stop in upper panel;
	(d) Nos. 118 and 191: Al joined in PAID;
	(e) Nos. 49 and 145: stroke through "E" in lower panel.

Four milliémes -	(a) Nos. 111 and 207: Arabic "O" added in upper right corner;
	(b) No. 229: no dot after second "E" in upper label;
	(c) No. 68: no dot after first "E" in upper label;
	(d) No. 8: broken "A" at upper corner.
One piastre -	(a) No. 215: large Arabic "1" in upper corner;
	(b) No. 229: no dot after first "E" in lower label;
	(c) No. 121: no dot after first "E" in upper label;
	(d) No. 122: no dot after second "E" in upper label;
	(e) Nos. 230 and 231: no dot after second "E" in lower label.
Two piastres -	(a) No. 200: last Arabic character "U" for "O";
	(b) No. 54: no stop after second "E" at foot;
	(c) Nos. 56, 65, 90, 91, 92: no stop after first "E" at foot;
	(d) No. 66: no stop after first and second "E" at foot;
	(e) No. 41: heel to Arabic character in centre.
Five piastres -	(a) stroke over Arabic character in centre;
	(b) short upper limb of letter "F."
Ten piastres -	missing "o" of 10 in lower value.
Twenty piastres -	No. 2: two dots over the first "E" in lower panel.

Watermark error: 1 piastre shows an inverted watermark.

1st September, 1920.—The current issue was overprinted in Arabic, English and Hebrew at the commence-

ment of the Civil Administration. The Orthodox Patriarchate Press in Jerusalem obtained the contract, and the lower values, up to 1 piastre, were affixed by the Post Office officials so as to restrict the sale in large numbers. Towards the end of September, 1920, this order was withdrawn.

The trilingual overprint was in three lines, Arabic above, English in the centre and Hebrew below the Arabic; the overprint measures 8 mms. A silver powder was used for the 1 piastre overprint.

Perforation 15 × 14 - - all values.
Perforation 14 × 14 - - - 2 mills., 3 mills., 5 mills.

This perforation was done at Somerset House owing to the breakdown of the 15 × 14 machine. During the first three weeks of September most of the local letters in Jerusalem, Haifa and Jaffa were franked by a circular handstamp only with the name of town and value inscribed, printed in a reddish ink.

The error in the series is 3 mills. inverted. The overprint errors and varieties are principally:

(a) overprinted inverted three millièmes (only one sheet known);
(b) two lines only, Arabic and English;
(c) four lines;
(d) various degrees of heavy and light printing.

December, 1920.—A new overprint block was made, the Arabic overprint measuring 20 mm. and the English and Arabic letters being more clearly printed.

Perforation 15 × 14 - all values.
Perforation 14 × 14 - 1, 2, 4, 5, 1 piastre, 5 piastres.

There are two settings of this overprint, the second setting being made in January, 1921, and differing from the first by the spacing between the Hebrew and English being longer. Only the three and five millièmes have so far been found.

20th September, 1921.—The overprinting was transferred to Messrs. Harrison & Sons, England, and a different

type of letters adopted, the essential differences being the sans-serif English printing in the centre line and the small Arabic overprint. The whole printing is much clearer than previously.

The colour of the 1 piastre stamp is changed from a dark blue to an "electric blue" colour, so as to avoid using the silver overprint as before.

All values have appeared with this London overprint.

August, 1922.—

Denomination.				Colour.
1 millième	-	-	-	brown.
2 milliémes	-	-	-	pale yellow.
3 ,,	-	-	-	blue green.
4 ,,	-	-	-	pink.
5 ,,	-	-	-	orange.
6 ,,	-	-	-	light green.
7 ,,	-	-	-	light chocolate.
8 ,,	-	-	-	red.
13 ,,	-	-	-	dark blue.
1 piastre	-	-	-	slate gray.
2 piastres	-	-	-	olive.
5 ,,	-	-	-	purple.
9 ,,	-	-	-	bistre.
10 ,,	-	-	-	cobalt blue.
20 ,,	-	-	-	mauve.

Trans-jordania.—In October, 1920, the current issue of Palestine stamps was overprinted in Arabic in one line across the centre of the stamp with the words "Shark al-'Urdan," signifying 'East of Jordan.'

Perforations: 15 × 14 - 1 mill., 2 mills., 3 mills., 4 mills., 5 mills., 2 piastres, 5 piastres.

Perforations: 14 × 14 - all values to 20 piastres.

(c) TELEGRAPHS AND TELEPHONES.

The telegraphs and telephones of Palestine are operated by the Government. The length of the main route wires

is 11,179 kilometres; of local route wires, 1,656 kilometres. There is telegraphic communication between all the larger towns, and direct circuits exist between Jerusalem, Cairo and Beirut.

Wireless communication with the United Kingdom and ships at sea is provided via Egypt.

Palestine has an extensive telephone service (for rates of installation, see the Telephone Directory), and the number of instruments in use exceeds 1300.

Telegraph Rates.—

(a) *Inland*: 5 PT. for the first ten words and 1 PT. for each additional two words or part thereof.

(b) *Foreign*:

Egypt and Syria -	8 PT. for the first eight words; 2 PT. for each additional two words or part thereof.
United Kingdom (by cable from Egypt)	Ordinary—53 millièmes per word; Deferred—27 millièmes per word. Urgent—triple ordinary rates.
United Kingdom (by wireless from Egypt)	Ordinary—41 millièmes per word; Deferred—21 millièmes per word.
Other Countries -	Rates may be had on application at any Telegraph Office. Government Telegrams are accepted at half the ordinary rate. Deferred rate telegrams must be in plain language.

(c) *Radio-telegrams to ships, etc.*: Rates may be had on application at any Telegram Office.

Telephones.—Trunk lines connect all the principal towns and villages of Palestine, and public call offices exist at all post offices and at Jericho.

The scale of trunk call charges can be seen at any post office.

No person is entitled to use a trunk line continuously for more than six minutes.

§ 14. Posts, Telegraphs and Telephones.

(*a*) POSTAL SERVICES.

Turkish Organization.—Prior to the British Occupation of Palestine, Posts and Telegraphs were administered by two separate Departments.

The postal service was, however, so unreliable that certain of the European Powers maintained their own services between Europe and various towns in Palestine. All foreign mails were landed at and despatched from Jaffa, but the Turkish Post Office was the only one allowed to use the railway to Jerusalem, and the mails of other nationalities had to be conveyed by road.

There was no public telephone service during the Turkish regime.

Present Organization.—Posts, Telegraphs and Telephones, are now under one Department, the organization of which is based on that of the British Post Office.

Postal Services.—

(*α*) Inland : Despatches are exchanged daily, in some cases twice daily, between all the principal towns.

(*β*) Foreign : Despatches are exchanged daily (Sundays excepted) between Palestine and Egypt, and thrice weekly by rail, supplemented by steamer when available, between Palestine and Syria. Despatches for the United Kingdom are forwarded by the weekly P. and O.[18] mail steamer from Port-Said and by all intermediate steamers leaving Port-Said or Alexandria. There are at least two, generally more, despatches per week between Palestine and Europe.

A travelling Post Office, fully equipped with sorting accommodation, etc., runs daily (Sundays excepted), in each direction between Kantara and Haifa.

Rates of Postage and Limits of Size and Weight.—

(1) *Inland :*

	Postage millièmes	Limits of size	Limits of weight.
Letters, not exceeding 20 gms. –			
Each additional 20 gms. or part thereof – – –	5 3	60 cm. in length. 30 cm. in width or depth.	2 kilos.
Postcards (single) – –	4	Minimum 10cm. in length, 7 cm. in width. Maximum 14 cm. in length, 9 cm. in width.	
Newspapers, per copy – –	1	Same as letters	1 kilo.
Printed papers, each 50 gms. or part thereof – –	2	Same as letters	1 kilo.
Commercial papers, each 50 gms. or part thereof – –	2	Same as letters	1 kilo.
Samples, each 50 gms. or part thereof – – –	2	Same as letters	2 kilos.
Blind literature, each 500 gms. –	2	Same as letters	3 kilos.

18 Peninsular and Oriental Steam Navigation Company. *(editor)*

Parcels, not exceeding 1 kilo –	20	Greatest length 1 metre.	
Exceeding 1 kilo but not exceeding 3 kilos – –	40	Greatest length and girth combined—2 metres.	5 kilos.
Exceeding 3 kilo but not exceeding 5 kilos – –	60		

(2) *Foreign :*

(All countries except Trans-jordania.)

	Postage millièmes	Limits of size	Limits of weight.
Letters, not exceeding 20 gms. –	13	British Empire Countries, 60 cm. in length by 45 cm. in width or depth. Other Countries—45 cm. in any direction. Letters in form of a roll—75 cm. × 10 cm. in diameter.	2 kilos.
Each additional 20 gms. or part thereof – – –	7		
Postcards (single) – –	8	Same as Inland.	
Newspapers and other printed matter, each 50 gms. or part thereof – – –	3	Same as for letters	2 kilos.[19]
Commercial papers :			
Not exceeding 250 gms. –	13	do.	2 kilo.
Each additional 50 gms. or part thereof – – –	3		
Samples :			
Not exceeding 100 gms. –	6	British Empire and Non – Union Countries, 60 cm. in length, 30 cm. in width or depth. Other Countries 30 cm. in length, 20 cm. in width, 10 cm. in depth, unless in form of a roll, for which limits are 30 cm. and 15 cm.	500 grammes.
Each additional 50 gms. or part thereof – – –	3		
Literature for the Blind each 500 gms. or part thereof –	2	Same as for printed papers.	3 kilos.

	Not exceeding				
	1 k. PT.	3 k. PT.	5 k. PT.		
Parcels :					
Egypt	10	10	10	Same as Inland.	
Sudan	12	12	12		
India	18	18	18		Same as Inland.
United Kingdom	12½	17	21		
United States of America	18½	28½	36½		

19 Exceptionally, printed volumes for any destination sent singly may weigh as much as 3 kilos. [footnote in the original text]

(3) *Trans-jordania* :

	Limits of size	Limits of weight.
Letters and other postal matters except parcels : Parcels : Not exceeding 1 k. PT. 4 — 3 k. PT. 6 — 5 k. PT. 8	Same as Inland rates.	

Postage rates and conditions of acceptance of parcels for other countries can be obtained on application at any Post Office.

(4) *Air Mail Service—Fortnightly* :

Mesopotamia ('Iraq) only.

Postal matter of all kinds, except parcels, is accepted.

Postage rate is the usual foreign rate for the class of matter despatched, plus a special fee of 25 millièmes for every 20 grammes or part of 20 grammes.

Correspondence should be clearly addressed in bold Latin characters and endorsed "By Air Mail" in the upper left-hand corner.

Dates of departure can be ascertained at any Post Office.

Money and Postal Orders.—Inland and Foreign money orders are issued and paid at all Post Offices.

The maximum amount of any one order is £E. 40, but for some foreign countries it is less. Particulars can be obtained on application at any Post Office.

The rates of commission charged are as follows :

Inland Orders :

Not exceeding	–	£E. 1	– 2 PT.
Exceeding £E. 1 but not exceeding	–	£E. 5	– 3 PT.
Exceeding £E. 5 but not exceeding	–	£E. 10	– 4 PT.
For each additional £E. 10 upto	–	£E. 14	– 2 PT.

Foreign Orders :

One per cent, of the amount of the order, fractions of a pound being reckoned as a pound.

Telegraph Money Orders (Inland Service only) :

Money may be transmitted by telegraph from any Post Office which is a despatching office for telegrams, arid may be made payable at any Post Office in Palestine which effects the delivery of telegrams.

An advice of payment of any Money Order may be obtained on payment of an additional fee of 13 millièmes.

British Postal Orders : These are issued and paid at all post offices in Palestine. The denominations available are of 6*d*., 1/-, 1/6, 2/-, 2/6, 3/-, 3/6, 4/-, 4/6, 5/-, 6/-, 7/-, 8/-, 9/-, 10/-, 12/6, 15/-, 17/6, 20/.

Palestine Postal Orders : Palestine Postal Orders payable in Palestine only, are issued in all multiples of 5 piastres from 5 PT. to 100 PT.

Registration.—All kinds of correspondence and parcels may be registered for the Inland Service, and all, except parcels, for the Foreign Service.

The fee for registration is 13 millièmes ; an acknowledgment of receipt may be obtained on payment of an additional fee of 13 millièmes.

Insurance of Letters and Parcels (Inland Service only).—Letters and parcels posted in Palestine for addresses in Palestine can be insured, subject to the regulations, which may be seen on application at any Post Office. The sums payable for insurance, including registration but not postage, are as follows :

Insurance Fee P.T.	Insurance Fee £E.
2	10
3	20
4	30
5	40

List of Post Offices.—Acre, Beersheba, Ber Yacob, Bethlehem, Gaza, Haifa, Hebron, Hedera, Jaffa, Jaffa (Ajami) B.O., Jenin, Jerusalem, Jerusalem (Mea Shearim) B.O., Ludd Junction, Ludd village, Mejdel, Nablus, Nazareth, Petach Tikvah, Ramallah, Ramleh, Rehoboth, Rishon-le-Zion, Roshpinah, Safed, Sarafend, Semakh, Tel Aviv, Tiberias, Tulkeram, Zichron Jacob.

In general the hours of public business at sub-offices are from 8 a.m. to 1 p.m. and 3 p.m. to 5 p.m. from Monday to Friday, and from 8 a.m. to 1 p.m. on Saturdays and Sundays. Hedera, Mea Shearim, Petach Tikvah, Rehoboth, Rishon-le-Zion, Tel Aviv and Zichron Jacob are closed on Saturdays.

All the above offices issue and pay Money Orders and accept and deliver telegrams, with the exception that telegrams are not accepted or delivered at Mea Shearim and Ludd village.

At Haifa, Jaffa and Jerusalem the following special facilities exist :

Haifa and Jaffa – Letters registered up to. 6 p.m. Monday to Friday, and 1 p.m. on Saturday and Sunday. Postage stamps sold, Poste Restante correspondence delivered, and telegrams accepted and delivered 8 a.m. to 8 p.m. daily.

Jerusalem – Letters registered up to 6 p.m. Monday to Friday, and 1 p.m. on Saturday and Sunday. Postage stamps sold and Poste Restante correspondence delivered 8 a.m. to 10 p.m. daily ; telegrams delivered up to 9 p.m. and accepted at all hours of the day and night.

Postage Stamps.—The following postage stamps are issued by the Palestine Post Office :

1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 and 13 millièmes, and 1, 2, 5, 9, 10 and 20 piastres.

(*b*) POSTAGE STAMPS OF PALESTINE AND TRANS-JORDANIA, 1918–1922.

First Issue.—At an early date during the Military occupation of Southern Palestine permission was granted to the civilian population for the transmission of postal matter through the Army post offices.

A special series of stamps was designed and executed by the Typographic Department of the Survey of Egypt, Cairo. The paper was the same as the contemporary stamps of Great Britain, being watermarked with the Crown and Royal Cipher in horizontal rows.

The design consists of an upright rectangle of solid colour, in the centre of which are the words "Postage Paid," enclosed in two white tablets above and below an Arabic inscription of the same meaning. The initials E.E.F. (Egyptian Expeditionary Force) were placed across the head and foot of the stamp, and the value in English and Arabic on either side.

The printing was done by the modern typographic process. As no perforating machine was available a rouletting apparatus was used. This issue of stamps was not placed on sale in the ordinary manner ; the stamps were affixed by the postal authorities themselves. This postal service was carried on by 15 post offices.

				Control No.
10th Feb., 1918	–	1 piastre	dark indigo rouletted, ungummed	A. 18
			Number issued	21,000
16th Feb,. 1918	–	5 mills. on 1 piastre	blue rouletted, ungummed	B. 18 A.
			Number issued	6,000
5th March, 1918	–	5 mills. on 1 piastre	blue rouletted, gummed	C. 18 B.
			Number issued	55,600
5th March, 1918	–	1 piastre	blue rouletted, gummed	C. 18
			Number issued	338,000
13th May, 1918	–	5 mills	blue gummed	D. 18 C.
			Number issued	54,120

Error. In the 5 millième surcharge in the earlier sheet issued on the 10th stamp of the first row the word MILLIEMES is spelled MILLILMES.

Second Issue.—On the 16th July, 1918, a second series of values was issued. The stamps were of the same design as before and were printed by Messrs. Harrison & Sons, in England, and perforated 15 × 14, the watermark being the Crown and Royal Cipher.

Date of issue.						
16th July, 1918	–	–	1 millième		–	brown.
,,	–	–	2 mills.	–	–	green.
17th Dec., 1918	–	–	3 mills.	–	–	reddish brown.
16th July, 1918	–	–	4 mills.	–	–	red.
25th Sept., 1918	–	–	5 mills.	–	–	orange.
9th Nov., 1918	–	–	1 piastre		–	blue black.
16th July,1918	–	–	2 piastres		–	olive.
,,	–	–	5 piastres		–	lilac red.
17th Dec., 1918	–	–	9 piastres		–	bistre.
,,	–	–	10 piastres		–	light blue.
27th Dec., 1918	–	–	20 piastres		–	gray,

Shades : All values can be found in varying degrees of shade, notably the one, two and three millièmes.

Errors and plate varieties :

One millième	–	(*a*)	No. 124 : no stop after second "E" at foot ;
		(*b*)	No. 3 : dot on final "E" in millième ;
		(c)	No. 91 : two dots over first Arabic letter in centre.
Two millièmes	–	(*a*)	Nos. 34 and 130 : TWQ ;
		(*b*)	No. 214 : spider's web variety in Arabic centre ;
		(*c*)	No. 3 : comma for first stop in upper panel ;
		(*d*)	Nos. 118 and 191 :AI joined in PAID ;
		(*e*)	Nos. 49 and 145 : stroke through "E" in lower panel.
Four millièmes	–	(*a*)	Nos. 111 and 207 : Arabic "O" added in upper right corner ;
		(*b*)	No. 229 : no dot after second "E" in upper label ;

		(*c*) No, 68 : no dot after first "E" in upper label ;
		(*d*) No. 8 : broken "A" at upper corner ;
One piastre	–	(*a*) No. 215 : large Arabic "1" in upper corner ;
		(*b*) No. 229 : no dot after first "E" in lower label ;
		(*c*) No,.121 : no dot after first "E" in upper label ;
		(*d*) No. 122 : no dot after second "E" in upper label ;
		(*e*) Nos. 230 and 231 : no dot after second "E" in lower label.
Two piastres	–	(*a*) No. 200 : last Arabic character "U" for "O" ;
		(*b*) No. 54 : no stop after second "E" at foot ;
		(*c*) Nos. 56, 65, 90, 91, 92 : no stop after first "E" at foot ;
		(*d*) No. 66 : no stop after first and second "E" at foot;
		(*e*) No. 41 : heel to Arabic character in centre ;
Five piastres	–	(*a*) stroke over Arabic character in centre ;
		(*b*) short upper limb of letter "F."
Ten piastres	–	missing "0" of 10 in lower value.
Twenty piastres	–	No. 2 : two dots over the first "E" in lower panel.

Watermark error : 1 piastre shows an inverted watermark.

1st September, 1920.—The current issue was overprinted in Arabic, English and Hebrew at the commencement of the Civil Administration. The Orthodox Patriarchate Press in Jerusalem obtained the contract, and the lower values, up to 1 piastre, were affixed by the Post Office officials so as to restrict the sale in large numbers. Towards the end of September, 1920, this order was withdrawn.

The trilingual overprint was in three lines, Arabic above, English in the centre and Hebrew below the Arabic ; the overprint measures 8 mms. A silver powder was used for the 1 piastre overprint.

Perforation 15 × 14	–	–	all values.
Perforation 14 × 14	–	–	2 mills., 3 mills., 5 mills.

This perforation was done at Somerset House owing to the breakdown of the 15 × 14 machine. During the first three weeks of September most of the local letters in Jerusalem, Haifa and Jaffa were franked by a circular hand-stamp only with the name of town and value inscribed, printed in a reddish ink.

The error in the series is 3 mills. inverted. The overprint errors and varieties are principally :

(*a*) overprinted inverted three millièmes (only one sheet known) ;
(*b*) two lines only, Arabic and English ;
(*c*) four lines ;
(*d*) various degrees of heavy and light printing.

December, 1920.—A new overprint block was made, the Arabic overprint measuring 10 mm. and the English and Arabic letters being more clearly printed.

Perforation 15 × 14	–	–	all values.
Perforation 14 × 14	–	–	1, 2, 4, 5, 1 piastres, 5 piastres.

There are two settings of this overprint, the second setting being made in January, 1921, and differing from the first by the spacing between the Hebrew and English being longer. Only the three and five millièmes have so far been found.

20th September, 1921.—The overprinting was transferred to Messrs. Harrison & Sons, England, and a different type of letters adopted, the essential differences being the sans-serf[20] English printing in the centre line and the small Arabic overprint. The whole printing is much clearer than previously.

20 "sans-serf" should read "sans-serif". *(editor)*

The colour of the 1 piastre stamp is changed from a dark blue to an "electric blue" colour, so as to avoid using the silver overprint as before.

All values have appeared with this London overprint.

August, 1922.—

Denomination					Colour.
1 millième	–	–	–	–	brown.
2 millèmes	–	–	–	–	pale yellow
3 „	–	–	–	–	blue green.
4 „	–	–	–	–	pink.
5 „	–	–	–	–	orange.
6 „	–	–	–	–	light green.
7 „	–	–	–	–	light chocolate.
8 „	–	–	–	–	red.
13 „	–	–	–	–	dark blue
1 piastre	–	–	–	–	slate gray
2 piastres	–	–	–	–	olive.
5 „	–	–	–	–	purple
9 „	–	–	–	–	bistre.
10 „	–	–	–	–	cobalt blue.
20 „	–	–	–	–	mauve

Trans-jordania.—In October, 1920, the current issue of Palestine stamps was overprinted in Arabic in one line across the centre of the stamp with the words "Shark al-'Urdan," signifying 'East of Jordan.'

Perforations : 15 × 14	–	1 mill., 2 mills., 3 mills., 4 mills., 5 mills., 2 piastres, 5 piastres.
Perforations : 14 × 14	–	all values to 20 piastres.

(*c*) TELEGRAPHS AND TELEPHONES.

The telegraphs and telephones of Palestine are operated by the Government. The length of the main route wires is 11,179 kilometres ; of local route wires, 1,656 kilometres. There is telegraphic communication between all the larger towns, and direct circuits exist between Jerusalem, Cairo and Beirut.

Wireless communication with the United Kingdom and ships at sea is provided *via* Egypt.

Palestine has an extensive telephone service (for rates of installation, see the Telephone Directory), and the number of instruments in use exceeds 1300.

Telegraph Rates.—

(*a*) *Inland* : 5 PT. for the first ten words and 1 PT. for each additional two words or part thereof.

(*b*) *Foreign* :

Egypt and Syria	–	8 PT. for the first eight words ; 2 PT. for each additional two words or part thereof.
United Kingdom (by cable from Egypt)		Ordinary—53 millièmes per word ;Deferred—27 millièmes per word. Urgent—triple ordinary rates.
United Kingdom (by wireless from Egypt)	–	Ordinary 41 millièmes per word ; Deferred—21 millièmes per word.

Other Countries – Rates may be had on application at any Telegraph Office.

Government Telegrams are accepted at half the ordinary rate. Deferred rate telegrams must be in plain language.

(*c*) *Radio-telegrams to ships, etc.* : Rates may be had on application at any Telegram Office.

Telephones.—Trunk lines connect all the principal towns and villages of Palestine, and public call offices exist at all post offices and at Jericho.

The scale of trunk call charges can be seen at any post office.

No person is entitled to use a trunk line continuously for more than six minutes.

As an appendix I include here also an article published in *The BAPIP Bulletin* in 1977. The memorandum quoted had remained unpublished until then. Maj. Frank Newbery Gossling, M.C., B.A., was from 12th March 1918 to 9th February 1919 one of seven Deputy Assistant Directors of Army Postal Services, E.E.F.

NOTES ON E.E.F. STAMPS

by M.R. Hewlett

At the suggestion of Mr. Michael Bale I append a copy of a report on the E.E.F. stamps made out by the official who was in charge of the actual production of these stamps and their usage. He was a Captain (or Major) Gosling [sic!] stationed in Palestine at that time. I came across this information through my solicitor whose father-in-law was the officer in question.[21]

On the occupation of South Palestine (and later all of Palestine) by the British forces and the re-opening of Post Offices, under military administration, for use by the civil population – not by the troops -need arose for postage stamps (the Army used simply ordinary British stamps, from home).

The Egyptian Government were known to possess a printing plant suitable for this purpose – a very beautiful set of Hejaz stamps had been designed and produced by the "Survey of Egypt", a department of the Ministry of Finance, with offices at Cairo. The Ministry was approached by the Director of Army Posts, Col. P. Warren, C.M.G., but was very reluctant to undertake the work, on the ground that the maintenance of the supplies of Hejaz stamps, not so much for bona fide use as for stamp dealers, was putting a considerable strain on their resources of materials, paper and dyes, which were increasingly difficult to replenish under war conditions and submarine activities of the Mediterranean.

Eventually the Ministry, as an act of grace, agreed to meet the request, subject to certain conditions; (1) that the issue was confined to a single denomination; (2) that the necessary paper was supplied to them for the purpose. The Ministry was given to understand that this was a temporary measure only, and that a very simple design was all that was desired, nothing more, in fact, than the initials "E.E.F." (i.e., Egyptian Expeditionary Force) with an inscription in English and Arabic as to the value "One Piastre" and "Postage Paid".

The design was first drawn, in the offices of the Survey of Egypt, by hand, on a large scale – about 10 or 12 inches high. This was then photographed, reduced down to the desired size. This negative was reproduced and a "plate" containing 240 negatives was formed on zinc ready for printing by a

21 While much of this information is well known, this is a first-hand account written by the official in charge of the production and distribution of the stamps, and may throw fresh light on the issues in question. *[Note by the then editor of the BAPIP Bulletin, B. A. Remington].*

rotary process.

The paper supplied by the British Government was the ordinary paper with multiple Crown and G R watermark as used for the stamps of Great Britain. Incidentally I might mention that the number of sheets was carefully checked when handed over, through the intermediary of the Army Posts, and the exact equivalent in sheets of stamps or spoilt sheets had to be given in return. The production of the stamps was under the general supervision and co-operation of the D.A.D.P.S., G.H.Q., 2nd Echelon, Cairo, namely myself, at that time.

After the receipt of the first consignment of paper from England it was discovered that there were no appliances in Egypt for gumming the paper or for perforating the stamps. As the stamps were by then urgently required, it was decided to proceed with the issue ungummed and rouletted instead of perforated. The lack of gum was in a way advantageous, as the stamps were sold for bona fide use only – sales to dealers, etc., were prohibited, and even the highest dignitaries in the land were supplied with not more than four specimens. As it was, the stamps were dabbed on a gum pad and sold wet for attachment to the letters handed over the counter at the Civil Post Offices in Palestine.

The first issue, Plate No. A 18, was a deep blue 1 piastre – equivalent to 2½d., blue being the appropriate colour under the International Postal Convention. 21,000 stamps were printed and the issue commenced on February 10th, 1918.

It was soon found that there was a considerable need for a ½ piastre (or 5 milliemes) stamp. Although outside the terms of the agreement the Egyptian Government kindly undertook to surcharge some of the 1 piastre stamps. This proved easier said than done. The rich blue rendered over-printing in black – in English and Arabic – too indistinct to be legible. Attempts at over-printing in red were tried, with rather startling but unsuccessful results. Eventually it was decided that the only feasible course was to have a re-print of the 1 piastre stamp with the dye thinned down so as to produce a pale blue colour suitable for over-printing in black for the surcharged 5 millieme stamp. 6,000 stamps, plate No. B 18A were so produced on Feb. l6th, 1918. These were on the original ungummed paper, rouletted, not perforated.

Even the process of over-printing, simple as it looks, presented unforeseen difficulty, and the wastage of spoilt stamps was heavy. This was because during the few days that elapsed between the printing of the stamps and the surcharging a few heavy showers of rain fell – the year's allowance in the normally dry climate of Cairo. The moist atmosphere caused the paper to expand astonishingly and thereby threw out the registration of the type set up for the over-printing.

As soon as a fresh consignment of paper, gummed in advance, was received from England, a fresh issue of both 1 p.t. and ½ p.t. (surcharged) stamps was made, on March 5th, 1918, 33,800 and 55,560 respectively, and the earlier issues were withdrawn from sale. The new 1 p.t. Plate No. C 18 was the pale blue already adopted for the ½ p.t. surcharged stamp. Except for being gummed the corresponding ½ p.t. stamp Plate No. C 18B was identical with the earlier issue, Plate No. B 18A, and is only distinguishable in the unused condition. Both these stamps were still only rouletted and not perforated.

A strict account was kept of all stamps rendered obsolete, and they were eventually all destroyed by fire under close supervision and certificate.

The stock of 5 millieme stamps was soon exhausted, and a further issue of 54,120 stamps, Plate No. D 18C was commenced May 13th, 1918. These were identical with the preceding issue.

The next occurrence was the issue of stamps of five additional denominations, 1, 2 and 4 milliemes, 2 and 5 piastres respectively, in various colours, the 2 milliemes (½d) and 4 milliemes (1d) being the standard green and red respectively. These stamps were printed in England and gummed and perforated in ordinary course. To the disgust of the officers concerned in the Survey of Egypt, the

original somewhat crude design was perpetuated in this series; as they said, had you not asked us only for an emergency issue of a temporary character we would have prepared an artistic design worthy of perpetuation. The reproduction of the Arabic wording on the stamps printed in England is not altogether free from inaccuracies.

Meanwhile the existing stocks of the current 1 p.t. and 5 millieme (surcharged) stamps continued to be used up. Subsequently the remainder of the 5 millieme surcharged stamps Plate No. D 18C was withdrawn and a new issue of 5 millieme stamps, printed in England was made on September 25th, 1918.

Later, on November 9th, 1918, the locally produced 1 p.t. stamp was replaced by one printed in England. This went back to a very deep blue, deeper even than the original stamp of all. It was, of course, perforated, and is thereby easily distinguished.

The set was completed by the issue of 3 millieme, 9 and 10 p.t. stamps on December 17th, 1918, followed by 20 p.t. on December 27th, 1918. A serious blemish, delighting the hearts of collectors, occurred on a single stamp of each sheet (240 stamps) of the 10 p.t. stamp – the omission of a dot (Arabic 0) in one of the bottom corners made it read 1 p.t. instead of 10 p.t.

Major (?) (Captain) F. GOSLING.

Sources and Literature

- *Letters to Sir Harry Luke*. In: The BAPIP Bulletin, no. 92, 1978, p. 7, xc. *[12390]*
- *Sir Harry Luke*. In: The BAPIP Bulletin, no. 94, 1979, p. 7. *[12448]*
- Luke, Harry C.: *The handbook of Palestine* / Harry Charles Luke and Edward Keith-Roach. London: Macmillan, 1922. 307 p. Online: https://archive.org/details/handbookofpalest00lukeuoft.
- Luke, Harry C.: ספרה של ארץ־ישראל. / transl.: Yitsḥaḳ A. ʿAbadi. Jerusalem: Tsiyon, 1924. 268 p. [Hebrew translation of 1st ed.]
- Luke, Harry C.: *The handbook of Palestine and Trans-Jordan* / edited by Harry Charles Luke and Edward Keith-Roach. 2nd ed. London: Macmillan, 1930. 540 p.
- Luke, Harry C.: *The handbook of Palestine and Trans-Jordan* / edited by Harry Charles Luke and Edward Keith-Roach. 3rd ed. London: Macmillan, 1934. 565 p.
- Stein, Kenneth W.: *A historiographic review of literature on the origins of the Arab-Israeli conflict*. In: The American Historical Review, vol. 96, no. 5 (December 1991), pp. 1450–1465. Online: http://ismi.emory.edu/home/documents/stein-publications/ahrdec91.pdf (accessed 10.10.2017).
- Darlow, John J.: *The postage stamps of Palestine.* In: The Philatelic Magazine, nos. 170 and 171, 1922, pp. 127ff. *[not seen]*
- Darlow, John J.: *Palestine : the transfer varieties of the 'Blues'*. In: Gibbons Stamp Monthly, 1929. Reprint in: BAPIP Bulletin, no. 65, 1970, p. xi.
- Darlow, John J.: *Palestine : for the beginner, the general collector, the student, and the specialist.* [Pinner, Mdx.] : [Darlow], c 1936. 20 p. Reprint from The Stamp Magazine (December 1936).
- Dorfman, David: *The stamps of Palestine.* In: The Holy Land Philatelist, no. 52/53, February/March 1959, pp. 1118–1121.
- Hoexter, Dr. Werner: *The stamps of Palestine : I. The stamps issued during the period of the military administration.* (Handbook of Holy Land Philately). Haifa, 1970 [i.e. 1969], p. 4.
- Hewlett, M. R.: *Notes on E.E.F. Stamps.* In: The BAPIP Bulletin, no. 88, 1977, pp. 20–22.
- Pirie-Gordon, Charles H. C. [ed.]: *A brief record of the advance of the Egyptian Expeditionary Force under the command of Sir Edmund H. H. Allenby : July 1917 to October 1918 ; compiled from official sources*. 1st ed. Cairo: The Palestine News, 1919. 238 p.
- Pirie-Gordon, Charles H. C. [ed.]: *A brief record of the advance of the Egyptian Expeditionary Force under the command of Sir Edmund H. H. Allenby : July 1917 to October 1918 ; compiled from official sources*. 2nd ed. London: His Majesty's Stationery Office, 1919. 238 p.
- various BALE catalogues for Palestine, The London Gazette, The BAPIP Bulletin, The Holy Land Philatelist, Wikipedia, and other websites.

Press Reports of the 1929 Zeppelin Orient Flight

documented by Tobias Zywietz

Copyright © 2018[1]

Dieter Leder's article[2] is all about the reports of Wolfgang von Weisl for the German publishing concern Ullstein. During the preparation of the article I came to wonder why I found no quotations at all from these reports in literature on the 1929 Orient Flight, only scant references to them. This conundrum instigated me to document the reports I found in the contemporary press here. In the following I can present all reports by von Weisl and others, that appeared in Ullstein's politically democratic, liberal and republican Berlin daily newspaper *Vossische Zeitung*[3] between 23rd March and 31st March 1929. Apparently other Ullstein papers also printed von Weisl's reports. I have augmented them by clippings from the Jerusalem English-language newspaper *The Palestine Bulletin*, and, to show the political controversy surrounding the Orientflug, from the German newspaper *Die Rote Fahne* (Berlin),[4] as well as reports in social-democrat newspapers *Vorwärts* and *Der Abend* (both Berlin) and Vienna's *Arbeiter-Zeitung*. Due to lack of time and resources I desisted from translating the reports. This is only a selection of available reports.



Zeppelins Orientfahrt

Bericht für die „Vossische Zeitung"

Friedrichshafen (Bodensee), 22. März

In der großen Halle der Luftschiff-Werft Zeppelin liegt der „Graf Zeppelin". Nur wenige Menschen sind in dem gewaltigen Bau, der im vergangenen Sommer das Ausflugsziel vieler, vieler Tausender war.

Die Zeppelin-Leute sind nicht müßig gewesen. Auf den letzten Probefahrten, die für die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt gemacht wurden, und zu denen das Luftschiff in ein fliegendes Laboratorium umgewandelt war, hat man einiges Verbesserungswürdige entdeckt, das schon für die bevorstehende Palästinafahrt geändert werden soll. Da ist zunächst der Belag des Fußbodens bedeutend verstärkt worden, denn hat man in die große Fahrgondel eine Warmwasserheizung eingebaut, und in der elektrischen Küche sind ebenso verschiedene praktische Neuerungen vorgenommen worden wie auf der „Brücke" des Schiffes, wo sich die Kapitäne und die Navigateure aufhalten müssen. Schließlich hat man auch die Mannschaftsräume gründlich verändert, so daß auch der Aufenthalt dort angenehmer sein wird, als es früher der Fall war.

Um Mitternacht des 25. März soll der „Graf Zeppelin" zur Orientfahrt in Friedrichshafen starten. Dann geht es über Basel hinein nach Frankreich zur Rhone und, wie seinerzeit auf der Fahrt nach Amerika, auch die Rhone hinab nach Marseille, dann aber um zur Riviera. Dann hängt es ganz von dem Wetter ab, ob der Kurs an Italiens Küste entlang über Rom und Neapel nach der Straße von Messina genommen wird oder ob Korsika und Sardinien überflogen werden sollen. Die afrikanische Küste wird nach längeren oder kürzeren Kreuzfahrten über dem Mittelländischen Meer angesteuert werden, Kreta ist ein weiterer Zielpunkt und von dort wird Jerusalem aufgesucht. Eine Zwischenlandung kann nicht vorgenommen werden, da dort nicht genügend Landungsmannschaften von seiten der Engländer zur Verfügung gestellt werden können.

Die weitere Route ist voraussichtlich Kleinasien—Konstantinopel—Bukarest oder Saloniki—Griechenland—Nisch und Belgrad. Mit Bestimmtheit wird Budapest und vor allem Wien, das schon so oft und so lange auf den „Graf Zeppelin" wartete, angeflogen werden.

Es wird eine interessante Gesellschaft an Bord sein: Reichstagspräsident Löbe, der außer den Abgeordneten Kell und Toni Sender noch zwei weitere Mitglieder des Reichstags zur Fahrt einladen wird, Ministerpräsident Otto Braun, sein württembergischer Kollege Bolz, der Präsident des württembergischen Parlaments Dr. Pfilger, für den Reichsrat Ministerialdirektor Badt, Ministerialdirektor Dr. Staudinger und Ministerialrat Keisper vom Preußischen Handelsministerium. Das Reichspostministerium wird durch Staatssekretär Gautier vertreten sein, ferner fliegt der Ministerialdirektor Klagen mit. Dann kommen noch zwei Navigationsoffiziere, der Luftfahrt-Meteorologe Dr. Seliskop von der Hamburger Seewarte und noch zwei Damen, die Gräfin Brandenstein-Zeppelin, die einzige Tochter des alten Grafen, sowie Lady Drummond-Hay, die schon die Amerika-Fahrt mitgemacht hat. Für den Verlag Ullstein nimmt Wolfgang v. Weisl an der Fahrt teil.

Walther Kloffel.

Probeflug überm Bodensee

Sonderdienst der „Vossischen Zeitung"

v. W. Friedrichshafen, 22. März

Die ersten Probeflüge des „Zeppelin" über dem Bodenseegebiet haben heute begonnen. Das Luftschiff flog um 14.20 Uhr unter Führung des Kapitän Flemming auf und landete nach dreistündiger Fahrt, die über den Bodensee und seine nähere Umgebung führte, glatt. Die Fahrt dient zur Deviationsbestimmung des Kompasses.

Doc. 1: Vossische Zeitung (Berlin), 1929, no. 140 (23.03.1929, Saturday, morning edition), p. 11

Zeppelins Orientfahrt

Bericht für die „Vossische Zeitung"

Friedrichshafen (Bodensee), 22. März

In der großen Halle der Luftschiff-Werft Zeppelin liegt der „Graf Zeppelin". Nur wenige Menschen sind in dem gewaltigen Bau, der im vergangenen Sommer das Ausflugsziel vieler, vieler Tausender war.

Die Zeppelin-Leute sind nicht müßig gewesen. Auf den letzten Probefahrten, die für die deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt gemacht wurden, und zu denen das Luftschiff in ein fliegendes Laboratorium umgewan-

1 Copyright extends to the transcription and annotations and footnotes. The texts themselves are public domain.
2 See pp. 19–23 of this issue.
3 Founded in 1704, it was taken over by the Ullstein concern on 1.01.1914; its full title in 1929 was "Vossische Zeitung : Berlinische Zeitung von Staats- und gelehrten Sachen."
4 Organ of the German Communist Party, founded on 9.11.1918 by Karl Liebknecht and Rosa Luxemburg.

delt war, hat man einiges Verbesserungswürdige entdeckt, das schon für die bevorstehende Palästinafahrt geändert werden soll. Da ist zunächst der Belag des Fußbodens bedeutend verstärkt worden, dann hat man in die große Fahrgondel ein Warmwasserheizung eingebaut, und in der elektrischen Küche sind ebenso verschiedene praktische Neuerungen vorgenommen worden wie auf der Brücke des Schiffes, wo sich die Kapitäne und die Navigateure aufhalten müssen. Schließlich hat man auch die Mannschaftsräume gründlich verändert, so daß auch der Aufenthalt dort angenehmer sein wird, als es früher der Fall war.

Um Mitternacht des 25. März soll der „Graf Zeppelin“ zur Orientfahrt in Friedrichshafen starten. Dann geht es über Basel hinein nach Frankreich zur Rhone und, wie seinerzeit auf der Fahrt nach Amerika, auch die Rhone hinab nach Marseille, dann aber um zur wie Riviera. Dann hängt es ganz von dem Wetter ab, ob der Kurs an Italiens Küste entlang über Rom und Neapel nach der Straße von Messina genommen wird oder ob Korsika und Sardinien überflogen werden sollen. Die afrikanische Küste wird nach längeren oder kürzeren Kreuzfahrten über dem Mittelländischen Meer angesteuert werden, Kreta ist ein weiterer Zielpunkt und von dort wird Jerusalem aufgesucht. Eine Zwischenlandung kann nicht vorgenommen werden, da dort nicht genügend Landungsmannschaften von Seiten der Engländer zur Verfügung gestellt werden können.

Die weitere Route ist voraussichtlich Kleinasien–Konstantinopel–Bucharest oder Saloniki–Griechenland–Nish und Belgrad. Mit Bestimmtheit wird Budapest und vor allem Wien, das schon so oft und solange auf den „Graf Zeppelin“ wartete, angeflogen werden.

Es wird eine interessante Gesellschaft an Bord sein: Reichstagspräsident Löbe, der außer den Abgeordneten Keil und Toni Sender noch zwei weitere Mitglieder des Reichstags zur Fahrt einladen wird, Ministerpräsident Otto Braun, Sein württembergischer Kollege Bolz, der Präsident des württembergischen Parlaments Dr. Pflüger, für den Reichsrat Ministerialdirektor Badt, Ministerialdirektor Dr. Staudinger und Ministerialrat Knipfer vom Preußischen Handelsministerium. Das Reichspostministerium wird durch Staatssekretär Sautter vertreten sein, ferner fliegt der Ministerialdirektor Küsgen mit. Dann kommen noch zwei Navigationsfachleute, der Luftfahrt-Meteorologe Dr. Seilkopf von der Hamburger Seewarte und noch zwei Damen, die Gräfin Brandenstein-Zeppelin, die einzige Tochter des alten Grafen, sowie Lady Drummond-Hay, die schon die Amerika-Fahrt mitgemacht hat. Für den Verlag Ullstein nimmt Wolfgang v. Weisl an der Fahrt teil.

Walter Kleffel.

Probeflug überm Bodensee

Sonderdienst der „Vossischen Zeitung“

v. W. Friedrichshafen, 22. März

Die ersten Probeflüge des „Zeppelin“ über dem Bodenseegebiet haben heute begonnen. Das Luftschiff stieg um 14.29 Uhr unter Führung des Kapitän Flemming auf und landete nach dreistündiger Fahrt, die über den Bodensee und seine nähere Umgebung führte, glatt. Die Fahrt dient zur Deviationsbestimmung des Kompasses.



Die Flugroute des Zeppelin

Sonderdienst der „Vossischen Zeitung“

v. W. Friedrichshafen, 23. März

Die letzten Verhandlungen in Paris haben ergeben, daß die französischen Behörden nunmehr doch dem „Grafen Zeppelin“ die Erlaubnis erteilt haben, bei Basel auf französisches Gebiet einzufliegen und eine solche Route zu wählen, daß er nirgends höher als maximal 1100 Meter fliegen muß. Die Behörden verlangen allerdings nach besondere Garantien dagegen, daß vom Zeppelin aus nichts photographiert wird und dergleichen, obwohl diese Garantie eigentlich angesichts der Tatsache, daß der Flug erst nach 7 Uhr abends gestattet wird, also bei fast vollständiger Dunkelheit, unnötig gewesen wäre.

An Stelle des Ministerpräsidenten Braun, der an dem Fluge nicht teilnehmen kann, wird der frühere Verkehrsminister Guérard nach Palästina mitfliegen. Die Zahl der Passagiere erhöht sich somit auf 25, außer den drei Ingenieuren, die mitfliegen, und etwa 40 Mann der Besatzung, insgesamt wird also der Zeppelin nahezu 80 Menschen nach Palästina und zurück durch die Luft transportieren.

Die Gesamtlänge des Fluges wird selbstverständlich von der schließlich einzuschlagenden Route abhängen, aber es ist schon jetzt sicher, daß sie länger sein wird, als die Flugstrecke nach Amerika, was diesem Flug seine besondere Bedeutung und verkehrspolitisches Interesse verleiht.

15 Grad Wärme

Doc. 2: Vossische Zeitung (Berlin), 1929, no. 141 (23.03.1929, Saturday, evening edition), p. 4.

Die Flugroute des Zeppelin

Sonderdienst der „Vossischen Zeitung“

v. W. Friedrichshafen, 23. März

Die letzten Verhandlungen in Paris haben ergeben, daß die französischen Behörden nunmehr doch dem „Grafen Zeppelin“ die Erlaubnis erteilt haben, bei Basel auf französisches Gebiet einzuliegen und eine solche Route zu wählen, daß er nirgends höher als maximal 1100 Meter fliegen muss. Die Behörden verlan-

gen allerdings noch besondere Garantieren dagegen, daß vom Zeppelin aus nichts photographiert wird und dergleichen, obwohl diese Garantie eigentlich angesichts der Tatsache, daß der Flug erst nach 7 Uhr abends gestartet wird, also bei fast vollständiger Dunkelheit, unnötig gewesen wäre.

An Stelle des Ministerpräsidenten Braun, der an dem Fluge nicht teilnehmen kann, wird der frühere Verkehrsminister Guérard nach Palästina mitfliegen. Die Zahl der Passagiere erhöht sich somit auf 25, außer den drei Ingenieuren, die mitfliegen, und etwa 40 Mann der Besatzung, insgesamt wird also der Zeppelin nahezu 80 Menschen nach Palästina und zurück durch die Luft transportieren.

Die Gesamtlänge des Fluges wird selbstverständlich von der schließlich einzuschlagenden Route abhängen, aber es ist schon jetzt sicher, daß sie länger sein wird, als die Flugstrecke nach Amerika, was diesem Flug seine besondere Bedeutung und verkehrspolitisches Interesse verleiht.



Vor „Zeppelins" Palästinafahrt

Vorbereitungen in Friedrichshafen

Sonderdienst der „Vossischen Zeitung"

W. v. W. Friedrichshafen, 23. März

Der letzte Tag vor der großen Fahrt ins Heilige Land ... Es regnet den ganzen Tag. Tief hängen die grauen Wolken über dem blauen Wasser des Bodensees. Vorzeichen überschatten unsere kleine Gesellschaft. Dr. Eckener ist bereits heute den ganzen Tag unsichtbar. Die Zeppelinmannschaft, die morgen mitfliegen soll, wird photographiert. Die erfahrenen Zeppelinfahrer der letzten Amerikareise kaufen in allen Läden von Friedrichshafen Ansichtskarten, wieder Ansichtskarten und noch einmal Ansichtskarten ein. Die, die es wissen müssen, behaupten, dies sei das Wichtigste für Luftschiffer. Und immer gehobener wird die Stimmung über dem Kreise der Auserwählten des Palästinafluges: noch 24 Stunden ...

Die Alten von der Amerikafahrt bemühen sich, Gleichgültigkeit zu markieren. Sie gehen mit so kühlen Nasen herum, als seien sie Weltenbummler, die morgen etwa nach L[illegible] fahren sollten. Aber in Wirklichkeit sind sie genau so aufgeregt wie wir anderen, die Neulinge in der Luft. Denn auch jenen ist die Palästinafahrt noch etwas anderes und etwas Erhabeneres als die Reise über den Ozean, und sie empfinden sie auch anders, ganz anders ...

Nach Amerika reiste man mehr oder weniger als vermummter Held. So etwa: „Wir sind Heroen, aber bescheidene – reden wir von etwas anderem, nicht wahr?" Aber nach Palästina fährt man in bester, in wirklicher Bescheidenheit. Mit einem Gemisch von Jubel über die landschaftlich herrliche Reise, die uns versprochen wird, und von halbverschämter Dankbarkeit angesichts des Glücks und der Gnade, die uns, den achtundsiebzig Menschen des „Grafen Zeppelin", vor dem Recht der ganzen anderen Menschheit zuteil wird.

Doc. 3: Vossische Zeitung (Berlin), 1929, no. 142 (24.03.1929, Sunday), p. 12.

Vor „Zeppelins" Palästinafahrt

Vorbereitungen in Friedrichshafen

Sonderdienst der „Vossischen Zeitung"

W. v. W. Friedrichshafen, 23. März

Vor der großen Fahrt ins Heilige Land … Es regnet den ganzen Tag. Tief hängen die grauen Wolken über dem blauen Wasser des Bodensees. Vorzeichen überschatten unsere kleine Gesellschaft. Dr. Eckener ist bereits heute den ganzen Tag unsichtbar. Die Zeppelinmannschaft, die morgen mitfliegen soll, wird photographiert. Die erfahrenen Zeppelinfahrer der letzten Amerikareise kaufen in allen Läden von Friedrichshafen Ansichtskarten, wieder Ansichtskarten und noch einmal Ansichtskarten ein. Die die es wissen müssen, behaupten, dies sei das wichtigste für Luftschiffer. Und immer gehobener wird die Stimmung über dem Kreise der Auserwählten des des Palästinafluges: noch 24 Stunden …

Die Alten von der Amerikafahrt bemühen sich, Gleichgültigkeit zu markieren. Sie gehen mit so kühlen Nasen herum, als seien sie Weltenbummler, die morgen etwa nach Leipzig fahren sollten. Aber in Wirklichkeit sind sie genau so aufgeregt wie wir anderen, die Neulinge in der Luft. Denn auch jenen ist die Palästinafahrt noch etwas anderes und etwas Erhabeneres als die Reise über den Ozean, und sie empfinden sie auch anders, ganz anders …

Nach Amerika reiste man mehr oder weniger als vermummter Held. So etwa: „Wir sind Heroen, aber bescheidene – reden wir von etwas anderem, nicht wahr?" Aber nach Palästina fährt man in bester, in wirklicher Bescheidenheit. Mit einem Gemisch von Jubel über die landschaftlich herrliche Reise, die uns versprochen wird, und von halbverschämter Dankbarkeit angesichts des Glücks und der Gnade, die uns, den achtundsiebzig Menschen des „Grafen Zeppelin", vor dem Recht der ganzen anderen Menschheit zuteil wird.



„Graf Zeppelin" über Italien

Der Orientflug des „Grafen Zeppelin", über den an anderer Stelle des Blattes ausführlich berichtet wird, ist bis zu den Mittagsstunden des heutigen Tages ohne jeden Zwischenfall verlaufen. Um 12.30 mittags wurde das Luftschiff über Korsika gesichtet, nachdem es gegen 9 Uhr vormittags Marseille überflogen hatte. Zwischen 15 und 16 Uhr wird „Graf Zeppelin" über Rom erwartet.

Doc. 4: Vossische Zeitung (Berlin), 1929, no. 143 (25.03.1929, Monday, evening edition), p. 1.

„Graf Zeppelin“ über Italien

Der Orientflug des „Grafen Zeppelin“, über den an anderer Stelle des Blattes ausführlich berichtet wird, ist bis zu den Mittagsstunden des heutigen Tages ohne jeden Zwischenfall verlaufen. Um 12.30 mittags wurde das Luftschiff über Korsika gesichtet, nachdem es gegen 9 Uhr vormittags Marseille überflogen hatte. Zwischen 15 und 16 Uhr wird „Graf Zeppelin“ über Rom erwartet.



haben oft als Modell gedient —, finden sich Webereien und Stickereien aller Techniken, ein besonderer Wert wird darauf gelegt, daß die Schülerinnen neue Techniken und Muster erfinden.

Höhe der Anforderungen, die an die Schülerinnen des [illegible] Fröbelhauses gestellt werden, und ein bereites Zeugnis für die Begabung der in ihren neuen Beruf eintretenden jungen Mädchen.

Zeppelins Orientfahrt

Ueber dem Mittelmeer

Wenige Minuten vor 1 Uhr nachts ist das Luftschiff „Graf Zeppelin“ in Friedrichshafen zu seiner Orientfahrt abgeflogen. Infolge ungünstiger Witterung hatte man am Abend den Passagieren mitgeteilt, daß der Start erst im Laufe des Montags erfolgen könne, aber kurz darauf überraschte sie die erfreuliche Nachricht, daß es nun doch losgehen solle. Der Abflug erfolgte glatt, ohne jeden Zwischenfall.

Die nächsten Fahrten gehen bereits als offizielle Passagierflüge vor sich, und es wird wohl überhaupt nicht mehr lange dauern, bis der Abflug eines Luftschiffes etwas so Selbstverständliches ist wie die Abreise eines Ozeandampfers, von dem niemand mehr Notiz nimmt. Dann erst wird ja auch das Luftschiff das alltägliche Verkehrsmittel sein.

Funkmeldungen von unterwegs

Copyright Ullstein-Dienst und New York American
Nachdruck auch auszugsweise verboten.

An Bord des „Graf Zeppelin“, 25. März, 1.30 morg.

Zeppelin nach schönem Start in voller Fahrt über Basel. Eckener lacht vor Vergnügen, daß alles doch so ausgezeichnet geklappt hat.

An Bord des „Graf Zeppelin“, 25. März, 7.30

Die ganze Nacht hindurch herrschte dichtester Nebel ringsrum, deshalb war auch der Postabwurf über Basel unmöglich. Wir erreichten 4.15 Uhr Vienne südlich von Lyon, wo Dr. Eckener langsam die Tagesandruch kreuzt, um den Durchbruch zwischen Alpen Sonnenen nicht bei Nacht und Nebel zu riskieren. Wir fuhren nunmehr in 800 Meter Seehöhe genau über der Rhone und erreichen bald Valence. Die morgendlichen Landstraßen sind menschenleer. Bauernhäuser grüßen aus grünen Matten. Wir haben im kalten Morgendunst bisher zwei Stunden Verspätung.

An Bord des „Graf Zeppelin“, 25. März

Der „Graf Zeppelin“ hat um 7.45 Uhr französischer Zeit Marseille überflogen. Er schlug östliche Richtung ein.

An Bord des „Graf Zeppelin“, 25. März, 11.40

Ueber leicht gekräuseltem Meer längs der Riviera gegen Osten. Wohl telegraphiert Grüße an Stresemann.

v. Weisl.

Ein Schachklub der Lüfte

An Bord des „Graf Zeppelin“, 25. März

Heute früh wurde der erste internationale Zeppelin-Schachklub gegründet. Präsident Dr. Eckener, Schriftführer Ministerialdirektor Badt. Das erste Turnier um Schachmeisterschaft der Luft begann soeben; erste Resultate: Badt schlägt Abgeordneten Keil, v. Weiß, Ullstein, schlägt Brandt, Scherl. Sonnenschein über der Riviera.

* **Friedrichshafen**, 25. März

Die Begeisterung läßt sich auch durch strömenden Regen nicht abkühlen. In der Nacht von Sonnabend auf Sonntag kurz vor Mitternacht wurde ein junger Mann in der Nähe des Eingangstores der Luftschiffhalle entdeckt, der Wind und Wetter, strömendem Regen und eisigem Nebel getrotzt hatte, um sich in das Luftschiff einzuschleichen. Der diensttuende Nachtwächter und der Pförtner benachrichtigten die Polizei, die den Eindringling zur Wache brachte und seine Personalien feststellte. Es handelt sich um den zwanzigjährigen Kellner Friedrich Herzog aus dem Salzburger Gebiet, der vor acht Tagen seine Stellung in Hannover aufgegeben hatte und nach Friedrichshafen übergesiedelt war, um die Orientfahrt des „Grafen Zeppelin“ als blinder Passagier mitzumachen.

Spanischer Transozean-Flug

Paris, 25. März

Die spanischen Flieger Jalellas und Jimenez sind gestern nachmittag um 3 Uhr 42 mit ihrem Flugzeug „Jesus del Gran Poder“ gestartet, um einen Transozeanflug nach Rio de Janeiro zu versuchen.

Brand im Elektrizitätswerk

Eine Tote, ein Schwerverletzter

Heute vormittag entstand in der Presserei der Bergmann-Elektrizitätswerke in Reinickendorf-Rosenthal, Lindenallee, ein im Umfang nur unbedeutendes Feuer, das aber zwei Menschenleben forderte. Die 18 Jahre alte Arbeiterin Hertha Kraft aus Reinickendorf-Ost, Schönholzstraße 13, fand den Tod in den Flammen, der 29 Jahre alte Arbeiter Ernst Fischer aus der Genthiner Straße 35 erlitt lebensgefährliche Verletzungen. Ein dritter, der 48 Jahre alte Arbeiter Bruno Hoffmann aus Friedrichsfelde, Elsenicker Straße 25, kam mit leichten Brandwunden davon.

In der Presserei werden mit großen durch Oeldruck betriebenen und offene Gasflammen geheizten Maschinen die wannigfaltigsten Isoliermaterialien hergestellt. An einer der Oelzuleitungen entstand infolge des gewaltigen Druckes, den diese Leitungen ununterbrochen auszuhalten haben, ein Defekt. Das Oel spritzte wolkenartig aus einer kleinen Oeffnung hervor und fing im Nu an den offenen Gasflammen Feuer. Während es den übrigen in dem Raum beschäftigten Arbeiterinnen gelang, das Freie zu gewinnen, wurde die Arbeiterin Hertha Kraft und die Arbeiter Fischer und Hoffmann von der Außenwelt abgeschnitten. Die erstere wurde von den Flammen buchstäblich verzehrt. Nach Abklingen des Brandes durch die Feuerwehr, die unter Leitung von Branddirektor Hilius aus vier Rohren Wasser gab, wurde die vollständig verkohlte Leiche der Arbeiterin aufgefunden. Fischer wurde mit lebensgefährlichen Brandwunden in hoffnungslosem Zustande in die Charité übergeführt. Hoffmann konnte nach Hause entlassen werden.

ps **Hamburg**, 25. März

In Schleswig ist am Sonntag durch ein Großfeuer der in der Nähe des Bahnhofs Friedrichsberg gelegene Getreidelagerschuppen der Firma Gebr. u. Rähder eingeäschert worden. Das große Lager an Futtervorräten und künstlichen Düngemitteln ist vernichtet worden. Die Feuerwehr war gegen den Brandherd machtlos und mußte sich darauf beschränken, die anliegenden gefährdeten Schuppen zu schützen.

Wetteraussichten für Berlin und das Reich. Noch vorübergehender Trübung mit Neigung zu etwas Regen wieder zeitweise aufklarend bei wenig veränderten Temperaturen.

Im Norden vereinzelt etwas Regen, dann wieder auflockernd, im Süden beständiges Wetter.

Doc. 5: Vossische Zeitung (Berlin), 1929, no. 143 (25.03.1929, Monday, evening edition), p. 5.

Zeppelins Orientfahrt

Über dem Mittelmeer

Wenige Minuten vor 1 Uhr nachts ist das Luftschiff „Graf Zeppelin“ in Friedrichshafen zu seiner Orientfahrt abgeflogen. Infolge ungünstiger Witterung hatte man am Abend den Passagieren mitgeteilt, daß der Start erst im Laufe des Montags erfolgen könne, aber kurz darauf überraschte sie die erfreuliche Nachricht, daß es nun doch losgehen solle. Der Abflug erfolgte glatt ohne jeden Zwischenfall.

Die nächsten Fahrten gehen bereits als offizielle Passagierflüge vor sich, und es wird wohl überhaupt nicht mehr lange dauern, bis der Abflug eines Luftschiffes etwas so Selbstverständliches ist wie die Abreise eines Ozeandampfers, von dem niemand mehr Notiz nimmt. Dann erst wird ja auch das Luftschiff das alltägliche Verkehrsmittel sein.

Funkmeldungen von unterwegs

Copyright Ullstein-Dienst und New York American

Nachdruck auch auszugsweise verboten.

An Bord des „Graf Zeppelin“, 25. März, 1.30 morg.

Zeppelin nach schönem Start in voller Fahrt über Basel. Eckener lacht vor Vergnügen, daß alles doch so ausgezeichnet geklappt hat.

An Bord des „Graf Zeppelin“, 25. März, 7.30

Die ganze Nacht hindurch herrschte dichtester Nebel ringsrum, deshalb war auch der Postabwurf über Basel

unmöglich. Wir erreichten 4.15 Uhr Vienne südlich von Lyon, wo Dr. Eckener langsam bis Tagesanbruch kreuzte, um den Durchbruch zwischen Alpen und Sevennen nicht bei Nacht und Nebel zu riskieren. Wir fahren nun mehr in 600 Meter Seehöhe genau über der Rhone erreichen bald Valences. Die morgendlichen Landstraßen sind menschenleer. Bauernhäuser grüßen aus grünen Matten. Wir haben im kalten Morgendunst bisher zwei Stunden Verspätung.

An Bord des „Graf Zeppelin“, 25. März

Der „Graf Zeppelin“ hat um 7.45 Uhr französisches französischer Zeit Marseille überflogen. Er schlug östliche Richtung ein.

An Bord des „Graf Zeppelin“, 25. März, 11.40

Über leicht gekräuseltem Meer längs der Riviera gegen Osten. Löbe telegraphiert Grüße an Stresemann.

v. Weisl.

Der Schachklub der Lüfte

An Bord des „Graf Zeppelin“, 25. März

Heute früh wurde der erste internationale Zeppelin-Schachklub gegründet, Präsident Dr. Eckener, Schriftführer Ministerialdirektor Badt. Das erste Turnier um Schachmeisterschaft der Luft begann soeben; erste Resultate: Badt schlägt Abgeordneten Keil, v. Weisl, Ullstein, schlägt Brandt, Scherl. Sonnenschein über der Riviera.

* Friedrichshafen, 25. März

Die Begeisterung lässt sich auch durch strömenden Regen nicht abkühlen. In der Nacht von Sonnabend auf Sonntag kurz vor Mitternacht wurde ein junger Mann in der Nähe des Eingangstores der Luftschiffhalle entdeckt, der Wind und Wetter, strömendem Regen und eisigem Nebel getrotzt hatte, um sich in das Luftschiff einzuschleichen. Der diensttuende Nachtwächter und der Pförtner benachrichtigten die Polizei, die den Eindringling zur Wache brachte und seine Personalien feststellte. Es handelt sich um den zwanzigjährigen Kellner Friedrich Herzog aus dem Salzburger Gebiet, der vor acht Tagen seine Stellung in Hannover aufgegeben hatte und nach Friedrichshafen übergesiedelt war, um die Orientfahrt des „Grafen Zeppelin“ als blinder Passagier mitzumachen.

Im Zeppelin über Rom

Das Luftschiff „Graf Zeppelin“ erreichte gestern Nachmittag kurz nach 3 Uhr Rom, das es nach kurzem Schleifenflug in der Richtung auf Neapel verließ. Neapel wurde um 5 Uhr abends überflogen. Das Luftschiff wandte sich nach Südosten.

Copyright Ullstein-Dienst und New York American

Nachdruck auch auszugsweise verboten.

An Bord „Graf Zeppelin“, 25. März

Montag, 6 Uhr früh.

„Die dunkle Nacht ist nun herum“ – möchte man lyrisch beginnen. Aber es stimmt nicht. Das einzige, was mir bange gemacht hat, war, daß sie erstens entsetzlich kurz und zum Ausschlafen ungenügend war – wenigstens für Vielschläfer, wie ich einer bin, – und zweitens sehr kalt, hundekalt. Mein Jagdpelz aus Kaschmir, vom Reichstagspräsidenten Löbe als Eskimopelz verhöhnt, hat mich wieder einmal zu tiefer Dankbarkeit verpflichtet. Jetzt, um 6 Uhr früh, fliegen wir über dunstumsponnenes französisches Land, über dem Thal der Rhone.

Gehe ich die Fahrt angetreten habe, versprach ich mir, alle Details des Luftschiffs ganz genau zu beschreiben, wie man speist, wie man trinkt, wie man schläft. Aber es geht nicht, es ist nach den ersten fünf Minuten so ganz alltäglich, ganz so, wie etwa auf einem der besseren griechischen Luxusdampfer von 3000 Tonnen, die zwischen Alexandrien und dem Piräus hin- und herfahren, mit einem Salon, der Speisesaal ist, mit Kajü-

ten – halt! stimmt nicht!, denn unsere Schlafkabinen sind wirklich schöner als die eines zweitklassigen Schiffes. Sie sind den Schlafwagenabteilen moderner Züge ähnlich, nur breiter, mit Tischen und Sesseln zur Schreibmaschinenarbeit, mit Blumen in jedem Abteil, mit Hängekästen aus geblümter Leinwand, winzigen Papierkörben, Lederkissen, kurz: nobel. Aber sonst ist es wie auf einem Schiff.



Im Zeppelin über Rom

Das Luftschiff „Graf Zeppelin" erreichte gestern nachmittag kurz nach 3 Uhr Rom, das es nach kurzem Schleifenflug in der Richtung auf Neapel verließ. Neapel wurde um 5 Uhr abends überflogen. Das Luftschiff wandte sich nach Südosten.

Copyright: Ullstein-Dienst und New York American. Nachdruck auch auszugsweise verboten

An Bord „Graf Zeppelin", 25. März

Montag, 6 Uhr früh.

„Die dunkle Nacht ist nun herum" — möchte man lustig beginnen. Aber es stimmt nicht. Das einzige, was mir bange gemacht hat, war, daß sie erstens entsetzlich kurz und zum Einschlafen ungeeignet war — wenigstens für Vielschläfer, wie ich einer bin, — und zweitens sehr kalt, hundekalt. Mein Jagdpelz aus Kaschmir, vom Reichstagspräsidenten Löbe als Eskimopelz verhöhnt, hat mich wieder einmal zu tiefer Dankbarkeit verpflichtet. Jetzt, um 6 Uhr früh, fliegen wir über dunstumsponnenes französisches Land, über dem Tal der Rhone.

Ehe ich die Fahrt angetreten habe, versprach ich mir, alle Details des Luftschiffes ganz genau zu beschreiben, wie man spricht, wie man trinkt, wie man schläft. Aber es geht nicht, es ist nach den ersten fünf Minuten so ganz alltäglich, ganz so, wie etwa auf einem der bessren griechischen Luxusdampfer von 3000 Tonnen, die zwischen Alexandrien und dem Piräus hin- und herfahren, mit einem Salon, der Speisesaal ist, mit Kajüten — halt stimmt nichts, denn unsere Schlafkabinen sind wirklich schöner als die eines zweitklassigen Schiffes. Sie sind den Schlafwagenabteilen moderner Züge ähnlich, nur breiter, mit Tischen und Sesseln zur Schreibmaschinenarbeit, mit Blumen in jedem Abteil, mit Hängekästen aus geblümter Leinwand, winzigen Papierkörben, Lederkissen, kurz: nobel. Aber sonst ist es wie auf einem Schiff.

Der Steward bringt um 6 Uhr früh schon den durchgefrorenen übernächtigten Gästen heißen Kaffee. Der Kapitän, der kein Auge geschlossen hat, erzählt ihnen, wie schwer die Nachtfahrt gewesen ist, wie unangenehm die Passage durch die Bergenge von Vienne war, und wie er dort zwei Stunden verloren hat, ganz so, wie ein Seeoffizier, der sich entschuldigen will, daß sein Schiff den Anschluß an den fahrplanmäßigen Schnellzug im nächsten Hafen versäumt hat. Und unter uns ziehen langsam die grünen Saaten des südlichen Frankreich vorbei, Häuser, Kirchen, Straßen, kleine Wälder und nackte Hügel, Flussbetten, und Eisenbahnen. Ein Eisenbahnzug rollt durch den kühlen Morgen wie ein Spielzug in einer gut eingerichteten Kinderabteilung eines modernen Geschäftshauses. Sehr natürlich, ganz so, als ob der Zug echt wäre, denke ich. Und neben mir fragt, vom selben Gefühl gepackt, ein Minister in halbem Ernst: sagen sie, ist in diesem Flußbett das Grün da wirklich Wasser? „Wirklich" … wer kann sagen, ob das wirklich ist! Und ich erinnere mich des Wortes von Laotse über die Relativität der Welt: „Du schläfst und träumst im Traum, daß du schläfst. Woher weißt du, daß du nicht träumst, daß du lebst?" „Und daß dieser Fluß kein Traum ist", möchte ich hinzufügen. Aber das Luftschiff steigt gerade jetzt steil aufwärts und eine Vase kippt um. Ihr Wasser rinnt über das Tischtuch und der Stewart bereitet eine Serviette darüber. Nun war es Wirklichkeit.

Um 10 Uhr früh. Ich bin ganz schrecklich unglücklich und beschämt. Ich habe Marseille nicht gesehen – nichts, nicht ein Ziegeldach der berühmten Marseiller Ziegel, und ich kann nicht darüber schreiben, außer wenn ich schwindeln wollte. Die Sache kam so: ich wollte mich gerade waschen, wie es sich schickt. Ein,

der „I'm alone"

„I'm alone" ihre Fahrt nach Mexiko fort, immer von dem amerikanischen Kutter gefolgt.

Am Freitag morgen, 225 Meilen südöstlich von New Orleans traf die „I'm alone" einen zweiten Kutter, der das Signal hochzog: **„Beidrehen, oder ich schieße dich zusammen!"** Die „I'm alone" bißte das Flaggensignal: „Sie haben keine Gerichtsbarkeit über mein Schiff, feuern Sie, aber ich übergebe das Schiff nicht!" Daraufhin erhielt das englische Schiff **unaufhörend 100 Volltreffer aus einem Schiffsgeschütz und wurde zugleich mit Maschinengewehren und Gewehren beschossen.**

Als das Schiff sank und die Rettungsboote der „I'm alone" ausgesetzt wurden, **setzten die Amerikaner das Maschinengewehrfeuer fort.** Nach fünf Minuten waren die englischen Rettungsboote wie ein Sieb durchlöchert und die immer noch unter Maschinengewehrfeuer herumschwimmenden englischen Offiziere und Matrosen des englischen Schiffes wurden erst eine Viertelstunde nach der Versenkung der beiden Rettungsboote von dem Kutter aufgefischt und, mit Handschellen versehen, im Ballastraum untergebracht. **Ein Negermatrose, der französischer Staatsangehörigkeit ist, wurde getötet.** Der Kapitän der „I'm alone" schließt den Bericht mit den Worten: **„Es ist das gemeinste und feigste Verbrechen, das seit dem Kriege auf hoher See begangen worden ist."**

Der englische Botschafter in Washington soll in äußerst scharfer Form verlangt und durchgesetzt haben, daß ein englischer Jurist an der Leitung der Voruntersuchung beteiligt werde. Wiederum ist der englische Konsul in New Orleans aufgefordert worden, seinerseits eine eigene sachliche Untersuchung über die Versenkung der „I'm alone" sofort durchzuführen.

*

Von amerikanischer Seite wird der Fall wesentlich anders dargestellt. Vor allem wird behauptet, daß das englische Schiff innerhalb der Drei-Meilen-Zone angehalten worden sei. Das scharfe Vorgehen gegen das Schiff hängt mit der Antialkoholgesetzgebung zusammen. Man nimmt in Washington an, daß die Ladung, die nach Mexiko deklariert war, in Wirklichkeit Schmuggelware für das Gebiet der Vereinigten Staaten gewesen sei. Der Kommandant der „Alabama" wird von seiner vorgesetzten Behörde und auch von den Washingtoner offiziellen Stellen gedeckt.



Arbeitswillige beabsichtigt sich aller Passagiere. Zeppelinfahrten verpflichtet. Verpflichtet wenigstens zum Postkartenschreiben. Und es sind äußerst pflichttreue Herren und Damen, die hier versammelt sind zu löblichem Tun. Ich bekomme die letzte Meinung von dem Arbeitswillen des deutschen Parlaments und der hohen Wirtschaft. Die Federn fliegen nur so über die Ansichtskarten. Mit geübter Hand werden Unterschriften registriert. Präsident Löbe beschwört die Anwesenden, doch nur ja durch den Zeppelinstempel hindurchzuschreiben, damit man sieht, daß der Stempel echt sei. Alfringhaus übertrieb, ob es nicht sicherer sei, zwei Ansichtskarten zu schreiben und stempeln zu lassen, sie aber dann in der eigenen Rocktasche nach Hause zu nehmen, damit sie nicht von Liebhabern philatelistischer Raritäten entwendet werden. Emsige Diskussionen entstehen darüber. Herr von Guérard schlägt unter Jubelrufen der versammelten Parlamentarier die Pressevertreter in Blitzwarten und sichert sich voraussichtlich den Titel eines „Schachmeisters der Lüfte". Das Luftschiff fliegt nach Korsika.

12.40 Uhr: Ein weißer Dampfer zieht vorüber. Möwen tanzen wie lebend gewordener Meeresschaum über der silberblauen Flut. Korsika taucht ragend, gewaltig auf. Blau und smaragden schlägt das Felsenufer seine Linien ins Meer. Wolken kuscheln, weiß wie Greisenhaar, über den Bergen, hallen sich. Wir lassen Korsika im Westen zurück, fliegen gegen Elba, zwischen Korsika und Elba hindurch nach Rom. Die Geschichte einer Welt klingt in diesen drei Namen.

Italien! Segelboote, weiße Schmetterlinge auf Blumenteppichen, grün und sonnengelb die sanfte Ebene der Campagna, Hafendampfer, Häuser.

Wie ein ungeheurer Haifisch schwimmt der dunkle Schatten des „Grafen Zeppelin" durch das sonnenhelle Meer, streift silberhell über dem Frühlingsboden Italiens. Wären wir in Indien — der „Graf Zeppelin" und sein Schatten wären Heiligtümer des Gottes Siva. Hier in Roms Gefilden erinnern sie an Pan, den Schrecken der Fluren, den ziegenfüßigen Gott; die Ziegenherden wenigstens, die uns kommen sehen, finden den Vergleich heraus, galoppieren in längsten Sprüngen auf und davon.

Aber nur unsere größten Ohren hören die Botschaft des jungen Frühlings im Zeppelin, denn die Motoren rauschen und dröhnen in ewigem Takt und sein Laut von der Ende dringt zu uns Plätzen der Luft. In 20 Minuten schweben wir über Rom. In 20, in 10 Minuten über Rom! Die Passagiere atmen erlöst auf. Die Post ist abgeschlossen, alle Ansichtskarten sind fertig.

Wolfgang von Weisl.

Ueber dem Jonischen Meer

An Bord „Graf Zeppelin", 25. März, 10 Uhr abends

Wir befinden uns über dem Jonischen Meer. Wir erwarten am Dienstag morgen Kreta zu sichten.

Das überraschte Rom

Nachrichtendienst der „Vossischen Zeitung"

wp **Rom, 25. März**

Der Zeppelin tauchte punkt 3.50 Uhr nachmittags über Rom auf, wo er eigentlich zu so früher Stunde von niemandem erwartet wurde. Das Wetter war etwas diesig, im Osten hatten sich dicke Wolkenballen angeballt. Die Römer lagen meist noch im Nachmittagsschlaf, als das dumpfe Geräusch der Motoren über ihm, dem aber niemand Beachtung schenkte, da zahlreiche Flugzeuge stets über Rom zu kreisen pflegen. Erst als das gewaltige Donnern dicht über den flachen Dächern erscholl, stürzten die Römer an ihre Fenster und auf ihre Balkons und winkten dem schnellen, silbernen Schiff nach, das in einem weiten Bogen über der ewigen Stadt hinschwebte und schon nach zehn Minuten nach einem nochmaligen kurzen Rundflug über das vatikanische Gebiet nach der Küste in der Richtung gegen Ostia zu verschwand.

Zehn Minuten, nachdem es Rom überflogen hatte, wurde der Korrespondent der „Vossischen Zeitung" bereits angewiesen, daß ein Postbeutel für ihn auf der Piazza della Croce Rossa niedergeflogen und dort von einem Karabinieri aufgehoben worden war. Der Platz liegt in nicht ganz 150 Meter Entfernung von dem Hause des Korrespondenten, der so die Post beinahe in seine Studierstube geliefert erhielt.

Doc. 6: Vossische Zeitung (Berlin), 1929, no. 144 (26.03.1929, Tuesday, morning edition), pp. 1 and 11.

zwei-, dreimal versuchte ich, im Waschraum, der für zwei Herren eingerichtet ist, dranzukommen. Immer war er besetzt. Dann wurde ich faul und legte mich noch für zehn Minuten auf mein Bett, und als mein Kabinengefährte und ich aufwachten, waren es zwei Stunden geworden. Marseille lag längst hinter uns. Alle Zeppelinfahrer hatten festgestellt, daß kein Mensch uns begrüßt hatte, daß niemand sich nach uns auch nur den Kopf ausrenken wollte, und nur wir zwei hatten dies nicht erlebt. Als wir in den Salon kamen, war gerade alles beim Frühstück – kalter Aufschnitt, Kaffee, Obst, Butter, Käse, kurz „Wie es Euch gefällt“. Die Photographen waren mit Feuereifer bei der Arbeit. Gräfin Brandenstein, die Tochter Zeppelins, und Lady Hay strichen Brötchen, Herr von Guérard sieht zum Fenster hinaus. Draußen leuchtet in strahlender Bläue das Meer der „blauen Küste“. Weiß und grün und grau die Inseln der Küste Frankreichs.

12 Uhr mittags: In der Höhe von Toulon liegt das Luftschiff gegen Korsika ab. Kapitänleutnant von Schiller verkündet, daß um 1 Uhr Postschluß für Rom ist. Ein ungeheuerer Arbeitseifer bemächtigt sich aller Passagiere. Zeppelinfahren verpflichtet. Verpflichtet wenige wenigstens zum Postkartenschreiben. Und es sind äußert pflichteifrige Herren und Damen, die hier versammelt sind zu löblichem Tun. Ich bekomme die beste Meinung von dem Arbeitseifer des deutschen Parlaments und der hohen Bürokratie. Die Federn fliegen nur so über die Ansichtskarten. Mit geübter Hand werden Unterschriften registriert. Präsident Löbe beschwört die Anwesenden, doch nur ja durch den Zeppelinstempel hindurch zu schreiben, damit man sieht daß der Stempel echt sei. Alfringhaus überlegt, ob es nicht sicherer sei, zwar Ansichtskarten zu schreiben und stempeln zu lassen, sie aber dann in der eigenen Rocktasche nach Hause zu nehmen, damit sie nicht von Liebhabern philatelistischer Raritäten entwendet werden. Emsige Diskussionen entstehen darüber. Herr von Guérard schlägt unter Jubelrufen der versammelten Parlamentarier die Pressevertreter in Blitzpartien und sichert sich voraussichtlich den Titel eines „Schachmeisters der Lüfte“. Das Luftschiff fliegt nach Korsika.

12,40 Uhr: ein weißer Dampfer zieht vorüber. Möwen tanzen wie lebend gewordener Wellenschaum über der silberblauen Flut. Korsika Korsika taucht ragend, gewaltig auf. Blau und smaragden schlägt das Felsenufer seine Tinten ins Meer. Wolken leuchten weiß wie Greisenhaar, über den Bergen, ballen sich. Wir lassen Korsika im Westen zurück, fliegen gegen Elba, zwischen Korsika und Elba hindurch nach Rom. Die Geschichte einer Welt klingt in diesen drei Namen.

Italien! Segelboote, weiße Schmetterlinge auf Blumenteppichen, grün und sonnengelb die sanfte Ebene der Campagna, Hafendampfer, Häuser.

Wie ein ungeheurer Haifisch schwimmt der dunkle Schatten des „Grafen Zeppelin“ durch das sonnenhelle Meer, streift silberhell über dem Frühlingsboden Italiens. Wären wir in Indien – der „Graf Zeppelin“ und sein Schatten wären Heiligtümer des Gottes Siva. Hier in Roms Gefilden erinnern sie an Pan, den Schrecken der Fluren, den ziegenfüßigen Gott; die Ziegenherden wenigstens, die uns kommen sehen, finden den Vergleich heraus, galoppieren in längsten Sprüngen auf und davon.

Aber unsere geistigen Ohren hören die Botschaft des jungen Frühlings im Zeppelin, denn die Motoren rauschen und dröhnen in ewigem Takt und kein Laut von der Erde drinkt zu uns Pilgern der Luft. In 20 Minuten schweben wir über Rom. In 20, in 10 Minuten über Rom! Die Passagiere atmen erlöst auf. Die Post ist abgeschlossen, alle Ansichtskarten sind fertig.

Wolfgang von Weisl.

Über dem Ionischen Meer

An Bord „Graf Zeppelin“, 25. März, 10 Uhr abends

Wir befinden uns über dem Ionischen Meer. Wir erwarten am Dienstag morgen Kreta zu sichten.

Das überraschte Rom

Nachrichtendienst der „Vossischen Zeitung“

mp Rom, 25. März

Der Zeppelin tauchte punkt 3.20 Uhr nachmittags über Rom auf, wo er eigentlich zu so früher Stunde von niemandem erwartet wurde. Das Wetter war etwas diesig, im Osten hatten sich dichte Wolkenballen angehäuft. Die Römer lagen meist noch im Nachmittagsschlaf, als das dumpfe Geräusch der Motoren näher kam, dem aber niemand Beachtung schenkte, da zahlreiche Flugzeuge stets über Rom zu kreisen pflegen. Erst als das gewaltige Donnern dicht über der flachen Dächern erscholl, stürzten die Römer an ihre Fenster und auf ihre Balkons und winkten dem schnellen, silbernen Schiff nach, das in einem weiten Bogen über die ewige Stadt hinschwebte und schon nach zehn Minuten nach einem nochmaligen kurzen Rundflug über das vatikanische Gebiet nach der Küste in der Richtung gegen Ostia zu verschwand.

10 Minuten nachdem es Rom überflogen hatte, wurde der Korrespondent der „Vossischen Zeitung“ bereits angeläutet, daß ein Postbeutel für ihn auf der Piazza della Croce Rossa niedergeflogen und dort von einem Karabinieri aufgehoben worden war. Der Platz liegt in nicht ganz 150 Meter Entfernung von dem Hause des Korrespondenten, der so die Post beinahe in seine Studierstube geliefert erhielt.



Der Zepp fliegt nach Cypern

Heftige Gegenwinde in der Nacht

Funkdienst der „Vossischen Zeitung"

Copyright Ullstein-Dienst und New York American.
Nachdruck auch auszugsweise verboten.

An Bord des „Graf Zeppelin", 26. März

Wir fahren längs der Nordhänge der mit Schnee gekrönten Gebirge Kretas an Kanea vorbei. Das Meer ist nach heftigem Ostwind seit einer halben Stunde spiegelglatt. Die Fahrt verläuft programmgemäß. Wir legten insgesamt 2750 Kilometer in 30 Stunden zurück. Um 6.15 Uhr passieren wir die kahlen Steilwände des Kap Tripete. Die eine Hälfte der Passagiere liegt bewundernd an den Aussichtsfenstern, die andere schläft bis zum frühen Morgen. Der Kurs geht jetzt nach Chypern.

Abschied von Rom

An Bord des „Graf Zeppelin", 26. März

Als wir in 1200 Meter Höhe die große Zehe des italienischen Stiefels überflogen, trat stärkster Gegenwind überraschend auf. Mit einer Stundengeschwindigkeit von 70 Kilometern erreichte er uns aus südöstlicher Richtung. Nur langsam überquerten wir den Pass des kalabrischen Gebirges und flogen gegen ½10 Uhr abends das Ionische Meer. Die Passagiere merkte nichts von dem Sturm.

Die ausführliche Schilderung der Zeppelinfahrt im heutigen Morgenblatt der „Vossischen Zeitung" wird durch folgende Meldung unseres Berichterstatters ergänzt.

An Bord des „Graf Zeppelin", 25. März, 22.10 Uhr

Beim Beginn des Fluges über das italienische Festland richtete Dr. Eckener einen Funkspruch an die deutsche Botschaft in Rom mit einem Gruß an Roms Genius. Das Luftschiff überflog Rom und umkreiste die Stadt, sie sodann grüßend durch Neigung des Buges mit der deutschen Flagge. Ein Militärflugzeug geleitete den Zeppelin eine Strecke weit durch die Campagna. Der Anblick Roms im Sonnenglanz war unvergeßlich. Italiens ewigblauer Himmel wachte diesmal vorschriftsmäßig. Beim Weiterflug wurde die Sicht schlecht, trotz ruhiger Windlage. Ueber Ischia bis nach Neapel hingen die Wolken tief. Eine Wolkenfahne hing wie Rauch über den Vesuvmassiv, daß wir nahe passierten.

von Weisl.

Der Raubüberfall im Excelsior

Ein Reklametrick Fredersdorffs?

Doc. 7: Vossische Zeitung (Berlin), 1929, no. 145 (26.03.1929, Tuesday, evening edition), p. 4



Blick auf den Spreelauf in der Richtung auf das Schloß und den Dom freigelegt werden. In der Nähe des Inselspeichergrundstückes, zwischen Mühlendamm und Waisenbrücke, ungefähr dort, Feststellung ist also der, daß die Kosten für die Ausgestaltung der Berliner Wasserstraßen nicht durch weitere Kosten für eine Vergrößerung von Hafenanlagen vermehrt werden müssen.

Zeppelin über Jerusalem

Begeisterung im „Heiligen Land"

Nachrichtendienst der „Vossischen Zeitung"

k Jerusalem, 26. März

Das Luftschiff „Graf Zeppelin" wurde um 18.13 Uhr Berliner Zeit über Jerusalem gesichtet. Es umkreiste die Stadt im völligen Dunkel. Nur fünf ziehende Laternen am Nachthimmel waren sichtbar und das tiefe Motorengedrumme hörbar. Dann flog der „Zeppelin" in Richtung auf Syrien davon.

Vorher, noch bei Tageslicht, erreichte das Luftschiff vom Meere herkommend, Haifa, wo ihm von den versammelten deutschen und hebräischen Kolonisten begeistert zugejubelt wurde. Es zog in hundert Metern Höhe vom Karmel aus über der jüdischen Kolonie Bath Galim an der Meeresküste entlang südwärts. Bei Einbruch der Dunkelheit erreichte es Tel Aviv, wo gerade das jüdische Purim-Fest seinen Höhepunkt erreicht hatte. Der hell erleuchtete „Zeppelin" umkreiste in der Dämmerung und niedrig die Stadt. Tausende von Einwohnern umsäumten die Straßen. Auch alle Dächer waren voll besetzt. Die Bevölkerung brachte auch hier dem deutschen Luftschiff begeisterte Ovationen dar.

Telefonisch wurde sofort die Auffindung des ersten Postsackes des Ullstein-Nachrichtendienstes gemeldet. Der Gemeindebeamte Jakob Rimon war der glückliche Finder. Der zweite Sack wurde von dem Apotheker Roitmann in Tel Aviv entdeckt und beide per Auto nach Jerusalem gesandt.

innerung an 1813 deutsche und französische Soldaten gemeinsam bestattet sind, der Garnison-Ehrenfriedhof und — wohl am interessantesten — der Kleine türkische Begräbnisplatz, der, mit seinem reichverzierten, von einem Halbmond gekrönten Obelisk, mit seinen schlichten, nach Mekka gerichteten Gräbern, hier ein stilles, vertrauntes Dasein führt. Den Eingang zu diesem Teil der Doppelheide bilden die evangelische und katholische Garnisonkirche; die erstere, ein gotischer Bau, bietet am Abend eine Silhouette von großartiger Wirkung; unweit von ihr liegt, idyllisch in einem kleinen Park, die im romanischen Stil erbaute katholische Kirche. Selten vereinen sich die Bauwerke der anderen Berliner Stadtteile hierher, und doch ist das Sehenswerten genug. Hierher zieht auch eine Führung, die einer der besten Kenner Berlins, Dr. Franz Lederer, mit einer kleinen Schar seiner Anhänger unternahm.

Die obere Hälfte

Aus den Berliner Gerichten

Das Gericht „thront". Es ist eine beliebte Floskel, man kann sie häufig lesen. Sie soll den Eindruck machtvoller Würde wiedergeben, den das Gericht von sich ausstrahlt. In der Tat: auch der bescheidenste Einzelrichter sitzt nicht etwa wie irgendein Beamter hinter seinem Tisch, um Leute abzufertigen. Auf seltsame Weise scheint er emporgehoben. Gar das Schwurgericht im Hintergrunde einer feierlichen, manchmal effektvoll gesteigerten Architektur, etwa wenn es sich zur Abnahme des Eides erhebt, droht bisweilen den schlichteren Zeugen mit der Wucht seiner Würde zu erdrücken. Woran liegt es? An der Robe? Sie hebt ohne Zweifel die Erscheinung. Manch ein Landgerichtsdirektor, der mit Talar und silbergesäumtem Barett als verehrungswürdiger Diener der Gerechtigkeit Achtung erzwingt, enthüllt sich als alltäglicher Zeit-

Doc. 8: Vossische Zeitung (Berlin), 1929, no. 146 (27.03.1929, Wednesday, morning edition), p. 24.

Zeppelin über Jerusalem

Begeisterung im Heiligen Land

Nachrichtendienst der „Vossischen Zeitung"

k Jerusalem, 26. März

Das Luftschiff „Graf Zeppelin" wurde um 18.13 Berliner Zeit über Jerusalem gesichtet. Es umkreiste die Stadt im völligen Dunkel. Nur 5 ziehende Laternen am Nachthimmel waren sichtbar und das tiefe Motorengebrumme hörbar. Dann flog der „Zeppelin" in Richtung auf Syrien davon.

Vorher, noch bei Tageslicht, erreichte das Luftschiff vom Meere herkommend, Haifa, wo ihm von den versammelten deutschen und hebräischen Kolonisten begeistert zugejubelt wurde. Es zog in hundert Metern Höhe vom Karmel aus über der jüdischen Kolonie Bath Galim der Meeresküste entlang südwärts. Bei Einbruch der Dunkelheit erreichte es Tel Aviv, wo gerade das jüdische Purimfest seinen Höhepunkt erreicht hatte. Der hell erleuchtete „Zeppelin" umkreiste in der Dämmerung und niedrig die Stadt. Tausende von Einwohnern umsäumten die Straßen. Auch alle Dächer waren voll besetzt. Die Bevölkerung brachte auch hier dem deutschen Luftschiff begeisterte Ovationen dar.

Telefonisch wurde sofort die Auffindung des ersten Postsackes des Ullstein-Nachrichtendienstes gemeldet. Der Gemeindebeamte Jakob Rimon war der glückliche Finder. Der zweite Sack wurde von dem Apotheker Roitmann in Tel Aviv entdeckt und beide per Auto nach Jerusalem gesandt.



Fig. 1:

Dr. Hugo Eckener (1868–1954) in August 1929 outside the flight office of the naval air station at Lakehurst, New Jersey, preparing for the airship's around the world flight.

Source: *File:Hugo Eckener Graf Zeppelin commander 1929.jpg*. In: Wikimedia Commons. Online: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Hugo_Eckener_Graf_Zeppelin_commander_1929.jpg
Licence: public domain.



Lies und gib weiter!"

revolutionärer Verräter" an der Sowjetunion und dem Bolschewismus sei.

Der Zeppelin fährt heimwärts

Zweimal über Athen

Funkdienst der „Vossischen Zeitung"

Copyright Ullstein-Dienst und New York American. Nachdruck auch auszugsweise verboten.

An Bord des „Graf Zeppelin", 27. März, 11.30

Schwere Regenböen in der Gegend von Konstantinopel wurden angekündigt. Eckener wandte sich deshalb rückwärts, um den Passagieren das schlechte Wetter zu ersparen und überflog ein zweites Mal Athen. Er wandte sich dann westwärts zum Kanal von Korinth. Eisenbahn und Flugzeug sind unter unseren Füßen. Neun Uhr wurde der Golf von Korinth, von Schneebergen rechts und links umgeben, umkreist mit Kurs auf Triest.

Der Funkdienst an Bord des „Graf Zeppelin" schlug gestern nacht einen Rekord. Es gab 3600 Worte Pressemeldungen auf außer dem gewöhnlichen Wetterdienst und den Begrüßungsdepeschen in vier Nachtstunden.

la Athen, 27. März

Um 9.30 Uhr kam der „Graf Zeppelin" zurück und überflog ein zweitesmal Athen. In seiner Begleitung befand sich ein Geschwader griechischer Militär-Aeroplane, das sich erhoben hatte, um ihn zu begrüßen und das Geleit auf griechischem Gebiet zu geben. Die Bevölkerung lief auf Dächern, Straßen und Plätzen herbei und jubelte dem „Graf Zeppelin" zu . Das Luftschiff überflog während einiger Minuten die Stadt.

Palästina—Griechenland

Ueber den Verlauf der Fahrt von Palästina nach Griechenland liegen folgende Radiogramme unseres an Bord befindlichen Sonderberichterstatters vor:

An Bord des „Graf Zeppelin", 27. März, nachts

Am 26. März, nachmittags um 4 Uhr, überflog das Luftschiff das grandiose Amphitheater der Haifabucht mit dem Carmel-gebirge. Auf dem Makabi-Sportplatz waren die deutsche und die württembergische Flagge sowie ein aus riesengroßen Buchstaben gebildetes „Willkommen" ausgelegt.

Wir passierten mit 140 Kilometer Geschwindigkeit, schon auf der Heimfahrt begriffen, die Insel Kreta. Bis jetzt legte das Luftschiff eine Gesamtstrecke von 5000 Kilometer in 50 Flugstunden zurück. Um ½7 Uhr passierten wir die Insel Euböa. Gegen 7 Uhr erreichten wir Athen. Von Jerusalem bis zur griechischen Hauptstadt fahren wir diese 1450 Kilometer lange Strecke in der kurzen Zeit von 11 Stunden. Die mittlere Geschwindigkeit betrug 165 Kilometer pro Stunde. Der Anblick Athens aus den Lüften enttäuschte uns ein wenig. Ueber der Akropolis schien keine Sonne. Der Parnaß lag ohne Dichter und Marathon ohne Läufer zu unseren Füßen. In einer Höhe von 1250 Metern frieren wir.

von Weisl.

Der Strom der verlorenen Schiffe

Doc. 9: Vossische Zeitung (Berlin), 1929, no. 147 (27.03.1929, Wednesday, evening edition), p. 1.

Der Zeppelin fährt heimwärts

Zweimal über Athen

Funkdienst der Vossischen Zeitung

Copyright Ullstein-Dienst und New York American

Nachdruck auch auszugsweise verboten.

An Bord des „Graf Zeppelin", 27. März, 11.30

Schwere Regenböen in der Gegend von Konstantinopel wurden angekündigt. Eckener wandte sich deshalb rückwärts, um den Passagieren das schlechte Wetter zu ersparen und überflog ein zweites Mal Athen. Er wandte sich dann westwärts zum Kanal von Korinth. Eisenbahn und Flugzeug sind unter unseren Füßen. Neun Uhr wurde der Golf von Korinth, von Schneebergen rechts und links umgeben, umkreist mit Kurs auf Triest.

Der Funkdienst an Bord des „Graf Zeppelin" schlug gestern Nacht einen Rekord. Es gab 3600 Worte Pressemeldungen auf außer dem gewöhnlichen Wetterdienst und den Begrüßungsdepeschen in vier Nachtstunden.

la Athen, 27. März

Um 9.30 Uhr kam der „Graf Zeppelin" zurück und überflog ein zweitesmal Athen. In seiner Begleitung befand sich ein Geschwader griechischer Militär-Aeroplane, das sich erhoben hatte, um ihn zu begrüßen und das Geleit auf griechischem Gebiet zu geben. Die Bevölkerung lief auf Dächern, Straßen und Plätzen herbei und jubelte dem „Graf Zeppelin" zu . Das Luftschiff überflog während einiger Minuten die Stadt.

Palästina – Griechenland

Ueber den Verlauf der Fahrt von Palästina nach Griechenland liegen folgende Radiogramme unseres an Bord befindlichen Sonderberichterstatter vor:

An Bord des „Graf Zeppelin", 27. März, nachts

Am 26. März, nachmittags um 4 Uhr, überflog das Luftschiff das grandiose Amphitheater der Haifabucht mit dem Carmel-Gebirge. Auf dem Makabi-Sportplatz waren die deutsche und die württembergische Flagge sowie ein aus riesengroßen Buchstaben gebildetes „Willkommen" ausgelegt.

Wir passierten mit 140 Kilometer Geschwindigkeit, schon auf der Heimfahrt begriffen, die Insel Kreta. Bis jetzt legte das Luftschiff eine Gesamtstrecke von 5000 Kilometer in 50 Flugstunden zurück. Um ½7 Uhr passierten wir die Insel Euböa. Gegen 7 Uhr erreichten wir Athen. Von Jerusalem bis zur griechischen Hauptstadt fahren wir diese 1450 Kilometer lange Strecke in der kurzen Zeit von 11 Stunden. Die mittlere Geschwindigkeit betrug 165 Kilometer pro Stunde. Der Anblick Athens aus den Lüften enttäuschte uns ein wenig. Ueber der Akropolis schien keine Sonne. Der Parnaß lag ohne Dichter und Marathon ohne Läufer zu unseren Füßen. In einer Höhe von 1250 Metern frieren wir.

von Weisl.



Der „Zeppelin“ landet heute

Richtung Wien-Friedrichshafen

Sonderdienst der „Vossischen Zeitung“

wsl **An Bord des „Graf Zeppelin“**, 27. März

Die Fahrt geht zu Ende — leider. ½16 Uhr kreuzen wir vor Ragusa. 6540 Kilometer sind seit Beginn der Fahrt zurückgelegt. Das Märchenland des Karstes liegt zu unseren Füßen, Cattaros blauer Fjord, ein unvergeßliches Traumland; aber wir sind unglücklich. Der Wind ist viel zu gut und bringt uns früher heim als wir wünschen. Dr. Eckener kündigt an, daß wir Wien gegen 2 Uhr früh überfliegen und bereits am frühen Vormittag in Friedrichshafen eintreffen.

la **Athen**, 27. März

Die Abendblätter widmen dem heutigen Zeppelinflug über die griechische Hauptstadt ganze Spalten. Sie berichten einmütig über den großartigen Charakter dieses Schauspiels. Der Verkehrsminister hatte dem Luftschiff eine herzliche Botschaft funkentelegraphisch übermittelt. Die republikanische Zeitung „Ethnos“ schreibt: „Der Zeppelin, der ein Werk sowohl der wunderbaren Arbeitskraft, wie der Geduld des deutschen Volkes ist, gibt dem griechischen Volk zu gleicher Zeit eine überzeugende Lektion der Arbeit und der menschlichen Tätigkeit und lehrt ihm, daß es seine Mentalität aufs schnellste nach Europa und nicht nach dem Orient richten müsse. Das Publikum war von dem Schauspiel aufs tiefste bewegt.

Auf der Heimfahrt

Das Luftschiff „Graf Zeppelin“ nahm von Jerusalem aus, das am Dienstag abend gegen 7 Uhr erreicht wurde, seinen Weg wieder in heimatlicher Richtung. Es erreichte die griechische Hauptstadt Mittwoch gegen 7 Uhr morgens in einer Rekordgeschwindigkeit von 165 Kilometern in der Stunde. Die ursprüngliche Absicht, nach Stambul zu fliegen, wurde des schlechten Wetters wegen aufgegeben, und nach einer kurzen Schleifenfahrt nordwärts erreichte der Zeppelin Athen ein zweites Mal. Dann wandte sich das Luftschiff nach dem Golf von Korinth, um an der Adria entlang nach Triest zu fahren. Uns liegen folgende Radio-Meldungen Wolfgang v. Weiß vor, der als Vertreter der „Vossischen Zeitung“ an der Fahrt teilnimmt:

Er sollte nicht landen

Copyright Ullstein-Dienst und New York American. Nachdruck auch auszugsweise verboten.

An Bord des „Graf Zeppelin“, 27. März

Bei trübem Wetter kommen wir am Dienstag um 17 Uhr nach Palästina mit einer Stundengeschwindigkeit von 130 Kilometern und ohne daß uns der leiseste Wind hilft. Und es kommt uns wahrlich auf jeden Kilometer an, den wir früher über Palästina sind, nachdem uns der Oststurm über Südtallien einen so bösen Strich durch die Rechnung gemacht hat. Unter uns Passagieren und der Mannschaft des Zeppelin handelt es sich nämlich um eine Streitfrage: Wird Dr. Eckener in Palästina landen oder nicht?

Werden wir die Nacht auf Mittwoch im Karmelgebirge der lustigsten Stadt Asiens zubringen, in Tel Aviv, dessen Bürgermeister den Zeppelin so dringend eingeladen hat, oder werden wir nach kurzem Höflichkeitsbesuch gleich nach Griechenland treiben? Eckener möchte dies Leben gern bleiben, aber er soll und darf nicht. Man hat ihm in Berlin zu verstehen gegeben, daß die Engländer, die sich gegen ein Ueberfliegen Aegyptens ausgesprochen haben, wahrscheinlich auch gegen eine Landung in Palästina seien, also solle Eckener sie vermeiden.

4 Uhr nachmittags vor Haifa, an der Schwelle des Heiligen Landes. Strahlend weiß ragt der 150 Kilometer ferne Hermon über das Land, das Wahrzeichen Israels. Grün leuchten die sanften Höhen des Karmel steil bis ins Meer. Hodur Hakarmel heißt die Pracht des Karmel. Ihr Württemberger mit Eurem Willkommengruß in deutschen Zeichen am Boden des Heiligen Landes, dem ersten Willkommen, der uns seit 40 Stunden geboten wurde, seit 40 Stunden Fahrt nach Palästina, wir grüßen euch! In nächtigem Bogen zieht der „Graf Zeppelin“ über die Bucht und wendet erst dann nach Süden, zur Fahrt in das Millenvierteil, das rund um das hebräische Technikum den Karmelhang-Gipfel emporsteigt.

Wir verstehen den Namen „Pracht des Karmel“, wir fühlen dich, wir alten kalten, abgebrühten Großstädter, die so viel gesehen haben, ohne erschüttert zu sein, und die hier erschüttert werden. Pracht des Karmel, du erster Gruß des Landes an seine Pilger, wir grüßen dich, Tochter der Wellen, du kleines Städtchen an seinen wellenumspülten Fuß. Wir grüßen euch, ihr schwäbischen Deutschen, ihr schwäbischen Bauern, die ihr seit bald 60 Jahren hier ausharrt auf deutschem Vorposten in der deutschen Kolonie, wir grüßen euch mit euren Riesenflaggen in den Farben Deutschlands.

Langsam streichen wir an Palästinas Küste entlang, die im sanften Grau des wolkenschweren Tages vor uns liegt: Akkt, die alte Kreuzfahrerburg, neben den neuen Salzwerken, die Römerfestung Cäsarea mit ihren Ruinen, die langsam von dem steigenden Meere verschlungen werden, neben den lang ausgedehnten Eukalyptuswäldern, den Juden-Kolonien von Chedera, und Sichron Jakob, die neuen Siedlungen von Herzlia und Nathania am Ufer des Ludscha, deren kleine Häuser an die griechischen Flüchtlingsdörfer erinnern, die wir heute morgen bei Kandia in Kreta gesehen hatten. Sie fliegen vorbei, und groß, weltgehend mit



regelmäßigen Straßen und Alleen, taucht die Herrin des neuen Palästina auf, das junge Tel Aviv.

Und hier erreicht die Fahrt den Höhepunkt. Hier wird der Zeppelin als Bote der neuen Zeit" begrüßt, die er allen denen ankündigt, die guten Willens sind. Die Straßen sind voll von Menschen. Zu Tausenden und aber Tausenden füllen sie die Stadt und ihre Gassen und Plätze, die blauweißen Flaggen der Juden werden lang auf den Straßen geschleift, die Fabrikssirenen tuten und brüllen. Autos hasten hastig hinter uns her, um uns zu begleiten, während wir mit ganz abgestoppten Maschinen über dem riesigen Tel Aviw und seinem kleinen, ärmlichen und unregelmäßigen Vorort kreisen, der noch immer als Jaffa auf den Landkarten steht. Drei große Beutel mit Konfetti schüttet der „Graf Zeppelin“ als Tribut zum Karnevalstreiben der jungen Stadt ab. Die Menge unten wächst und wächst. Ihr Jauchzen und Hochrufen dringt bis zu uns in die dünne Luft empor. Europa in Asien grüßt Europa in den Lüften, das sichtbar die Brücke schlägt über Raum und Geist.

Wie gerne möchten wir landen, möchten uns den Armen der Turnerschaft und des militärisch organisierten „brith trumpeldor“ anvertrauen, der den Zeppelin im Falle einer Landung halten sollte. Aber es ist fast dunkel, der Zeppelin wendet zum letzten Kreisflug über der Stadt. Lichter, ein strahlender Stern leuchtender Linien im Stadtbaus. Girlanden am Elektrizitätswerk, das wir erkennen und Licht, Licht in jeder großen Straße flammt grüßend auf, wo wir uns nähern. Noch klettern Zartife zu uns empor, dann wenden wir nach Osten, nach der Heiligen Stadt.

Es ist tiefe Nacht, als wir über dem Gebirge Juda im schwachen Licht des Mondes, den Frühlingsregenwolken decken, kreisen. Selbst ich, der ich wahrlich diese teure Stadt kenne, vermag nichts an den schwachen Konturen zu erkennen, die das dünne Azetylenlicht der Laternen an Straßenecken zeichnet. Nichts sehen wir von Jerusalem als Umrisse einer dunklen Mauer, vielleicht den Tempelplatz und Hunderte weithin gestreuter Lichter. Nichts anderes. Alles ist still und ehrfürchtig ergriffen in dem Salon des Luftschiffes, als wir über Jerusalem Kreise ziehen und dann hinabstürmen von 1300 Meter über bis zu 156 Meter unter dem Meere zum Spiegel des mondbeglänzten Toten Meeres, dem tiefsten Punkt der Erdkugel.

Man bewundert die ruhende See. „Wie schön," sagt einer der hohen Beamten andächtig. „Warum finden Sie das so schön?" erkundige ich mich. „Mondbeschienenes Wasser, das haben Sie doch auch gestern im Jonischen Meer gesehen." „Ja, aber das war das Jonische Meer und hier ist Palästina, und man fühlt den Unterschied. Palästina ist stärker, ein Wort, ein Ding aus der Schule, nie gehört, nie gedacht. Palästina ist lebendig, noch immer lebendig, es liegt über unsere Nerven."

Unter dem Meeresspiegel . . .

Dr. Eckener kommt zu uns. Noch dröhnen unsere Ohren vom starken Druckunterschied, als er Gläser mit Sekt füllen, schweren Palästinaweines bringen läßt, den das deutsche Kreuz-Hilfsbund-Komitee ihm zur Fahrt geschenkt hat. Der Wein ist wundervoll, Palästinas Sonne ist in ihm, sagt die Tochter des Grafen Zeppelin, die Gräfin Brandenstein, als sie mit Eckener den Willkommenstrunk des Heiligen Landes tut. Ein paar Worte, knapp und klar, spricht der Führer des Luftschiffes. **Zum ersten Male fliegt ein Luftschiff unter der Oberfläche des Meeres.** Und schließt mit einem Scherz: kein Unterseeboot kann tiefer als 110 Meter unter den Meeresspiegel tauchen, sonst wird es vom Wasser zerquetscht. Unser Luftschiff schwimmt in diesem Augenblick 156 Meter unter dem Meeresspiegel, ohne daß es ihm etwas schadet, was seine Ueberlegenheit über die Unterseeboote beweist.

Und dann blitzschnell folgen wir zurück nach Jerusalem, 1000, 1500 Meter höher als drei Minuten zuvor. Ein paar Gläser zerbrechen, die vom Tisch rutschen. „Glückauf!" ruft man. „Glückauf, Jerusalem!" „Glückauf, Zeppelin!" Wir fahren heim zum Bodensee. Morgen früh sind wir in Athen, sagt Eckener, und schickt noch ein Telegramm ab an den König von Aegypten, den wir nicht besuchen durften, einen Glückwunsch zum Geburtstag und eine Einladung nach Deutschland. W. v. Weisl.

Doc. 10: Vossische Zeitung (Berlin), 1929, no. 147 (27.03.1929, Wednesday, evening edition), pp. 1 and 11.

Der „Zeppelin“ landet heute

Richtung Wien–Friedrichshafen

Sonderdienst der „Vossischen Zeitung“

wsl An Bord des „Graf Zeppelin“, 27. März

Die Fahrt geht zu Ende – leider. ½16 Uhr kreuzen wir vor Ragusa. 6540 Kilometer seit Beginn der Fahrt zurückgelegt. Das Märchenland des Karstes liegt zu unseren Füßen, Cattaros blauer Fjord, ein unvergessliches Traumland; aber wir sind unglücklich. Der Wind ist viel zu gut und bringt uns früher heim als wir wünschen. Dr. Eckener kündigt an, daß wir Wien gegen 2 Uhr früh überfliegen und bereits am frühen nach Vormittag in Friedrichshafen eintreffen.

la Athen, 27. März

Die Abendblätter widmen dem heutigen Zeppelinflug über die griechische Hauptstadt ganze Spalten. Sie berichten einmütig über den großartigen Charakter dieses Schauspiels. Der Verkehrsminister hatte dem Luftschiff eine herzliche Botschaft funkentelegraphisch übermittelt. Die republikanische Zeitung „Ethnos“ schreibt: „Der Zeppelin, der einen Werk sowohl der wunderbaren Arbeitskraft, wie der Geduld des deutschen Volkes ist, gibt dem griechischen Volk zu gleicher Zeit eine überzeugende Lektion der Arbeit und der menschlichen Tätigkeit und lehrt ihm, daß es seine Mentalität auf schnellste nach Europa und nicht nach dem Orient richten müsse. Das Publikum war von dem Schauspiel aufs tiefste bewegt.

Auf der Heimfahrt

Das Luftschiff „Graf Zeppelin“ nahm von Jerusalem aus, das am Dienstag abend geben 7 Uhr erreicht wurde, seinen Weg wieder in heimatlicher Richtung. Es erreichte die griechische Hauptstadt Mittwoch gegen 7 Uhr morgens in einer Rekordgeschwindigkeit von 165 Kilometer in der Stunde. Die ursprüngliche Absicht nach Stambul zu fliegen, wurde des schlechten Wetters wegen aufgegeben, und nach einer kurzen Schleifenfahrt nordwärts erreichte der Zeppelin Athen ein zweites Mal. Dann wandte sich das Luftschiff nach dem Golf von Korinth, um an der Adria entlang nach Triest zu fahren. Uns liegen folgende Radiomeldungen Wolfgang v. Weisls vor, der als Vertreter der „Vossischen Zeitung“ an der Fahrt teilnimmt:

Er sollte nicht landen

Copyright Ullstein-Dienst und New York American.

Nachdruck auch auszugsweise verboten.

An Bord des „Graf Zeppelin“, 27. März

Bei trübem Wetter kommen wir am Dienstag um 17 Uhr nach Palästina mit einer Stundengeschwindigkeit von 130 Kilometer und ohne daß uns der leiseste Wind hülfe. Und es kommt uns wahrlich auf jeden Kilometer an, den wir früher über Palästina sind, nachdem uns der Oststurm über Süditalien einen so bösen Strich durch die Rechnung gemacht hat. Unter uns Passagieren und der Mannschaft des Zeppelin handelt es sich nämlich um eine Streitfrage: wird Dr. Eckener in Palästina landen oder nicht?

Werden wir die Stadt auf Mittwoch im Karnevalstreiben der lustigsten Stadt Asiens zubringen, in Tel Awiw, dessen Bürgermeister den Zeppelin so dringend eingeladen hat, oder werden wir nach kurzem Höflichkeitsbesuch gleich nach Griechenland treiben? Eckener möchte fürs Leben gern bleiben, aber er soll und darf nicht. Man hat ihm in Berlin zu verstehen gegeben, daß die Engländer, die sich gegen ein Ueberfliegen Aegyptens ausgesprochen haben, wahrscheinlich auch gegen eine Landung in Palästina seien, also solle Eckener sie vermeiden.

4 Uhr nachmittags vor Haifa, an der Schwelle des Heiligen Landes. Strahlend weiß ragt der 150 Kilometer ferner Hermon über das Land, das Wahrzeichen Israels. Grün leuchten die sanften Höhen des Karmel steil bis ins Meer. Hadar Hakarmel heißt die Pracht des Karmel. Ihr Württemberger mit eurem Willkommensgruß in deutschen Zeichen am Boden des Heiligen Landes, dem ersten willkommen, der uns seit 40 Stunden geboten wurde, seit 40 Stunden Fahrt nach Palästina, wir grüßen euch! In mächtigem Bogen zieht der „Graf Zeppelin“ über die Bucht und wendet erst dann nach Süden, zur Fahrt in das Villenviertel, das rund um das hebräische Technikum den Kamelhand-Gipfel empor steigt.

Wir verstehen den Namen „Pracht des Karmel“, wir fühlen dich, wir alten kalten, abgebrühten Großstädter, die so viel gesehen haben, ohne erschüttert zu sein, und die hier erschüttert werden. Pracht des Karmel, du erster Gruß des Landes an seine Pilger, wir grüßen dich, Tochter der Wellen, du kleines Städtchen an seinem wellenumspülten Fuß. Wir grüßen euch, ihr schwäbischen Deutschen, ihr schwäbischen Bauern, die ihr seid bald 60 Jahren hier ausharrt auf deutschem Vorposten in der deutschen Kolonie, wir grüßen euch mit euren Riesenflaggen in den Farben Deutschlands.

Langsam streichen wir an Palästinas Küste entlang, die im sanften Grau des wolkenschweren Tages vor uns liegt: Atlit, die alte Kreuzfahrerburg, neben den neuen Salzwerken, die Römerfestung Cäsarea mit ihren Ruinen, die langsam von dem steigendem Meere verschlungen werden, neben den langen ausgedehnten Eukalyptuswäldern, den Juden-Kolonien von Chedera, und Sichron Jakob, die neuen Siedlungen von Herzlia und Nathania am Ufer des Audscha, deren kleine Häuser an die griechische Flüchtlingsdörfer erinnern, die wir heute morgen bei Kandia auf Kreta gesehen hatten. Sie fliegen vorbei, und groß, weitgehend mit regelmäßigen Straßen und Alleen, taucht die Herrin des neuen Palästina auf, das junge Tel Aviv.

Und hier erreicht die Fahrt den Höhepunkt. Hier wird der Zeppelin als Bote der neuen Zeit begrüßt, die er allen denen ankündigt, die guten Willens sind. Die Straßen sind voll von Menschen. Zu Tausenden und aber Tausenden füllen Sie die Stadt und ihre Gassen und Plätze, die Blauweißen Flaggen der Juden werden lang auf den Straßen geschleift, die Fabriksirenen Tuten und Brillen. Autos hasten hastig hinter uns her, um uns zu begleiten, während wir mit ganz abgestoppten Maschinen über dem riesigen Tel Awiw und seinem kleinen, ärmlichen und unregelmäßigen vor Vorort kreisen, der noch immer als Jaffa auf den Landkarten steht. Drei große Beutel mit Konfetti schüttet der „Graf Zeppelin“ als Tribut zum Karnevalstreiben der jungen Stadt ab. Die Menge unten wächst und wächst. Ihr Heulen und Hochrufen trinkt bis zu uns in die dünne Luft empor. Europa in Asien grüßt Europa in den Lüften, das sichtbar die Brücke schlägt über Raum und Geist.

Wie gerne möchten wir landen, möchten uns den Armen der Turnerschaft und des militärisch organisierten „brith trumpeldor“ anvertrauen, der den Zeppelin im Falle einer Landung halten sollte. Aber es ist fast dunkel, zu dunkel. Der Zeppelin wendet zum letzten Kreisflug über der Stadt. Lichter, ein strahlender Stern leuchtende Linien im Stadthaus, Girlanden am Elektrizitätswerk, das wir erkennen und Licht, Licht in jeder großen Straße flammt grüßend auf, wo wir uns nähern. Noch klettern Zurufe zu uns empor, dann wenden wir nach

Osten, nach der Heiligen Stadt.

Es ist tiefe Nacht, als wir über dem Gebirge Juda im schwachen Licht des Mondes, den Frühlingsregenwolken decken, kreisen. Selbst ich, der ich wahrlich diese teure Stadt kenne, vermag nichts an den schwachen Konturen zu erkennen, die das dünne Azetylenlicht der Laternen an Straßenecken zeichnen. Nichts sehen wir von Jerusalem als Umrisse einer dunklen Mauer, vielleicht den Tempelplatz und hunderte weithin gestreuter Lichter. Nichts anderes. Alles ist still und ehrfürchtig ergriffen in dem Salon des Luftschiffes, als wir über Jerusalem Kreise ziehen und dann hinabstürmen von 1300 Meter über bis zu 156 unter dem Meere zum Spiegel des mondüberglänzten Toten Meeres, dem tiefsten Punkt der Erdkugel.

Man bewundert die ruhende See. „Wie schön," sagt einer der hohen Beamten andächtig. „Warum finden Sie das so schön?" erkundige ich mich. „Mondbeschienenes Wasser, das haben sie doch auch gestern im Ionischen Meer gesehen." „Ja, aber das war das Ionische Meer und hier ist Palästina, und man fühlt den Unterschied. Palästina ist stärker, ein Wort, ein Ding aus der Schule, nie geschaut, nie gedacht. Palästina ist lebendig, noch immer lebendig, es siegt über unsere Nerven.

Unter dem Meeresspiegel …

Dr. Eckener kommt zu uns. Noch dröhnen unsere Ohren vom furchtbaren Druckunterschied, als er Gläser voll süßen, schweren Palästinaweines bringen lässt, den das deutsche Keren-Hajessod-Komitee ihm zur Fahrt geschenkt hat. Der Wein ist wundervoll. Palästinas Sonne ist in ihm, sagt die Tochter des Großen Zeppelin, die Gräfin Brandenstein, als sie mit Eckener den Willkommenstrunk des Heiligen Landes tut. Ein paar Worte, knapp und klar, spricht der Führer des Luftschiffes. Zum ersten Male fliegt ein Luftschiff unter der Oberfläche des Meeres. Und schließt mit einem Scherz; kein Unterseeboot kann tiefer als 110 Meter unter dem Meeresspiegel tauchen, sonst wird es vom Wasser zerquetscht. Unser Luftschiff schwimmt in diesem Augenblick 156 Meter unter dem Meeresspiegel, ohne daß ich ihm etwas schadet, was seine Überlegenheit über die Unterseeboote beweist.

Und dann blitzschnell steigen wir zurück nach Jerusalem, 1000, 1500 Meter höher als 3 Minuten zuvor. Ein paar Gläser zerbrechen, die vom Tische rutschen. „Glückauf!" ruft man, „Glückauf, Jerusalem!" „Glückauf, Zeppelin!" Wir fahren heim zum Bodensee. Morgen früh sind wir in Athen, sagt Eckener, und schickt noch ein Telegram ab an den König von Aegypten, den wir nicht besuchen durften, einen Glückwunsch zum Geburtstag und eine Einladung nach Deutschland.

W. v. Weisl.

Zeppelin wieder in Friedrichshafen

81½ Stunden in der Luft / Die Schwierigkeiten der letzten Nacht

Die Orientfahrt des Luftschiffes „Graf Zeppelin" unter der Führung von Dr. Eckener ist glücklich beendet. Heute morgen um 1017 erfolgte nach einer Gesamtflugdauer von 81½ Stunden in Friedrichshafen die Landung des Schiffes, nachdem in der letzten Nacht in Folge der schlechten Witterung große Schwierigkeiten zu überwinden waren.

Die letzte Stunde an Bord

Copyright Ullstein-Dienst und New York American.

Nachdruck auch auszugsweise verboten.

An Bord des „Graf Zeppelin", 28. März

Die letzte Stunde an Bord. Das Schiff schwimmt im Luftmeer über dem Bodensee. Leichte Wellen kräuseln sich Weiß in Grau. Hitzige Debatte: das Barometer zeigt 800 Meter Höhe, und der See scheint zum Greifen nahe, bis die Passagiere sich ihrer Schulbildung und des Unterschieds zwischen relativer und absoluter Höhe erinnern. Das Schiff wendet. Die Motoren surren schwach. Der Bug schaut nach Friedrichshafen. Ta-

schentücher, Fahnen, Mützen wehen zum Gruß. Kinderstimmen jubeln aus der Stadt: „Hoch, Hoch, Hoch!“ Freude herrscht unten auf der Erde und im Luftschiff. Am Landungsmast wehr des Deutschen Reiches schwarz-rot-goldene Fahne zum Willkommensgruß. Aus den Maibach-Werken stürzen die blauen Kittel der Arbeiter heraus. Grüße, Grüße den Heimkehrern. In der Kabine gibt Eckener in seiner offenen Weise das Resumée:



Nr. 149 B 74 Abend-Ausgabe

Berlin

Donnerstag, 28. März 1929

Vossische Zeitung

10 Pfennig

Gegründet 1704

Mit Kurszettel

Berlinische Zeitung von Staats- und gelehrten Sachen

Bezugsbedingungen und Anzeigenpreise, sowie Beilagen, Erscheinungsweise usw. werden im Kopf der Morgen-Ausgabe aufgeführt.

Verlag Ullstein. Chefredakteur: Georg Bernhard. Verantw. Redakteur (m. Ausn. d. Handelsteils): Carl Misch, Berlin. Unverl. Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn Porto beiliegt.

Schriftleitung: Berlin SW 68, Kochstraße 22-26

Fernsprech-Zentrale Ullstein: Amt Dönhoff (A 7) 3600—3665, für den Verkehr mit Amt Dönhoff 3600—3630. Telegramm-Adresse: Ullsteinhaus Berlin. Postscheckkonto Berlin 600.

Zeppelin wieder in Friedrichshafen

81½ Stunden in der Luft / Die Schwierigkeiten der letzten Nacht

Die Orientfahrt des Luftschiffes „Graf Zeppelin“ unter der Führung von Dr. Eckener ist glücklich beendet. Heute morgen um 10¹⁷ erfolgte nach einer Gesamtflugdauer von 81½ Stunden in Friedrichshafen die Landung des Schiffes, nachdem in der letzten Nacht infolge der schlechten Witterung große Schwierigkeiten zu überwinden waren.

Kommt d'Abernon?

Bericht für die „Vossische Zeitung“

* **London**, 28. März

Die Nachwahlerfolge der Liberalen und der Arbeiterpartei haben den Kampfesmut der Konservativen stark erschüttert. Die konservativen Blätter werden mit Briefen an die Redaktion überschüttet, in denen die schleunige Bekanntgabe eines aktivistischen Programms gefordert wird. Garvin im „Observer“ hat sich mit dieser Forderung innerhalb seiner Partei aber so unbeliebt gemacht, daß Baldwin sich neulich in einer Rede veranlaßt sah, diesen vielleicht einzigen selbständigen „Kopf“ der Partei aufzufordern, „seine Zelte abzubrechen“ und sich eine neue Partei zu suchen. Baldwins zunehmende Nervosität und die völlige Ideenlosigkeit seiner Unterführer sind für die reorganisierte Partei Lloyd Georges fast stärkere Agitationswaffen als die Reden des Walliser und das außerordentlich geschickt aufgemachte „kleine Gelbbuch“ der Partei. Auf diesem Buche sieht man, wie Lloyd George mit weitausgedrehtesten Armen und einem Heiligenschein umgeben, vor den englischen Massen steht. Unterschrift lautet: „Wir mobilisierten euch für den Krieg, laßt uns auch eure Wohlfahrt mobilisieren“.

Die Börse, die jetzt täglich Parteikurse notiert, hat über die Nachwahlerfolge und über die große Wirkung des liberalen Programms mit einer Kurssteigerung für diese Partei von 62 auf 98 Mandate in zehn Tagen quittiert. Ohne diesen Kursen übertriebene Bedeutung beimessen zu wollen, bestätigen sie doch die Voraussagen aller „Wahlrechtler“, wonach die Liberalen jetzt die allerbesten Aussichten haben, im neuen Parlament zwischen der Arbeiterpartei und den Konservativen bei allen Abstimmungen den Ausschlag zu geben. Während vor einem Jahre nur wenige Eingeweihte glaubten, mit der Möglichkeit rechnen zu dürfen, daß die Liberalen überhaupt jemals wieder in der politischen Geschichte Englands eine wesentliche Rolle spielen würden, erörtert man heute in London nur noch die Frage, ob der sich in diesen Fragen stark zurückhaltende Lloyd George mit Macdonald oder mit Baldwin über einen Anteil an der realen politischen Macht — nicht notwendigerweise um ein Amt — paktieren werde.

Seit Lloyd George innerhalb der heutigen englischen Wirtschaftsordnung ohne fundamentale Aenderungen der Besitzform die Arbeitslosigkeit fast vollständig beheben zu können behauptet, ist die Arbeiterpartei mit ihren Verstaatlichungsplänen für Bergbau, Verkehr, Elektrizität, Banken, Landwirtschaft zurückhaltender und geheimnisvoller geworden. Sie sucht sich den liberalen Plänen anzugleichen, in der Hoffnung, durch eine „Verbürgerlichung“ ihrer Wirtschaftspolitik noch in elfter Stunde verhindern zu können, daß der Abfall von den Konservativen bei den Liberalen Halt mache.

Bezeichnend für diese Tendenzen ist das sehr bestimmt auftretende Gerücht, wonach, wenn Macdonald beauftragt werden sollte, eine Minderheits-Regierung zu bilden, das Außenministerium mit Lord d'Abernon besetzt werden solle — angeblich um die Gesundheit von Macdonald zu schonen — in Wirklichkeit aber, um ausländischen Wirtschaftskräften und Wirtschaftsmächten eine Gewähr dafür zu bieten, daß ein vorwiegend privatwirtschaftlich orientierter englischer Wirtschaftsschutzmann die großen Linien der Empire-Politik zu zeichnen bestimmt sei.

d'Abernon ist überhaupt der „musteriöse Mann“ des Wahlkampfes. Er legt sich völlige Zurückhaltung auf, wird aber dafür um so häufiger in interessanten politischen Kombinationen genannt. Nicht nur als Außenminister, eines vorwiegend von dem rechten Flügel der Arbeiterpartei getragenen Kabinettes, sondern auch ausschlaggebender Faktor eines Geschäftsministeriums „großer Köpfe“, wird der erfahrene und konziliante Diplomat und Wirtschaftsfachmann kombiniert.

Persönlichkeiten, die Lloyd George nahestehen, glauben, daß die Wahrscheinlichkeit einer Wiederannäherung zwischen Lloyd George und seinen alten Koalitionsgenossen, den gemäßigten Konservativen, mindestens ebenso groß, vielleicht größer sei als eine liberal-sozialistische Kooperation, schon im Interesse seiner Wahlreformpläne, die das Gewicht der bürgerlichen Stimmen, eventuell durch einen zweiten Wahlgang, verstärken sollen.

W. H. E.

Die letzte Stunde an Bord

Copyright Ullstein-Dienst und New York American. Nachdruck auch auszugsweise verboten.

An Bord des „Graf Zeppelin“, 28. März

Die letzte Stunde an Bord. Das Schiff schwimmt im Luftmeer über dem Bodensee. Leichte Wellen kräuseln sich Weiß in Grau. Hohe Debatte: das Barometer zeigt 800 Meter Höhe, und der See scheint zum Greifen nahe, bis die Passagiere sich ihrer Schuldbildung und des Unterschieds zwischen relativer und absoluter Höhe erinnern. Das Schiff wendet. Die Motoren surren schwach. Der Bug schaut nach Friedrichshafen. Taschentücher, Fahnen, Mützen wehen zum Gruß. Kinderstimmen jubeln aus der Stadt: „Hoch, Hoch, Hoch!“ Freude herrscht unten auf der Erde und im Luftschiff. Am Landungsmast weht das Deutschen Reiches schwarz-rot-goldene Fahne zum Willkommensgruß. Aus den Maybach-Werken stürzen die blauen Kittel der Arbeiter heraus. Grüße, Grüße den Heimkehrern. In der Kabine gibt Eckener in seiner offenen Weise das Resumée:

„Der letzte Teil der Fahrt war scheußlich. Von der Platensee-Gegend an hatten wir den stärksten Gegenwind der ganzen Fahrt. Wir dachten, um 12 Uhr nachts in Wien zu sein, und hatten zweieinhalb Stunden Verspätung. Sie werden gemerkt haben, wie ich von Jugoslawien an immer suchen und suchen mußte. Nebel, Finsternis, Gegenwind — bei Nacht ist es verdammt schwer, den richtigen Weg zu finden, vor allem, wenn man im Gebirge ist.

Es ist leicht zu sagen, man kann dem Nebel ausweichen, indem man höher steigt. Aber wer garantiert mir, daß ich in 2000 Meter nicht auch Nebel finde? Und so gibt es nur eins: Vorsicht und nochmals Vorsicht! Bei Melk sahen wir die Donau, und ich gestehe, wir sahen sie mehr durch Glück als durch etwas anderes. Wir dachten schon, jetzt sei alles gut und wir könnten uns nach der Donau orientieren. Da trieb uns der Wind etwas seitlich ab, und schon war die Orientierung wieder verloren.

Zwischen dem böhmischen Gebirge und zwischen den Alpen ist es mehr als schwer, sich zurechtzufinden — zweimal wollte ich tiefergehen, um zu sehen, wo ich bin: bums, standen wieder Berge unter uns. Aber, wie Sie sehen — **mit einem blitzen Vorsicht kommt man doch nach Hause.**“

Das Luftschiff geht langsam in die Halle. Die Augen der uns Erwartenden leuchten vor Freude.

von Weisl.

Nachtfahrt mit Hindernissen

Eckeners Kampf mit den Elementen

Copyright Ullstein-Dienst und New York American. Nachdruck auch auszugsweise verboten.

Donnerstag, 28. März, 7.45 Uhr

Die Fahrt der letzten zwölf Stunden war eine besondere Leistung Dr. Eckeners, der eine unerwartete Schwierigkeit nach der anderen überwand.

Die Ueberquerung der Dinarischen Alpen erfolgte in 1300 Meter Höhe. Solange der Abend noch hell war und die Schneedecke auf dem Erdboden ihr fahles Licht dem letzten Dämmerschein noch lieh, konnten wir der Bahnlinie folgen, die den Paßweg vom Meer zur Save sucht. Aber bald war es ganz finster, ganz dunkel. Eckener navigierte, bog nach rechts und links, schlängelte sich zwischen Bergen durch, die er mehr roch als sah... Einer 1600 Meter zur Rechten, einander 1200 Meter zur Linken. Wir in 1300 Meter Höhe in tiefer Finsternis mitten zwischen ihnen durch.

Die Fahrgäste merkten an den heftigen Luftstößen, die das Schiff empfing, an dem Auf und Nieder des Barometers, daß der Kommandant suchte. Nach seinem Gesamturteil gefragt, sagte ein Passagier: „Hätten Sie mich vor zwei Stunden gefragt, was mein stärkster Eindruck sei, hätte ich gesagt: sicher wie in Abrahams Schoß — jetzt aber ...?!“ Und er zuckt bedenklich die Achseln. In dem gleichen Augenblick öffnet sich die Türe. Eckener erscheint. Und der besorgte Achselzucker setzt geschwind hinzu: „Jetzt aber sage ich es auch ... wenn nicht alles in Ordnung wäre, käme Eckener nicht zum Nachtessen zu uns.“

Und vergnügt bestätigt der Kapitän: „Wir sind über die bosnischen Gebirge hinweg. In 90 Kilometer Entfernung liegt die Save. Es geht zum Plattensee ...“

Der Abend wurde feierlicher und stimmungsvoller, als man eigentlich beabsichtigt hatte. Zuerst gab es nur eine kleine Privatfeier mit Champagner an Bord: der jüngste Passagier feierte seinen 33. Geburtstag ... Die Amerikaner funkten dies gleich als „gesellschaftliches Ereignis“ in die Welt hinaus.

Und dann erhob sich Reichstagspräsident Löbe und klopfte ans Glas. Er dankte „dem kühnen Führer und dem genialen Planker der Luftschiffahrt“.

Das Luftschiff aber kämpft unterdessen gegen den immer stärker werdenden Sturm, der aus Norden niederfährt. Der Sturm, den Eckener in der Aegäis „gerochen“ hat, als auf einmal die Wellenkämme von Nordwest her tanzten, ohne daß ihn Wettermeldungen gewarnt hätten. Der Sturm, dem er durch die Umkehr ausgewichen war und den er jetzt auf der Strecke von der Save bis zum Wiener Becken noch auszukämpfen hat. Die letzte Epoche der Fahrt beginnt.

Der Sturm trifft das Luftschiff mit voller Wucht. Mit Hebung Kilometer Geschwindigkeit peitscht er gegen seinen Bug, hält es in wehenden Pranken über dem Plattensee. Schnee, Regen, mit Hagel vermischt, peitscht er durch die offenen Beobachtungsfenster des Kommandoraumes. Die Karten des Zeppelin sind in diesem Gewitter fast nutzlos. Die Sicht verschwindet. Boden hört auf Boden zu sein. Kaum hat der Führer einen Orientierungspunkt gefunden, treibt ein Windstoß das Schiff von ihm hinweg, und der Kampf um die Richtung beginnt aufs neue, bis das Donautal über Preßburg erreicht ist, dünner Regen einsetzt, der etwas Sicht erlaubt, und dann das Lichtermeer Wiens zu unseren Füßen liegt, 3 Uhr nachts ...

Postbeutel fliegen hinunter. Ein Begrüßungsbrief des Präsidenten Löbe, des Vorkämpfers der Anschlußbewegung, mit zwei langen Fahnenschleifen in den Farben Oesterreichs und

Russische Truppen an der Grenze Afghanistans?

Nachrichtendienst der „Vossischen Zeitung“

wbo **London**, 28. März

Der Berichterstatter des „Daily Telegraph“ meldet aus Peschawar, daß fortgesetzt Nachrichten eintreffen, wonach **Rußland große Truppenmassen an der nördlichen Grenze von Afghanistan zusammenziehe.** Die Truppen an der russisch-afghanischen Grenze seien vollständig mobilisiert. Um die Truppenbewegungen geheimzuhalten, sei jeder Eisenbahnverkehr von und nach Afghanistan von den russischen Behörden verboten worden, und die Afghanen, die sich auf der russischen Seite der Grenze aufgehalten hätten, seien interniert worden.

Doc. 11: Vossische Zeitung (Berlin), 1929, no. 149 (28.03.1929, Thursday, evening edition), p. 1.

„Der letzte Teil der Fahrt war scheußlich. Von der Plattensee-Gegend an hatten wir den stärksten Gegenwind der ganzen Fahrt. Wir dachten, um 12 Uhr nachts in Wien zu sein, und hatten zweieinhalb Stunden Verspätung. Sie werden gemerkt haben, wie ich von Jugoslawien an immer suchen und suchen musste. Nebel, Finsternis, Gegenwind – bei Nacht ist es verdammt schwer, den richtigen Weg zu finden, vor allem, wenn man im Gebirge ist.

Es ist leicht zu sagen, man kann dem Nebel ausweichen, indem man höher steigt. Aber wer garantiert mir, daß ich in 2500 Meter nicht auch Nebel finde? Und so gibt es nur eins: Vorsicht und nochmals Vorsicht! Bei Melk sahen wir die Donau, und ich gestehe, wir sahen sie mehr durch Glück als durch etwas anderes. Wir dachten schon, jetzt sei alles gut und wir könnten uns nach der Donau orientieren. Da trieb uns der Wind etwas seitlich ab, und schon war die Orientierung wieder verloren.

Zwischen dem böhmischen Gebirge und zwischen den Alpen ist es mehr als schwer, sich zurechtzufinden – zweimal wollte ich tiefer gehen, um zu sehen, wo ich bin: bums, standen wieder Berge unter uns. Aber, wie Sie sehen – mit einem bisschen Vorsicht kommt man doch nach Hause.“

Das Luftschiff geht langsam in die Halle. Die Augen der uns Erwartenden leuchten vor Freude.

von Weisl.

Nachtfahrt mit Hindernissen

Eckeners Kampf mit den Elementen

Copyright Ullstein-Dienst und New York American.

Nachdruck auch auszugsweise verboten.

Donnerstag, 28. März, 7.45 Uhr

Die Fahrt der letzten zwölf Stunden war eine besondere Leistung Dr. Eckeners, der eine unerwartete Schwierigkeit nach der anderen überwand.

Die Überquerung der dinarischen Alpen erfolgte in 1300 Meter Höhe. Solange der Abend noch hell war und die Schneedecke auf dem Erdboden ihr fahles Licht dem letzten Dämmerschein noch lieh, konnten wir der Bahnlinie folgend, die den Paßweg vom Meer zur Save sucht. Aber bald war es ganz finster, ganz dunkel. Eckener navigierte, bog nach rechts und links, schlängelte sich zwischen Bergen durch, die er mehr roch als sah… Einer 1600 Meter zur Rechten, ein anderer 1200 Meter zur Linken. Wir in 1300 Meter Höhe in tiefer Finsternis mitten zwischen ihnen durch.

Die Fahrgäste merkten an den heftigen Luftstößen, die das Luftschiff empfing, an dem Auf und Nieder des Barometers, daß der Kommandant suchte. Nach seinem Gesamturteil gefragt, sagte ein Passagier: „Hätten sie mich vor zwei Stunden gefragt, was mein stärkster Eindruck sei, hätte ich gesagt: sicher wie in Abrahams Schoß – jetzt aber …?! Und er zuckt bedenklich die Achseln. In dem gleichen Augenblick öffnet sich die Türe. Eckener erscheint. Und der besorgte Achselzucker setzt geschwind hinzu: „Jetzt aber sage ich es auch … wenn nicht alles in Ordnung wäre, käme Eckener nicht zum Nachtessen zu uns.

Und vergnügt bestätigt der Kapitän: „Wir sind über die bosnischen Gebirge hinweg. In 90 Kilometer Entfernung liegt die Save. Es geht zum Plattensee …“

Der Abend wurde feierlicher und stimmungsvoller, als man eigentlich beabsichtigt hatte. Zuerst gab es nur eine kleine Privatfeier mit Champagner an Bord: der jüngste Passagier feierte seinen 33. Geburtstag … Die Amerikaner funkten dies gleich als „gesellschaftliches Ereignis“ in die Welt hinaus.

Und dann erhob sich Reichstagspräsident Löbe und klopfte ans Glas. Er dankt „dem kühnen Führer und dem genialen Pionier der Luftschifffahrt“.

Das Luftschiff aber kämpft unterdessen gegen den immer stärker werdenden Sturm, der aus Norden niederfährt. Der Sturm, den Eckener in der Ägäis „gerochen“ hat, als auf einmal die Wellenkämme von Nordwest her tanzten, ohne daß ihn Wettermeldungen gewarnt hätten. Der Sturm, dem er durch die Umkehr ausgewichen war und den er jetzt auf der Strecke von der Save bis zum Wiener Becken noch auszukämpfen hat. Die letzte Epoche der Fahrt beginnt.

Der Sturm trifft das Luftschiff mit voller Wucht. Mit siebzig Kilometer Geschwindigkeit peitscht er gegen seinen Bug, hält es in wehenden Pranken über dem Plattensee. Schnee, Regen, mit Hagel vermischt, peitscht er durch die offenen Beobachtungsfenster des Kommandoraumes. die Karten des Zeppelin sind in diesem Gestöber fast nutzlos. Die Sicht verschwindet. Boden hört auf Boden zu sein. Kaum hat der Führer einen Orientierungspunkt gefunden, treibt ein Windstoß das Schiff von ihm hinweg, und der Kampf um die Richtung beginnt aufs Neue, bis das Donautal über Preßburg erreicht ist, dünner Regen einsetzt, der etwas Sicht erlaubt, und dann das Lichtmeer Wiens zu unseren Füßen liegt. 3 Uhr nachts …

Postbeutel fliegen hinunter. Ein Begrüßungsbrief des Präsidenten Löbe, des Vorkämpfers der Anschlußbewegung, mit zwei langen Fahnenschleifen in den Farben Oesterreichs und des Deutschen Reiches. Beide Fahnen zusammen für ewige Zeiten.

Durchs Donauatl nach Hause. Zwischen den Bergen der Wachau hindurch. Nebel fällt. Ein trübes Wetter begleitet uns. Rasch verschwinden die österreichischen Länder. Wir überkreuzen München im Regen. Tausende von Menschen im Regen. Tausende von Menschen in den Straßen. Regenschirme werden uns zum Gruß geschwungen. Letzte Post stürzt in die Tiefe. Und letzter Abstieg.

An Bord lebhafte Stimmung. Irgendwie freudig erregt. Man vergisst, daß wir nur drei Tage von der Heimat fern waren – wir wissen nur, daß drei Erdteile von uns berührt worden sind, acht Staaten und vier Meere überquert wurden, daß ungeheure, unfaßbar viele Eindrücke auf uns eingestürmt sind, bis wir keine Kraft mehr hatten, sie zu bewältigen. Und wie von einer Weltreise, die es in Wirklichkeit ja auch gewesen ist, kehren wir nun heim. Satt und voll des Geschauten, Erlebten. Und glücklich.

Dr. Wolfgang von Weisl.



des Deutschen Reiches. Beide Fahnen zusammen für ewige Zeiten.

Durchs Donauatl nach Hause. Zwischen den Bergen der Wachau hindurch. Nebel fällt. Ein trübes Wetter begleitet uns. Rasch verschwinden die österreichischen Länder. Wir überkreuzen München im Regen. Tausende von Menschen im Regen. Tausende von Menschen in den Straßen. Regenschirme werden uns zum Gruß geschwungen. Letzte Post stürzt in die Tiefe. Und letzter Abstieg.

An Bord lebhafte Stimmung. Irgendwie freudig erregt. Man vergißt, daß wir nur drei Tage von der Heimat fern waren — wir wissen nur, daß drei Erdteile von uns berührt worden sind, acht Staaten und vier Meere überquert wurden, daß ungeheure, unfaßbar viele Eindrücke auf uns eingestürmt sind, bis wir keine Kraft mehr hatten, sie zu bewältigen. Und wie von einer Weltreise, die es in Wirklichkeit ja auch gewesen ist, kehren wir nun heim. Satt und voll des Geschauten, Erlebten. Und glücklich. Dr. Wolfgang von Weisl.

Ueber Wien bei Nacht

Löbes Gruß an Oesterreich

Nachrichtendienst der „Vossischen Zeitung"

kl **Wien**, 28. März

Drei Uhr nachts pünktlich langte das Luftschiff „Graf Zeppelin" über Wien an und näherte sich langsam dem Stefansturm in einer Höhe von etwa 500 Metern. Man sah bei dem etwas dunstigen und recht stürmischen Wetter nur die Konturen und die Signallichter, da in den Kabinen, wie auch von Bord durch Funkspruch gesagt wurde, alles schlief, außer Eckener, der am Steuer ausharren mußte, und den diensttuenden Mannschaften.

Dann aber meldete sich kurz nach drei Uhr per Radio Wien der Leiter des Funkdienstes und kündigte an, daß Reichstagspräsident Löbe eigens für die Wiener vom Schlafe aufgestanden sei, um an sie eine Ansprache zu richten. Man hörte sehr deutlich Löbe, der sagte: „Wir grüßen Sie, liebe Wiener, aus den Ufern, insbesondere den Bürgermeister Seitz und die Wiener Stadtverwaltung. Wir kommen von einer großen und überraschend gelungenen Reise, die uns durch einen halben Erdteil und über das Meer geführt hat. 7850 Kilometer liegen bereits hinter uns. Wir bedauern es, daß wir erst zur Nachtzeit über Wien erscheinen konnten, hätten auch gern die Reise verlangsamt, aber da eine Wetterumgestaltung nicht zu erwarten ist, ließ sich hieran nichts ändern. So strahlen zu uns Millionen Lichter aus dem Wiener Stadtbild herauf. Dr. Eckener hat mich gebeten, der Wiener Bevölkerung seine herzlichen Grüße auszurichten. Wir fühlen wieder, daß wir über deutschem Boden schweben. Hoffentlich wird eine nächste Reise den „Graf Zeppelin" am Tage nach Wien führen."

Der frühere Handelsminister und Präsident der Nowag, Heinle, richtete darauf durch Funkspruch nochmals herzliche Grüße an Dr. Eckener und alle an Bord und bat, diese Grüße auch weiter zu gehen an das ganze deutsche Volk. Namens des Oesterreichisch-Deutschen Volksbundes sprach Hofrat Stern dem Reichstagspräsidenten Löbe abermals herzliche Wünsche für eine glückliche Beendigung der Fahrt aus.

Erstaunlich viele Menschen hatten sich in der frühesten Morgenstunde auf den Straßen, besonders aber auf dem Stefansplatz angesammelt. Doch schon nach 10 Minuten waren die leuchtenden Punkte des „Grafen Zeppelin" in nordwestlicher Richtung verschwunden.

Zweimal über Athen

Copyright Ullstein-Dienst und New York American. Nachdruck auch auszugsweise verboten.

An Bord des „Graf Zeppelin", 27. März, 8 Uhr

Morgen wir armen Schriftsteller nicht gewöhnt sind, ist die chronische Schlafsuchtigkeit. Um ½3 Uhr früh hatte ich meine Post zum Abwerfen in Athen fertiggemacht, um 3 Uhr früh war mein letztes Telegramm mit Positionsmeldungen abgegangen und schon um 5 Uhr früh dröhnte Dr. Eckeners mächtige Stimme durch den schmalen Gang zwischen den zehn Passagierkabinen: „In einer Stunde sind wir in Athen..."

Und aus war es mit dem Schlafen. Aufstehen, Athen bewundern...

Aber leider gab es nicht die richtige Stimmung. Es fehlte die griechische Sonne, der blaue Himmel über der weißen Stadt und dem blauen Meer. Unter wolkenbedecktem Firmament malte sich die Landschaft Attikas grau in grau. Das marmorne Stadion, die Akropolis, das Theater des Dionysos . . . Wir erkannten es, aber ohne große Anteilnahme. Die Farbe fehlte.

In reichlicher Fahrt fuhren wir nach Nordost — gegen Stambul. Kreuzend über der Ebene von Marathon, erkannten wir den noch etwas Schnee tragenden Parnaß im Westen, den niederen Pentelikon — über Euböa mit seinen schroffen Bergen treiben wir auf den Ägäischen Meer.

Die Basis des

John Cadman der „Benzin-Rhodes"

Nachrichtendienst der „Vossischen Zeitung"

wbe **London**, 28. März

Als im Herbst vorigen Jahres unter schärfsten Absperrungsmaßnahmen die drei Oel-Gewaltigen — Teagle von der Standard Oil, Deterding von der Royal Dutch und Cadman von der Anglo Persian — auf dem schottischen Jagdschloß Achnacarry erwogen, wie man den selbstmörderischen Preiskampf der Erdölinteressenten, der auch die politischen Beziehungen der beteiligten Länder zu vergiften drohte, aus der Welt schaffen könnte, ergab sich die Notwendigkeit, von zwei Hauptbeteiligten kategorisch wesentliche Zugeständnisse als Friedensbedingungen zu verlangen. Kanada, das den Vermittler spielte, verlangte von Deterding den Friedensschluß zwischen Royal Dutch und den russischen Absatzorganisationen in Asien, und von Teagle die Einschränkung der amerikanischen Produktion, die in den letzten zwei Jahren dem Weltbedarf um viele Schritte vorausgeeilt war. Der junge Cadmann, wahrscheinlich der bedeutendste Kopf der englischen Wirtschaft, bot sich in diesen Verhandlungen als ein großer „Wirtschafts-Locarnist" erwiesen.

Wie Deterding unter dem Druck einer drohenden amerikanisch-russischen Vorständigung genötigt wurde, unter stärkster Herabschraubung seiner Entschädigungsforderungen zugunsten deposedierter englischer Quellenbesitzer in Rußland mit der russischen Erdölindustrie Frieden zu schließen, gehört der Geschichte an. Als Deterding und Cadman vor einigen Wochen gemeinsam nach New York gingen, wußte man in eingeweihten Kreisen bereits, daß Teagle seinen schottischen Verhandlungspartner als moralische Rückendeckung gegen „wilde Außenseiter" in der amerikanischen Produktion, die sich dank der reichlich liberalen Antitrustgesetzgebung Amerikas der Kontrolle durch Standard-Oil bisher entzogen hatte, zu Hilfe rief. In wochenlangen Verhandlungen in New York, über die man in Europa leider viel zu wenig erfahren hat, ist jetzt auch die zweite Voraussetzung für eine allseitige Ratifikation des Oelfriedens von Achnacarry erfüllt worden. In einer feierlichen Sitzung der Vereinigung der amerikanischen Erdölproduzenten ist unter ausdrücklicher Zustimmung der als Gäste geladenen englischen und holländischen Petroleum-Magnaten ein Plan angenommen, die Petroleum-

Doc. 11a: Vossische Zeitung (Berlin), 1929, no. 149 (28.03.1929, Thursday, evening edition), p. 2.

Über Wien bei Nacht

Löbes Gruß an Österreich

Nachrichtendienst der „Vossischen Zeitung"

kl Wien, 28. März

Drei Uhr nachts pünktlich langte das Luftschiff über Wien an und näherte sich langsam den Stephansturm in einer Höhe von etwa 500 Metern. Man sah bei dem etwas dunstigen und recht stürmischen Wetter nur die Konturen und die Signallichter, da in den Kabinen, wie auch von Bord durch Funkspruch gesagt wurde, alles schlief, außer Eckener, der am Steuer ausharren musste, und den diensttuenden Mannschaften.

Dann aber meldete sich kurz nach drei Uhr per Radio Wien der Leiter des Funkdienstes und kündigte an,

daß Reichstagspräsident Löbe eigens für die Wiener vom Schlafe aufgestanden sei, um an sie eine Ansprache zu richten. Man hörte sehr deutlich Löbe, der sagte: „Wir grüßen Sie, liebe Wiener, aus den Lüften, insbesondere den Bürgermeister Seitz und die Wiener Stadtverwaltung. Wir kommen von einer großen und überraschend gelungenen Reise, die uns durch einen halben Erdteil und über das Meer geführt hat. 7850 Kilometer liegen bereits hinter uns. Wir beklagen es, daß wir erst zur Nachtzeit über Wien erscheinen konnten, hätten auch gerne die Reise verlangsamt, aber da eine Wetterumgestaltung nicht zu erwarten ist, ließ sich hieran nichts ändern. So strahlen zu uns Millionen Lichter aus dem Wiener Stadtbild herauf. Dr. Eckener hat mich gebeten, der Wiener Bevölkerung seine herzlichsten Grüße auszurichten. Wir fühlen wieder, daß wir über deutschem Boden schweben. Hoffentlich wird eine nächste Reise den „Graf Zeppelin“ am Tage nach Wien führen.“

Frühere Handelsminister und Präsident der Navag, Heinle, richtete darauf durch Funkspruch nochmals herzliche Grüße an Dr. Eckener und alle an Bord und hat, diese Grüße auch weiterzugeben an das ganze deutsche Volk. Namens des Oesterreichisch-Deutschen Volksbundes sprach Hofrat Stern dem Reichstagspräsidenten Löbe abermals herzliche Wünsche für die glückliche Beendigung der Fahrt aus.

Erstaunlich viele Menschen hatten sich in der frühesten Morgenstunde auf den Straßen, besonders aber auf den Stephansplatz angesammelt. Doch schon nach 10 Minuten waren die leuchtenden Punkte des „Grafen Zeppelin“ in nordwestlicher Richtung verschwunden.

Zweimal über Athen

Copyright Ullstein-Dienst und New York American.

Nachdruck auch auszugsweise verboten.

An Bord des „Graf Zeppelin“, 27. März, 8 Uhr

Woran wir armen Schriftsteller nicht gewöhnt sind, ist die chronische Schlaflosigkeit. Um ½3 Uhr früh hatte ich meine Post zum Abwerfen in Athen fertig gemacht, um 3 Uhr früh war mein letztes Telegramm mit Positionsmeldungen abgegangen und schon um 5 Uhr früh dröhnte Dr. Eckeners mächtige Stimme durch den schmalen Gang zwischen den zehn Passagierkabinen: „in einer Stunde sind wir in Athen …“

Und aus war es mit dem Schlafen. Aufstehen, Athen bewundern …

Aber leider gab es nicht die richtige Stimmung. Es fehlte die griechische Sonne, der blaue Himmel über der weißen Stadt und dem blauen Meer. Unter wolkenbedecktem Firmament malte sich die Landschaft Attikas grau in grau. Das marmorne Stadion, die Akropolis, das Theater des Dionysos … Wir erkannten es, aber ohne große Anteilnahme. Die Farbe fehlte.

In raschester Fahrt zielen wir nach Nordost – gegen Stambul. Kreuzend über der Ebene von Marathon, erkennen wir den noch etwas Schnee tragenden Parnaß im Westen, den niederen Pentelikon – über Euböa mit seinen schroffen Bergen treiben wir auf das Ägäische Meer.



scher Probleme herangehen und die Schaffung eines Normalvertrages zwischen Autor und Verlag vorbereiten. Ma.

Der Friedensgruß des „Zeppelin“

Nachrichtendienst der „Vossischen Zeitung“

la Athen, 28. März

Die Morgenblätter bringen lange Beschreibungen des Zeppelinfluges über Athen und drücken vollste Sympathie für das deutsche Luftschiff aus. „Eleftheron Vima“ sagt, der Flug des Zeppelins sei ein Friedensgruß, ein Symbol freundschaftlicher Beziehungen zwischen Völkern, zwischen denen die Bande immer enger geknüpft werden müssen.

*

In der Nähe von Wien wurde ein wasserdichter Leinenpostsack des Zeppelins aufgeschnitten und leer aufgefunden. Er ist offenbar seines Inhalts beraubt worden.

Abdan den Zollämtern

Doc. 12: Vossische Zeitung (Berlin), 1929, no. 151 (30.03.1929, Saturday, morning edition), p. 2.

Friedensgruß des Zeppelin

Nachrichtendienst der „Vossischen Zeitung“

la Athen, 28. März

Die Morgenblätter bringen lange Beschreibungen des Zeppelinfluges über Athen und drücken vollste Sympathie für das deutsche Luftschiff aus. „Eleftheron Vima“ sagt, der Flug des Zeppelins sei ein Friedensgruß, ein Symbol freundschaftlicher Beziehungen zwischen Völkern, zwischen denen die Bande immer enger geknüpft werden müssen.

*

In der Nähe von Wien wurde ein wasserdichter Leinenpostsack des Zeppelins aufgeschnitten und leer aufgefunden. Er ist offenbar seines Inhalts beraubt worden.



Bilanz der Zeppelin-Fahrt

Wie es war

Von

Dr. Wolfgang von Weisl

Berichterstatter der „Vossischen Zeitung"

Nach meiner Rückkehr von der Palästinafahrt des Zeppelin wurde ich so stürmisch begrüßt und ausgefragt, als hätte ich nicht zehntausend Worte gefunkt und telephoniert über das, was wir 37 Passagiere des Zeppelin in den 81 Stunden von Friedrichshafen bis Friedrichshafen erlebt hatten.

Und jeder fragte mich: „Also — wie war es? Wie haben Sie sich gefühlt, wie haben Sie geschlafen, wie haben sie gegessen, haben sie viel frische Luft gehabt …?"

Ich will versuchen, zusammenfassend und ganz nüchtern — vom Pathetischen des Erlebnisses, vom Malerischen des Eindrucks entfernt — darüber zu sprechen, wie wir 27 die Reise gemeinsam … nicht erlebt, sondern gelebt haben.

Zunächst eins: Flugzeug und Luftschiff verhalten sich zueinander so, wie ein kleines Motorboot zu einem großen Frachtdampfer. Vergeßt eins nicht: der Zeppelin ist 236 m lang … er ist genau so lang wie ein großes Lastschiff, etwa des Norddeutschen Lloyd, das mit Passagieren von Hamburg nach Tokio fährt. Und dieses

Weder Angst noch seekrank

Ueber beides zusammen muß ich einige Worte sagen. In den letzten Stunden der Fahrt veranstaltete ich eine kleine Rundfrage unter den Passagieren des „Zepp". Jeder einzelne sagte: „Es kam uns nicht einmal der Gedanke, daß uns etwas zustoßen könne. Absolutes Vertrauen zum Kapitän wurde verstärkt durch das Vertrauen zum Schiff." Und der Aegypter Abul Fath unterstrich diese Kritik noch besonders: „Ich bin vor einer Woche in einem Luxusdampfer von Alexandrien nach Europa gereist, war drei Tage lang schwer seekrank und dachte schon, meiner Zeitung nicht sehr nützlich sein zu können, wenn es mir an Bord des Zeppelin ebenso ergehen würde. Aber der Zeppelin ist jedem Ozeandampfer zum mindesten in dieser Beziehung überlegen. Von insgesamt 30 Ueberquerungen des Mittelmeers, die ich gemacht habe, war die im Luftschiff weitaus die angenehmste."

Es wäre interessant, psychologisch zu untersuchen, inwieweit dieses Gefühl restloser Sicherheit und Behaglichkeit auf Kindheitsträume zurückgeht, auf Erfüllung des sehr komplizierten Wunschtraumes zahlloser Generationen, „fliegen zu können". Im Luftschiff „fliegt man" nämlich genau so, wie man es sich im Traum vorstellt — nicht wie im Flugzeug wird die Erde unter mir weggerissen, sondern alles gleitet, alles schwingt, das Luft-„Schiff" schwimmt im Luft-„Meer", und wir in ihm mit. Und diese merkwürdige, unglaublich wahre Verwirklichung von Traumvorstellungen macht uns beinahe vergessen, daß das „Luft-Schiff" genau dieselben Gefahren zu befehden hat wie etwa ein Schiff auf hoher See: erstens das Feuer und zweitens den Nebel.

Wir hatten auf dieser Fahrt schwerste Stürme zu bekämpfen. Mit 70, 75 Kilometern Geschwindigkeit in der Stunde stießen die Winde auf unser armes Schiff ein. Vom Bug, vom Stern und von der Seite. Es gab Viertelstunden, wo wir kaum vom Platze kamen, weil im Apennin uns der Sturm von vorn packte. Es gab eine herrliche Stunde, in der wir vor dem Wind einherrasten und den Schnelligkeitsrekord mit 182 Stundenkilometer brachen. Es gab das Erlebnis des Toten Meeres, wo wir in 5 Minuten von 1100 Meter über dem Meeresspiegel auf 156 Meter unter dem Spiegel des Mittelländischen Meeres hinunterstießen. **Aber nie war irgend jemand seekrank** oder litt an Uebelkeiten irgendwelcher Art (außer Ohrenlaufen durch den hohen Luftdruck!).

Wohl schwankte das Schiff manchmal unter Luftstößen; wohl rutschten bei raschen Steigungen oft die Gläser von den Tischen — aber man fühlte sich dabei so, als säße man im Speisewagen eines schiebenden Luxuszuges, nicht aber in einem Schiff.

Dies sind die erstaunlichsten Eindrücke, ja, die man am wenigsten erwartet hätte. Alles andere wird schon weniger als überraschend empfunden. Trotzdem bleibt es erstaunlich: vor allem die Kost. Wir hatten um 6, 9, 1, 16 und 21 Speisestunden. Mittags gab es Tag um Tag Suppe, warme Vorspeise, Fleisch und Gemüse, Süßspeise und Dessert, mit gedruckten Menükarten und besonderer Berücksichtigung spezieller Wünsche. Das Nachtessen war ähnlich aufgezogen. Ich wäre auch mit ein Paar Eiern und Butterbrot zufrieden gewesen. Trotzdem erwähne ich die Küche des Schiffes, in der 1000 Meter in der Luft gebraten und gesotten wurde, als Beweis dafür, wie sehr das Schiff sich bemüht, alltäglich geweilt zu werden.

Und in diesem Zusammenhang wird auch die Tatsache der Gründung des „Schachklubs der Lüfte" oder des Skatspiels bis in den frühen Morgen hinein verständlich. Nach den ersten zwei oder drei Stunden Fahrt verschwindet der „übernatürliche" Rhythmus. Der Blick auf fremde Länder fesselt, gewiß. Aber bei Nacht und Nebel, bei bewölkter See und bedecktem Land fällt diese Anziehung fort . . . und der Passagier bemüht sich, Unterhaltung zu finden, wo er kann. Er schreibt Ansichtskarten, plaudert, spielt . . . genau wie anderswo auch.

Dies ist auch die Antwort darauf, wie man sich an Bord fühlt, wie man schläft und ißt. Ich persönlich habe allerdings sehr wenig geschlafen: ein Berichterstatter im Luftschiff hat schweren Dienst und wenig Ruhe.

Die drei großen Augenblicke

Drei große Augenblicke gab es, die allein schon aufrechten, eine lange, lange Reise zu belohnen. Der stärkste Eindruck war für die meisten die Fahrt über Jerusalem und das Tote Meer, obwohl sie weder vom einen noch vom anderen etwas wesentlich zu sehen bekamen. Für mich jedoch war es das menschenvolle Tel Aviv, das ich so genau kenne, und das ich doch erst vom Luftschiff zum erstenmal richtig sah, in seiner ganzen Größe und in seiner ganzen Schönheit und jubelnden Jugend. Die paar Minuten, die das Schiff mit gefaßten Maschinen über der „Stadt des Frühlings" schwamm, waren der Höhepunkt der Reise. Gleich danach, daneben reihen sich die Bilder des Kanals von Korinth, der Bucht von Cattaro und der schneebedeckten Dinarischen Alpen.

Aber mehr als die Schönheit der Natur unter uns, der Berge und Meere, benutzt den Zeppelin-Fahrer der Wandel der Schnelligkeit, mit der Morgen- und Abendland sich unter seinem Blick verwandeln.

Unsere Durchschnittsgeschwindigkeit war rund 100 Kilometer. Tag um Tag, Nacht um Nacht fuhren wir in einer Minute fast zwei Kilometer weiter: die ganze Nächtlichkeit europäischer Grenzpolitik wurde uns im Luftschiff deutlich. Und die Notwendigkeit, sie zu überwinden. Von Deutschland nach Palästina 39 Stunden . . . die nächste Generation von Menschen, die uns folgt, wird die Welt anders ersehen als wir — anders. Größer. Besser. Die Welt der Zeppeline.

In der Oster-Nummer

äußert sich der Staatssekretär Pünder über den Neubau der Reichskanzlei.

Heinrich Mann, der seinen Wohnsitz nach Berlin verlegt hat, eröffnet eine Artikelserie „Berliner Spaziergänge".

Richard Katz erzählt von der „Insulinde".

*

Auf die Frage „Warum schreiben Sie keine Filme?" antworten Ferdinand Bruckner, Ludwig Biro, Arnold Bronnen, Bert Brecht, Lion Feuchtwanger, Wolfgang Goetz, Ernst Glaeser, Walter Hasenclever, Georg Kaiser, P. M. Lampel, Gerhard Menzel, Ernst Toller, Arnold Zweig und Luigi Pirandello.

*

Im Unterhaltungsblatt wird eine bisher noch nicht übersetzte Novelle Leo Tolstois veröffentlicht, sowie Aufsätze und Beiträge von Bernard Shaw, Professor Dr. Hans Reichenbach, Dr. Rosie Graefenberg, Peter Flamm, Hans Natonek, Ossip Dymow.

*

Das Handels- und Finanzblatt veröffentlicht eine Untersuchung über das Gastwirts- und Verpflegungsgewerbe.

Doc. 13: Vossische Zeitung (Berlin), 1929, no. 153 (31.03.1929, Sunday), p. 1.

Bilanz der Zeppelinfahrt

Wie es war

Von Dr. Wolfgang von Weisl

Berichterstatter der „Vossischen Zeitung"

Gefühl der ungeheuren Größe bringt zwei Erscheinungen mit sich: Erstens – das Gefühl der Sicherheit. Zweitens – das Gefühl, nicht zu fliegen, sondern zu fahren.

Weder Angst noch seekrank

Über beides zusammen muss ich einige Worte sagen. In den letzten Stunden der Fahrt veranstaltete ich eine kleine Rundfrage unter den Passagieren des „Zepp". Jeder einzelne sagte: „Es kam uns nicht einmal der Gedanke, daß uns etwas zustoßen könne. Absolutes Vertrauen zum Kapitän wurde verstärkt durch das Vertrauen zum Schiff." Und der Aegypter Abul Fath unterstrich diese Kritik noch besonders: „Ich bin vor einer Woche in einem Luxusdampfer von Alexandrien nach Europa gereist, war drei Tage lang schwer seekrank und dachte schon, meiner Zeitung nicht sehr nützlich sein zu können, wenn es mir an Bord des Zeppelins ebenso ergehen würde. Aber der Zeppelin ist jedem Ozeandampfer zum mindesten in dieser Beziehung überlegen. Von insgesamt 30 Ueberquerungen des Mittelmeers, die ich gemacht habe, war die im Luftschiff weitaus die angenehmste."

Es wäre interessant, psychologisch zu untersuchen, inwieweit dieses Gefühl restlose Sicherheit und Behaglichkeit auf Kindheitsträume zurückgeht, auf Erfüllung des sehr komplizierten Wunschtraumes zahllose Generationen, „fliegen zu können". Im Luftschiff „fliegt man" nämlich genau so, wie man es sich im Traum vorstellt – nicht wie im Flugzeug wird die Erde unter mir weggerissen, sondern alles gleitet, alles schwingt, das Luft-„Schiff" schwimmt im Luft-„Meer", und wir in ihm mit. Und diese merkwürdige, unglaublich wahre Verwirklichung von Traumvorstellungen macht uns vergessen, daß das „Luft-Schiff" genau dieselben Gefahren zu bestehen hat wie etwa ein Schiff auf hoher See: erstens das Feuer und zweitens den Nebel.

Wir hatten auf dieser schwerste Stürme zu bekämpfen. Mit 70, 75 Kilometern Geschwindigkeit in der Stunde stießen die Winde auf unser armes Schiff ein. Vom Bug, vom Stern und von der Seite. Es gab Viertelstunden, wo wir kaum vom Platze kamen, weil im Apennin uns der Sturm von vorn packte. Es gab eine herrliche Stunde, in der wir vor dem Wind einherrasten und den Schnelligkeitsrekord mit 182 Stundenkilometer brachen. Es gab das Erlebnis des Toten Meeres, wo wir in 5 Minuten von 1100 Meter über dem Meeresspiegel auf 156 Meter unter dem Spiegel des Mittelländischen Meeres herunterstießen. Aber nie war irgendjemand seekrank oder litt an Uebelkeiten irgendwelcher Art (außer Ohrensausen durch den hohen Luftdruck!).

Wohl schwankte das Schiff manchmal unter Luftstößen; wohl rutschten bei raschen Steigungen oft die Gläser von den Tischen – aber man fühlte sich dabei so, als säße man im Speisewagen eines schleudernden Luxuszuges, nicht aber in einem Schiff.

Dies sind die erstaunlichsten Eindrücke, jene, die man am wenigsten erwartet hätte. Alles andere wird schon weniger als überraschend empfunden. Trotzdem bleibt es erstaunlich: vor allem die Kost. Wir hatten um 6, 9, 1, 16 und 21 Uhr Speisestunden. Mittags gab es Tag um Tag Suppe, warme Vorspeise, Fleisch und Gemüse, Süßspeise und Dessert, mit gedruckten Menükarten und besonderer Berücksichtigung spezieller Wünsche. Das Nachtessen war ähnlich aufgezogen. Ich wäre auch mit ein paar Eiern und Butterbrot zufrieden gewesen. Trotzdem erwähne ich die Küche des Schiffes, in der 1000 Meter in der Luft gebraten und gesotten wurde, als Beweis dafür, wie sehr das Schiff sich bemüht, alltäglich gewertet zu wehren.

Und in diesem Zusammenhang wird auch die Tatsache der Gründung des „Schachklubs der Lüfte" oder des Skatspiels bis in den frühen Morgen hinein verständlich. Nach den ersten zwei oder drei Stunden Fahrt verschwindet der „übernatürliche" Nimbus. Der Blick auf fremde Länder fesselt, gewiss. Aber bei Nacht und Nebel, bei bewölkter See und bedecktem Land fällt diese Anziehung fort … und der Passagier bemüht sich Unterhaltung zu finden, wo er kann. Er schreibt Ansichtskarten, plaudert, spielt … Wie anderswo auch.

Dies ist auch die Antwort darauf, wie man sich an Bord fühlt, wie man schläft und aufsteht. Ich persönlich habe allerdings sehr wenig geschlafen: ein Berichterstatter im Luftschiff hat schweren Dienst und wenig Ruhe.

Die drei großen Augenblicke

Drei große Augenblicke gab es, die allein schon ausreichten, eine lange, lange Reise zu belohnen. Eindruck war für die meisten die Fahrt über Jerusalem und das Tote Meer, obwohl sie weder von dem einen noch von dem anderen etwas wesentlich zu sehen bekamen. Für mich war es das Menschen volle Tel Awiw, das ich so genau kenne, und das ich doch erst vom Luftschiff zum ersten Mal richtig sah, in seiner ganzen Größe und in seiner ganzen Schönheit und jubelnden Jugend. Die paar Minuten, die das Schiff mit gestoppten Maschinen über der Stadt des Frühlings schwamm, waren der Höhepunkt der Reise. Gleich danach, daneben reihen sich die Bilder des Kanals von Korinth, der Bucht von Cattaro und der schneebedeckten Dinarischen Alpen.

Aber mehr als die Schönheit der Natur unter uns, der Berge und Meere, berauscht den Zeppelin-Fahrer der Wirbel der Schnelligkeit, mit der Morgen und Abendland sich unter seinem Blick vermählte.

Unsere Durchschnittsgeschwindigkeit war auch rund 100 Kilometer. Tag um Tag, Nacht um Nacht fuhren wir in einer Minute fast 2 Kilometer weiter: die ganze Lächerlichkeit europäische Grenzpolitik wurde uns im Luft-

schiff deutlich. Und die Notwendigkeit, sie zu überwinden. Von Deutschland nach Palästina 39 Stunden … die nächste Generation von Menschen, die uns folgt, wird die Welt anders erleben als wir – anders. Größer. Besser. Die Welt der Zeppeline.



Fig. 2: Gräfin Brandenburg-Zeppelin, the daughter of the "Luftgraf," with her daughter on the bridge of the airship.[5]

5 Photograph by Dr. Erich Salomon (1886–1944). Source: Zeitbilder : Beilage zur Vossischen Zeitung, 1929, no. 15 (14.04.1929), p. 1. Online at the Staatsbibliothek Berlin: http://zefys.staatsbibliothek-berlin.de/kalender/auswahl/date/1929-04-14/26373300/ (accessed 11.10.2018).



THE PALESTINE BULLETIN

PUBLISHED DAILY

Registered as a Newspaper at the G. P. O. Jerusalem.

ZEPPELIN'S MEMORABLE VISIT IN PALESTINE

Zeppelin's Memorable Visit in Palestine[6]

Tel Aviv.— From the moment that word was received in Palestine that the Graf Zeppelin had left Friedrichshafen, Germany, last Sunday midnight, the entire population here was eagerly awaiting its arrival on Tuesday morning, the time when it was due. Because it had been reported that it was to fly first over Tel Aviv, huge mobs were concentrated here to view the great spectacle.

However, as the day drew on and nothing was seen of the airship, great disappointment and anxiety were registered among the people. Finally at about six o'clock in the evening the roar of the great machine was heard and the huge monster came into view.

It was later learned that the delay had been caused by the strong winds encountered en route and also by the fact that during the first night the machine was compelled to fly over the Alps mountains, over 3900 feet high, in profound darkness, and had to grope for its way with much difficulty. Reaching Marseilles at about 7.45 Monday morning, Dr. Eckener, the captain, stated that the night had been the most difficult that he had ever experienced in all his flights.

Just at 6.05 p.m. the Zeppelin appeared on Tel Aviv horizon coming from the North. Tens of thousands immediately concentrated on Allenby and adjacent streets to obtain a view of the great sight. Enthusiasm waxed high as the huge mobs shouted and cheered, desiring to welcome their guest with as great an ovation as possible. The Zeppelin encircled the city for about fifteen minutes, and paid special tribute to the Municipality, flying directly over it.

The sacks of the confetti which were thrown down from the airship were later found on the ground empty. Unfortunately, the confetti had been dispersed in the air by the strong winds. Two bags of mail addressed from passengers and the crew of the Zeppelin to Germany were dropped at Tel Aviv, which were forwarded by the Post Office to their destinations.

In reply to a cable sent by Mr. Dizengoff, Mayor of Tel Aviv, inviting the Zeppelin to land there, Captain Eckener yesterday morning sent a radio message thanking him for the invitation and expressing his regret that they were unable to land. "We wish to Tel Aviv a happy Purim," were the concluding words of the message. Mr. Dizengoff replied to this stating that the 80,000 residents and guests of Tel Aviv, participating in the Purim celebrations, admired the great airship and wished the Zeppelin further success in its journeys.

Haifa.— The Zeppelin was first sighted here at 5.05 p.m., beyond the Bath Galim quarter. As it approached the town, huge throngs gathered and with shrieks and shouts accorded it a most enthusiastic welcome.

The German Colony particularly rejoiced in welcoming their fellow countrymen. A huge sign, eight metres high, bearing the words "Welcome Zeppelin," was hoisted by them. After encircling the city, the Zeppelin left for Tel Aviv at about 5.30 p.m.

Jerusalem.— En route from Tel Aviv to Jerusalem the Zeppelin dropped four bags of mail at the aerodrome at Ramleh. Arriving here at about 7.10 in the evening, although it was already dark, the roar of the Zeppelin and its bright lights immediately brought the entire population out into the streets. Here, just as in the other cities, it flew very low, enabling the people to get an excellent view of it.

From the roof of the German Consulate a large searchlight was focused on the airship, and the German Colony was brightly illuminated also. Messages of greeting were exchanged between Mr. Keith-Roach and the passengers of the Zeppelin. "God With You, Governor of Jerusalem" were the words signalled by Mr. Keith-Roach to the airship.

After encircling the city, and particular the historical sites in the Old City, the Zeppelin flew southward over Bethlehem and then returned here. After spending, altogether, about one hour (the longest time spent any one city in Palestine) in the Jerusalem area, the Zeppelin made its way northward toward Syria.

Without a doubt the visit of the Zeppelin was one of the most striking events in the history of new Palestine, and left a most profound impression on the inhabitants here.

6 Source: The Palestine Bulletin (Jerusalem), 5. 1929, no. 1278 (28.03.1929), p. 1.

Lobbying, Militarism and Curruption

LZ 127 “Graf Zeppelin” was built in 1927/1928 by Luftschiffbau Zeppelin GmbH (own funds: 0.8m Reichsmark) for the Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft (DELAG), but only after extensive collections from the public, the so-called “Eckener-Spende” (2.3m Reichsmark), and after much lobbying and political negotiations by state subsidy (1.1m Reichsmark).

It was never a commercially viable enterprise, but widely seen to further the prestige and serve as propaganda for the German civilian industry as well as the military re-empowering of the Reich after the lost First World War. Lobbying for further funds continued after LZ 127 went operational, but negotiations with the German Government broke down in early 1929. The *Orient Flight* is part of this campaign to influence key decision makers: 17 of the passengers were prominent politicians (mainly) from Government parties at the time, or high-ranking civil servants; and they were invited to the flight by Dr. Eckener. A regular ticket would have cost 3.000 Reichsmark (ca. £ 150). This led to some aggressive reporting in opposition papers. Here’s a quote from communist Die Rote Fahne:[7]

> *[…] Either they could afford to pay 3000 Mark for the Zeppelin journey to Egypt, while millions of unemployed starve, or they have received the tickets as gifts. Both are equally reprehensible, because Herr Eckener doesn’t bestow anything gratuitously. Soon after returning from America he demanded funds from the German Government, which was so shameless, that negotiations ended without result after some time. If industrious Eckener now grants free tickets to parliamentarians of the biggest government party, they know exactly that they entered an implicit commitment to lobby for the demands of Eckener. […] It smells of corruption ...”*

One notes that in early April, the German cabinet proposed an austerity budget with widespread cuts, including the Ministry of Transport. The social-democrat Vorwärts writes:

> *[…] It is even worse when it comes to subsidising aircraft construction. [...], the Ministry of Transport has been completely free for a number of years distributing many millions in loans, some interest-free, others without an obligation to pay back. This whole system of fertilizing aircraft manufacturing has always been based on limited military aspects. The Ministry of Transport prefers to fund building giant Tirpitz tanks, which fly 10,000 metres high. While in all other countries the development of airplanes is urged to the simple, cheap mass airplane, our Ministry of Transport strives in the opposite direction. Not only the Reichstag, but also the Court of Audit of the German Reich has for years been outraged by the Ministry of Transport’s management of the aviation and motor industry. […] Almost everything is going wrong. Every official would like to have his own business with free funds at its disposal.*

Eckener expressed the hope *“that the last word may not have been spoken yet.” (Vorwärts, 10.04.1929).*



Die Orientreise des „Graf Zeppelin“

Teilnahme eines Vertreters des Reichswehrministeriums — Ein neuer nationalistischer Rummel

Der Generalskrieg in China



Was zahlt Loebe für die Zeppelinfahrt?

Zahlten die SPD.-Passagiere je 3000 Mark? — Es riecht nach Korruption

Figs. 3 and 4:

Two polemic critiques of the Orient Flight in Die Rote Fahne.[8]

7 *Was zahlt Loebe für die Zeppelinfahrt?* In. Die Rote Fahne (Berlin), 12. 1929, no. 75 (29.03.1929), p. 2.

8 Source: Die Rote Fahne (Berlin), 12. 1929, no. 72 (26.03.1929), p. 3, and no. 75 (29.03.1929), p. 2.

The Passenger List[9]

1. Dr. Hermann Badt (1887–1946), head of department, Prussian Ministry of the Interior.
2. Dr. Eugen Bolz (1881–1945), Premier (Minister-President) of the state of Württemberg; catholic Zentrum party.
3. Helene Gräfin Brandenstein-Zeppelin (1879–1967), daughter of Graf Zeppelin.
4. Rolf Brandt (1886–1953), journalist, correspondent of Scherl concern.
5. Lady Grace Hay Drummond-Hay (1895–1946), journalist, correspondent for the Hearst concern.
6. Mahmud Abu Al-Fath (Mahmoud Aboulfath, 1885–1958), journalist, correspondent of Al-Ahram (Cairo).
7. Theodor von Guérard (1863–1942), former Minister of Transport; catholic Zentrum party.
8. Joseph Joos (1878–1965), member of the Reichstag; catholic Zentrum party.
9. Wilhelm Keil (1870–1968), member of the Reichstag; SPD (social democrats).
10. Ulrich Kessler (1894–1983), captain lieutenant, Ministry of Defence.
11. Dr. Kurt Knipfer (1982–1969), head of department, Prussian Ministry for Trade and Commerce; non-executive director of Deutsche Lufthansa AG.
12. Dr. Wilhelm Koch (1877–1950), member of the Reichstag, former Minister of Transport; DNVP (nationalist).
13. Wilhelm Küsgen (1867–1950?), head of department, Ministry of Post.
14. Paul Löbe (1875–1965), president (speaker) of the Reichstag; SPD (social democrats).
15. Albert Pflüger (1879–1965), president (speaker) of the Württemberg Landtag (state assembly); SPD.
16. Karl Sautter (1872–1960), state-secretary, Ministry of Post; chief of the German delegation at the UPU congress in London, 1929.
17. Dr. Heinrich Seilkopf (1895–1968), meteorologist, Deutsche Seewarte.
18. Sidonie Zippora (Toni, Tony) Sender (1888–1964), member of the Reichstag; SPD.
19. Ewald Staiger (1880–?), head of department, Württemberg Ministry of the Economics.
20. Hans Staudinger (1889–1980), state-secretary, Prussian Ministry for Trade and Commerce; SPD.
21. Dr. Wolfgang von Weisl (1896–1974), journalist, correspondent of Ullstein concern.
22. Karl Henry von Wiegand (1874–1961), journalist, correspondent for the Hearst concern.
23. Kurt Fricke (1889–1945), corvette captain (major), Ministry of Defence.
24. Robert Hartmann (1887–1949), journalist, director of newsreel company “Fox Tönende Wochenschau AG.”
25. Erich Alfringhaus (1894–1940), journalist, correspondent for Sozialdemokratischer Pressedienst (social-democrat press service, SPD).



Fig. 5:[10]

“The little dictator of the Reichstag [Loebe] greets from the Zeppelin his great role model [Mussolini].

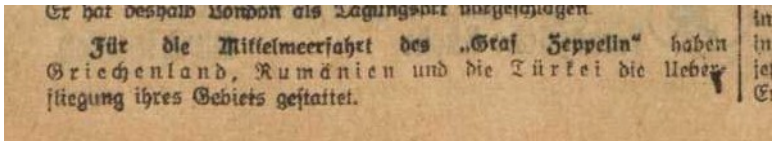
9 There were 43 crew members and 25 passengers. Based on Christian Depre: *Fahrtteilnehmer*. In: Eine aerophilatelistische Website über die Orientfahrt des „Graf Zeppelin“ vom 25. bis 28. März 1929 nach Palästina. Online: http://orientfahrt.de/data/documents/Fahrtteilnehmer.pdf (accessed 28.05.2018).

10 Source: Die Rote Fahne (Berlin), 12. 1929, no. 74 (28.03.1929), p. 3.

Some Further Newspaper Reports

Erich Alfringhaus took part in the flight as correspondent for SPD (social democrat) press service *Sozialdemokratischer Pressedienst*, and Tony Sender (member of the German Reichstag, SPD) as invited passenger. Their reports are documented below, together with further clippings from *Vorwärts* and *Der Abend* (both Berlin) and Vienna's *Arbeiter-Zeitung, Neuigkeits-Welt-Blatt,* and *Illustrierte Kronen Zeitung.*

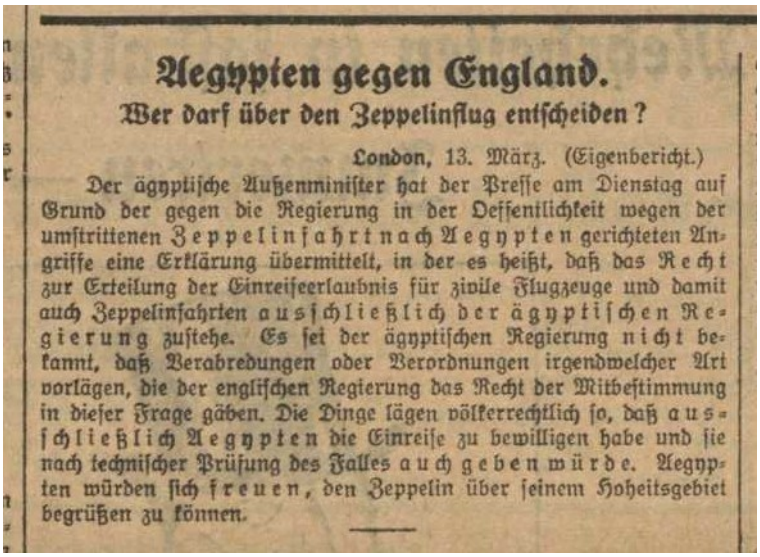
Philatelic aspects are mentioned in passing only, but there are some contemporary reports in relation to private (i.e. irregular) postal drops over Vienna.



Für die Mittelmeerfahrt des „Graf Zeppelin" haben Griechenland, Rumänien und die Türkei die Ueberfliegung ihres Gebietes gestattet.

Doc. 15: Der Abend : Spätausgabe der „Vorwärts", 46. 1929, no. 114 (8.03.1929), p. 3.

Für die Mittelmeerfahrt des „Graf Zeppelin" haben Griechenland, Rumänien und die Türkei Überfliegung ihres Gebietes gestattet.



Aegypten gegen England.

Wer darf über den Zeppelinflug entscheiden?

London, 13. März. (Eigenbericht.)

Der ägyptische Außenminister hat der Presse am Dienstag auf Grund der gegen die Regierung in der Oeffentlichkeit wegen der umstrittenen Zeppelinfahrt nach Aegypten gerichteten Angriffe eine Erklärung übermittelt, in der es heißt, daß das Recht zur Erteilung der Einreiseerlaubnis für zivile Flugzeuge und damit auch Zeppelinfahrten ausschließlich der ägyptischen Regierung zustehe. Es sei der ägyptischen Regierung nicht bekannt, daß Verabredungen oder Verordnungen irgendwelcher Art vorlägen, die der englischen Regierung das Recht der Mitbestimmung in dieser Frage gäben. Die Dinge lägen völkerrechtlich so, daß ausschließlich Aegypten die Einreise zu bewilligen habe und sie nach technischer Prüfung des Falles auch geben würde. Aegypten würden sich freuen, den Zeppelin über seinem Hoheitsgebiet begrüßen zu können.

Doc. 16: Der Abend : Spätausgabe der „Vorwärts", 46. 1929, no. 122 (13.03.1929), p. 2.

Aegypten gegen England.

Wer darf über den Zeppelinflug entscheiden?

London, 13. März. (Eigenbericht.)

Der ägyptische Außenminister hat am Dienstag aufgrund der gegen die Regierung in der Öffentlichkeit wegen der umstrittenen Zeppelin-Fahrt nach Ägypten gerichteten Angriffe eine Erklärung übermittelt, in der es heißt, daß das Recht zur Erteilung der Einreiseerlaubnis für zivile Flugzeuge und damit auch Zeppelin-Fahrten ausschließlich der ägyptischen Regierung zu stehe. Es sei der ägyptischen Regierung nicht bekannt, daß Verabredungen oder Verordnungen irgendwelcher Art vorlegen, die der englischen Regierung das Recht der Mitbestimmung in dieser Frage geben. Die Dinge lägen völkerrechtlich so, daß ausschließlich Ägypten die Einreise zu bewilligen habe und sie nach technischer Prüfung des Falles auch geben würde. Ägypten würde sich freuen, den Zeppelin über seinem Hoheitsgebiet begrüßen zu können.



BERLIN
Montag
25. März
1929

Der Abend

10 Pf.
Nr. 142
B 71
46. Jahrgang.

Erscheint täglich außer Sonntags. Zugleich Abendausgabe des „Vorwärts". Bezugspreis beide Ausgaben 85 Pf. pro Woche, 3,60 M. pro Monat. Redaktion und Expedition: Berlin SW 68, Lindenstr. 3

Spätausgabe des „Vorwärts"

Anzeigenpreis: Die einspaltige Nonpareillezeile 80 Pf., Reklamezeile 5 M. Ermäßigungen nach Tarif. Postscheckkonto: Vorwärts-Verlag G. m. b. H., Berlin Nr. 37536. Fernsprecher: Dönhoff 292 bis 297

Orientfahrt des „Zeppelin".

Nachtfahrt über Frankreich. — Marseille passiert.

Das Luftschiff „Graf Zeppelin" hat seine lange geplante Orientfahrt angetreten. Es ist heute früh 0.54 Uhr in Friedrichshafen aufgestiegen. Bei klarem Mondschein, aber etwas böigem Wetter, kreuzte das Luftschiff kurze Zeit über dem Luftschiffbau, um dann in der Richtung Basel weiterzufliegen. Die weitere Fahrtrichtung ist beim Luftschiffbau zurzeit noch nicht bekannt, doch nimmt man an, daß nun doch zunächst weiterhin westlicher Kurs

Zu dem Flug des „Graf Zeppelin"

eingehalten wird. An Bord befinden sich außer der Besatzung 25 Fahrgäste.

Beim Postamt in Friedrichshafen waren bis Sonnabendabend an südliche und östliche Länder adressierte Sendungen eingelaufen, die das Luftschiff in Säcke verpackt mitnehmen und an den dafür geeigneten Orten abwerfen sollte. — In der Nacht zum Sonntag hat sich auch diesmal ein blinder Passagier eingeschmuggelt, und zwar der 20jährige Kellner Friedrich Herzog aus der Salzburger Gegend. Er wurde aber sofort entdeckt und natürlich von der Mitfahrt ausgeschlossen.

An Bord „Graf Zeppelin". 24. März. 2.45 Uhr. (Eig. Funkbericht.)

Nachtfahrt bei Windstille und 130 Kilometer Geschwindigkeit durch und über große Nebelbänke in Richtung Schaffhausen den Rhein entlang. Basel wurde um 2 Uhr in 800 Meter Höhe überflogen; gegen 2.30 Uhr wurde französisches Gebiet erreicht. Die Weiterfahrt erfolgt nördlich Belfort in Richtung auf das Rhonetal. Marseille wird voraussichtlich 6.30 Uhr erreicht werden. Die weitere Fahrtrichtung hängt von der Wetterlage ab.

An Bord „Graf Zeppelin", 25. März, 6.42 Uhr. (Eig. Funkbericht.)

Lyon wurde 4.30 Uhr überflogen. Die Fahrt geht durch außerordentlich starken Nebel, so daß seit Stunden jede Sicht unmöglich ist. Marseille wird deshalb voraussichtlich erst in den Vormittagsstunden überflogen werden.

Marseille, 25. März.

Der „Graf Zeppelin" hat um 7.45 Uhr französischer Zeit Marseille überflogen. Er setzt östliche Richtung ein.

An Bord des „Graf Zeppelin", 25. März, 11.20 Uhr. (Eigener Funkbericht.)

Das Luftschiff „Graf Zeppelin" erreichte um 8.40 Uhr bei Marseille das Meer. Weiterfahrt bei klarer Sicht auf Korsika, das um ½1 Uhr erreicht wurde. Man rechnet, zwischen 3 und 4 Uhr über Rom einzutreffen.

Geschlossenheit der Bergarbeiter.

Im mitteldeutschen Braunkohlenrevier.

Halle, 25. März. (Eigenbericht.)

Zurzeit liegen die Ergebnisse der Betriebsratswahlen aus 36 Bezirksbetrieben des Bezirks Halle mit einer Belegschaftszahl von insgesamt 14 355 Mann vor. Es sind abgegeben worden: für die Liste des Bergbau- und Industriearbeiter-Verbandes 11 408 Stimmen (= 226 Mandate), für die christliche Liste 180 Stimmen (= 3 Mandate). Hirsch-Duncker 108 Stimmen (= 3 Mandate), Gelbe und Werksvereinler 442 Stimmen (= 9 Mandate), Syndikalisten 168 Stimmen (= 1 Mandat).

Vergeblich sucht man hier nach den Stimmen für die Liste der Unorganisierten KPD. Den Rätsels Lösung liegt sehr nahe.

Mussolinis Schwindelwahl.

Selbst Südtirol „begeistert".

Rom, 25. März.

Das Innenministerium teilt folgendes Gesamtergebnis der Plebiszitwahlen mit:

Stimmberechtigt waren 9 650 570, „gestimmt" haben 8 650 140, davon mit Ja 8 506 576 und mit Nein 136 198. Die Stimmbeteiligung betrug demnach 89,63 Proz. Da nur noch die Ergebnisse einiger abgelegener Gemeinden fehlen, dürften obige Zahlen kaum eine Aenderung erfahren.

Mailand, 25. März.

Nach der ersten Zusammenstellung der Ergebnisse des Plebiszits in der Stadt Mailand sind von 162 760 Wahlberechtigten 136 442 zu den Urnen gegangen, von denen 124 145 mit Ja und 10 977 mit Nein stimmten. 1167 Stimmen sind ungültig.

	Wahlberechtigte	Abgegeb. Stimmen	Ja	Nein
Monza	16 266	14 971	14 523	1 411
Turin	133 086	112 829	103 931	5 989
Stadt Venedig	56 915	50 327	47 704	2 398
Provinz Venedig	65 583	60 920	60 541	379
Triest	62 423	46 037	45 022	955
Bozen	9 100	7 545	7 042 (!)	421
Meran	9 069	7 521	6 967 (!)	441
Brixen	1 856	1 431	1 360 (!)	71

Ein hundertprozentiges Abstimmungsergebnis wird aus Grado gemeldet, wo von 1031 Wahlberechtigten 903 für und niemand gegen das Regime gestimmt haben. Schon die ersten vorläufigen Zusammenstellungen zeigen, daß bei einer außergewöhnlichen Wahlbeteiligung in den Städten durchschnittlich 5 bis 10 Proz. gegen das Regime gestimmt haben. Auf dem Lande ist der Prozentsatz der Nein-Stimmen noch erheblich kleiner.

•

Gerade der ungeheure Prozentsatz der „Wahl"-Beteiligung in Südtirol und die Zahl der abgegebenen Nein-Zettel ist der beste Beweis für den vollkommenen Schwindel, der gestern in ganz Italien inszeniert worden ist.

Wen wird Mussolini Glauben machen wollen, daß in einer Stadt wie Meran oder Bozen zwei Drittel, und in einer Stadt wie Brixen gar fünf Sechstel aller Abstimmungsberechtigten aus freiem Willen ein Bekenntnis zur faschistischen Diktatur abgelegt hätten — zu dieser Diktatur, die die deutsche Muttersprache der Südtiroler ausrottet, ihre Zeitungen abgeschafft, ihre Vor- und Familiennamen, ja sogar ihre Grabschriften verwelscht und ihre einst freigewählten Führer nach den Lipari-Inseln verbannt!

Hier ist der wahre Terrorcharakter dieses Zwangsplebiszits zu handgreiflich. Und daraus allein läßt sich mit hundertprozentiger Sicherheit der Schluß ziehen, daß es in ganz Italien ähnlich gewesen ist.

Wahrscheinlich ist sogar die Zahl der abgegebenen Nein-Zettel in Wirklichkeit viel geringer gewesen und von den Behörden nach oben abgerundet worden, um überhaupt eine Opposition zu fingieren, über die Mussolini „gesiegt" habe. Denn es ist kaum denkbar, daß es in Italien so viel Helden gibt, die sich für nichts und wieder nichts durch Abgabe eines nicht rotweißgrünen Zettels den schlimmsten Verfolgungen ausgesetzt hätten.

Mögen Mussolini und seine Schwarzhemden heute noch so laut triumphieren und der Welt verkünden, daß das italienische Volk begeistert hinter ihnen stehe, wir haben mehr denn je die Gewißheit, daß das italienische Volk gestern ebenso zähneknirschend zur Urne gegangen und den tritolorten Fetzel abgegeben hat wie die tapferen deutschen Bauern und Kleinstädter von Bozen, Meran und Brixen, die in ihrem Herzen Mussolini verfluchen.

Man lasse morgen unter dem Schutze des Völkerbundes die Abstimmung in Südtirol wiederholen: es werden keine zwei Prozent Stimmen für Mussolini abgegeben, und auch diese zwei Prozent werden nur von eingewanderten faschistischen Beamten stammen.

In Italien selbst würde bei einer wirklich freien und geheimen Wahl das Verhältnis für den Faschismus zweifellos etwas günstiger sein. Denn abgesehen von den überzeugten Faschisten, die immerhin 10 bis 15 Proz. der Wählerschaft ausmachen können, gibt es zu viele, die an der Korruptionskrippe des faschistischen Staates fressen, oder die sich auch sonst mit dem Faschismus kompromittiert haben, als daß sie nicht an seinem Fortbestand interessiert wären. Aber nie und nimmer ist das auch nur annähernd die Mehrheit des italienischen Volkes. Denn wäre es die Mehrheit, dann würde ja die ganze Diktatur überflüssig sein und nach dem gestrigen „Ergebnis" abgeschafft werden können. Mussolini wird sich aber schwer hüten, die Fesseln zu lockern — denn er weiß ja am besten, was von diesem „Plebiszit" in Wirklichkeit zu halten ist!

Faschistisches offiziöses Stimmungsbild.

Rom, 25. März. (Agenzia Stefani.)

Die Wahlen vollzogen sich im ganzen Königreich unter großer Begeisterung der Bevölkerung. Hervorragende Persönlichkeiten aller Berufsstände machten von ihrem Wahlrecht Gebrauch, unter ihnen der Prinzregent, Mussolini, Generalsekretär Turati, die Kardinäle, Bischöfe und der gesamte Klerus, die Veteranen des Weltkriegs und die Kriegsbeschädigten und selbst alte Leute, die sich kaum fortbewegen konnten. Die Besatzungen der Dampfer, die sich auf hoher See befanden, verliehen auf telegraphischem Wege ihrer Abstimmungsfreude an das Regime des Duce Ausdruck. Die Wahlbeteiligung betrug bis 4 Uhr nachmittags 80 bis 90 und in einigen Bezirken sogar 95 Prozent der eingetragenen Wähler. Verschiedene Wahllokale wurden bereits in den ersten Stunden des Vormittags geschlossen, da alle dort eingetragenen Wähler von ihrem Stimmrecht Gebrauch gemacht hatten. In vielen Dörfschaften begaben sich die Bauern und Arbeiter in geschlossenem Zuge mit Musikkapellen und wehenden Fahnen zu den Wahllokalen. In einigen Gemeinden mußten die Bürgermeister Listen auflegen, in denen sich die Nichtwahlberechtigten eintragen, um ihrer Loyalität gegenüber der Regierung Ausdruck zu verleihen. Der Erzbischof von Palermo weigerte sich, sich in die Wahlzelle zu begeben, sondern bestand darauf, seinen Stimmzettel in aller Oeffentlichkeit auszufüllen, womit sich der Wahlvorstand schließlich unter dem Beifall aller Anwesenden einverstanden erklärte.

Der sanfte Druck . . .

Innsbruck, 25. März.

Die faschistische Bozener „Alpenzeitung" die einzige zugelassene Zeitung, brachte in Plakatform auf der ersten Seite folgende Worte: „Wer eine Nein-Stimme abgibt oder sich der Stimmabgabe ganz enthält, ist ein Verräter und Deserteur."

Neue Arbeiterwahlsiege in England.

Bei Gemeindewahlen.

London, 25. März. (Eigenbericht.)

Wie aus den ersten in London eingelaufenen Meldungen über die am Sonnabend erfolgten Stadt- und Gemeindewahlen in einem Teil Englands hervorgeht, hat die Arbeiterpartei große Gewinne zu verzeichnen. In Enfield eroberte die Arbeiterpartei sämtliche fünf zur Wahl stehenden Sitze. In Tottenham gewann die Arbeiterpartei zwei Sitze, in Dagenham sämtliche sechs Sitze, die durch die Erweiterung des Stadtbezirks neu geschaffen worden sind und außerdem zwei weitere bisher konservative Sitze. Auch in den übrigen kleineren Orten, aus denen Wahlergebnisse bisher eingetroffen sind, hat die Arbeiterpartei überall ihren bisherigen Besitzstand aufrechterhalten oder neue Sitze gewonnen.

Brandunglück bei Bergmann
Keine Klärung in Jannowitz
Berichte 2. Seite

Doc. 17: Der Abend : Spätausgabe der „Vorwärts", 46. 1926, no. 142 (25.03.1929), p. 1.

Orientfahrt des Zeppelin.

Nachtfahrt über Frankreich. – Marseille passiert.

Das Luftschiff „Graf Zeppelin" hat seine lange geplante Orientfahrt angetreten. Es ist heute früh 0.54 Uhr in Friedrichshafen aufgestiegen. Bei klarem Mondschein, aber etwas böigem Wetter, kreuzte das Luftschiff kurze Zeit über dem Luftschiffbau, um dann in der Richtung Basel weiter zu fliegen. Die weitere

Fahrtrichtung ist beim Luftschiffbau zurzeit noch nicht bekannt, doch nimmt man an, dass nun doch zunächst weiterhin westlicher Kurs eingehalten wird. An Bord befinden sich außer der Besatzung 25 Fahrgäste.

Beim Postamt in Friedrichshafen waren bis Sonntagabend an südliche und östliche Länder adressierte Sendungen eingelaufen, die das Luftschiff in Säcke verpackt mitnehmen und an den dafür geeigneten Orten abwerfen sollte. – In der Nacht zum Sonntag hat sich auch diesmal ein blinder Passagier eingeschmuggelt, und zwar der 20-Jährige Kellner Friedrich Herzog aus der Salzburger Gegend. Er wurde aber sofort entdeckt und natürlich von der Mitfahrt ausgeschlossen.

An Bord „Graf Zeppelin“. 24. März. 2.45 Uhr. (Eig. Funkbericht.)
Nachtfahrt bei Windstille und 130 km Geschwindigkeit durch und über große Nebelbänke in Richtung Schaffhausen den Rhein entlang. Basel wurde um 2 Uhr in 800 Meter Höhe überflogen; gegen 2.30 Uhr wurde französisches Gebiet erreicht. Die Weiterfahrt erfolgt nördlich Belfort in Richtung auf das Rhonetal. Marseille wird voraussichtlich 6.30 Uhr erreicht wären. Die weitere Fahrtrichtung hängt von der Wetterlage ab.

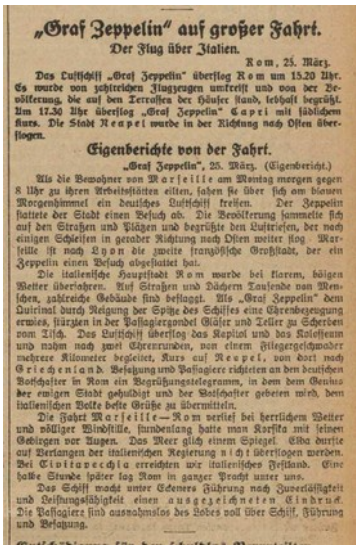
An Bord „Graf Zeppelin“. 25. März. 6.42 Uhr, (Eig. Funkbericht.)
Lyon wurde 4.30 Uhr überflogen. Die Fahrt geht durch außerordentlich starken Nebel, sodass seit Stunden jede Sicht unmöglich ist. Marseille wird deshalb voraussichtlich erst in den Vormittagsstunden überflogen werden

Marseille, 25. März.

Der „Graf Zeppelin“ hat um 7.45 Uhr französischer Zeit Marseille überflogen. Er schlug östliche Richtung ein.

An Bord des „Graf Zeppelin“, 25. März, 11,20 Uhr. (Eigener Funkbericht.)

Das Luftschiff „Graf Zeppelin“ erreichte um 8,40 Uhr bei Marseille das Meer. Weiterfahrt bei klarer Sicht auf Korsika, dass um ½1 Uhr erreicht wurde. Man rechnet, zwischen 3 und 4 Uhr über Rom einzutreffen.



„Graf Zeppelin“ auf großer Fahrt.
Der Flug über Italien.
Rom, 25. März.
Das Luftschiff „Graf Zeppelin“ überflog Rom um 15.20 Uhr. Es wurde von zahlreichen Flugzeugen umkreist und von der Bevölkerung, die auf den Terrassen der Häuser stand, lebhaft begrüßt. Um 17.30 Uhr überflog „Graf Zeppelin“ Capri mit südlichem Kurs. Die Stadt Neapel wurde in der Richtung nach Osten überflogen.
Eigenberichte von der Fahrt.
„Graf Zeppelin“, 25. März. (Eigenbericht.)
Als die Bewohner von Marseille am Montag morgen gegen 8 Uhr zu ihren Arbeitsstätten eilten, sahen sie über sich am blauen Morgenhimmel ein deutsches Luftschiff kreisen. Der Zeppelin stattete der Stadt einen Besuch ab. Die Bevölkerung sammelte sich auf den Straßen und Plätzen und begrüßte den Luftriesen, der nach einigen Schleifen in gerader Richtung nach Osten weiter flog. Marseille ist nach Lyon die zweite französische Großstadt, der ein Zeppelin einen Besuch abgestattet hat.
Die italienische Hauptstadt Rom wurde bei klarem, hellem Wetter überfahren. Auf Straßen und Dächern Tausende von Menschen, zahlreiche Gebäude sind beflaggt. Als „Graf Zeppelin“ dem Quirinal durch Neigung der Spitze des Schiffes eine Ehrenbezeugung erwies, stürzten in der Passagiergondel Gläser und Teller zu Scherben vom Tisch. Das Luftschiff überflog das Kapitol und das Kolosseum und nahm nach zwei Ehrenrunden, von einem Fliegergeschwader mehrere Kilometer begleitet, Kurs auf Neapel, von dort nach Griechenland. Besatzung und Passagiere richteten an den deutschen Botschafter in Rom ein Begrüßungstelegramm, in dem dem Genius der ewigen Stadt gehuldigt und der Botschafter gebeten wird, dem italienischen Volke beste Grüße zu übermitteln.
Die Fahrt Marseille—Rom verlief bei herrlichem Wetter und völliger Windstille, stundenlang hatte man Korsika mit seinen Gebirgen vor Augen. Das Meer glich einem Spiegel. Elba durfte auf Verlangen der italienischen Regierung nicht überflogen werden. Bei Civitavecchia erreichten wir italienisches Festland. Eine halbe Stunde später lag Rom in ganzer Pracht unter uns.
Das Schiff macht unter Führung nach Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit einen ausgezeichneten Eindruck. Die Passagiere sind ausnahmslos des Lobes voll über Schiff, Führung und Besatzung.



2500 km zurückgelegt.
Die Fahrt des Zeppelin. – Kreta überflogen.
„Graf Zeppelin“, 26. März. 3,15 Uhr nachts. (Eigener Funkdienst.)
„Graf Zeppelin“ hat seit seinem Aufstieg in der Nacht vom Montag zum Dienstag rund 2500 Kilometer zurückgelegt. In der Dienstagnacht um 1 Uhr wurden die jonischen Inseln an der Westküste Griechenlands erreicht. Griechenland selbst wurde in Richtung Kreta umfahren, das heute zwischen

Erster Flugtag des Luftschiffes „Graf Zeppelin“
5 und 6 Uhr passiert werden dürfte. Der griechischen Hauptstadt Athen soll auf dem Rückflug von Konstantinopel aus ein Besuch abgestattet werden. Am Dienstagabend gegen Mittag wird das Luftschiff voraussichtlich Alexandria erreichen. Von hier aus geht die Fahrt weiter nach Jaffa.
25. März 22 Uhr.
Neapel und den qualmenden Vesuv 5,45 Uhr passiert. Weiterfahrt über die Südspitze der Appeninenhalbinsel auf Kreta. Wetterlage günstig.
25. März 24 Uhr.
Wir verließen 9.30 Uhr abends das italienische Gebiet, überflogen die Nordspitze Siziliens bei starkem Gegenwind und starken Boen in 1300 Meter Höhe. Das Jonische Meer wurde trotzdem um 10 abends erreicht, Kreta soll zwischen 9 und 10 Uhr vormittags erreicht werden.

Doc. 18: Vorwärts, 46. 1929, no. 143 (26.03.1929), p. 5.

Doc. 19: Der Abend : Spätausgabe der „Vorwärts“, 46. 1929, no. 144 (26.03.1929), p. 1.

„Graf Zeppelin“ auf großer Fahrt.

Der Flug über Italien.

Rom, 25 März.

Das Luftschiff „Graf Zeppelin“ überflug Rom um 15.20 Uhr. Es wurde von zahlreichen Flugzeugen im umkreist und von der Bevölkerung, die auf den Terrassen der Häuser stand, lebhaft begrüßt. Und 17.30 Uhr überflog „Graf Zeppelin“ Capri mit südlichem Kurs. Die Stadt Neapel wurde in der Richtung nach Osten überflogen.

Eigenbericht von der Fahrt.

„Graf Zeppelin“, 25 März. (Eigenbericht)

Als die Bewohner von Marseille am Montag morgen gegen 8 Uhr zu ihren Arbeitsstätten eilten, sahen sie über sich am blauen Morgenhimmel ein deutsches Luftschiff kreisen. Der Zeppelin stattete der Stadt einen

Besuch ab. Die Bevölkerung sammelte sich auf den Straßen und Plätzen und begrüßte den Luftriesen, der nach einigen Schleifen in gerader Richtung nach Osten weiter flog. Merseille ist nach Lyon die zweite französische Großstadt, der ein Zeppelin einen Besuch abgestattet hat.

Die italienische Hauptstadt Rom wurde bei klarem, böigen Wetter überfahren. Auf Straßen und Dächern Tausende von Menschen, zahlreiche Gebäude sind beflaggt. Als „Graf Zeppelin“ dem Quirinal durch Neigung der Spitze des Schiffes eine Ehrenbezeugung erwies, stürzten in der Passagiergondel Gläser und Teller zu Scherben vom Tisch. Das Luftschiff überflog das Kapitol und das Kolosseum und nahm nach zwei Ehrenrunden, von einem Fliegergeschwader mehrere Kilometer begleitet, Kurs auf Neapel, von dort nach Griechenland. Besatzung und Passagiere richteten an den deutschen Botschafter in Rom ein Begrüßungstelegramm, in dem dem Genius der ewigen Stadt gehuldigt und der Botschafter gebeten wird, dem italienischen Volke beste Grüße zu übermitteln.

Die Fahrt Marseille—Rom verlief bei herrlichem Wetter und völliger Windstille, stundenlang hatte man Korsika mit seinen Gebirgen vor Augen. das Meer glich einem Spiegel. Elba durfte auf Verlangen der italienischen Regierung nicht überflogen werden. Bei Civitavecchia erreichten wir italienisches Festland. eine halbe Stunde später lag Rom in ganzer Pracht unter uns.

Das Schiff macht unter Eckeners Führung nach Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit einen ausgezeichneten Eindruck. Die Passagiere sind ausnahmslos des Lobes voll über Schiff, Führung und Besatzung.

2500 km zurückgelegt.

Die Fahrt des Zeppelin. – Kreta überflogen.

„Graf Zeppelin“, 26 März. 3,15 Uhr nachts. (Eigener Funkdienst.)

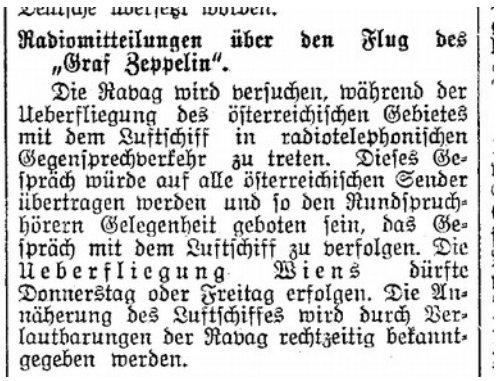
„Graf Zeppelin“ hat seit seinem Aufstieg in der Nacht vom Montag zum Dienstag rund 2500 km zurückgelegt. In der Dienstagnacht um 1 Uhr wurden die ionischen Inseln an der Westküste Griechenlands erreicht. Griechenland selbst wurde in Richtung Kreta umfahren, das heute zwischen 5 und 6 Uhr passiert werden dürfte. Der griechischen Hauptstadt Athen soll auf dem Rückflug von Konstantinopel aus ein Besuch abgestattet werden. Am Dienstag gegen Mittag wird das Luftschiff voraussichtlich Alexandria erreichen. Von hier aus geht die Fahrt weiter nach Jaffa.

25. März 22 Uhr.

Neapel und den qualmenden Vesuv 5,45 Uhr passiert. Weiterfahrt über die Südspitze der Apenninenhalbinsel Kreta. Wetterlage günstig.

25 März 24 Uhr.

Wir verließen 9.30 Uhr abends das italienische Gebiet, überflogen die Nordspitze Siziliens bei starkem Gegenwind und starken Boen in 1300 Meter Höhe. Das Ionische Meer wurde trotzdem um 10 abends erreicht, Kreta soll zwischen 9 Uhr und 10 Uhr vormittags erreicht werden.



Deutsche übersetzt werden.

Radiomitteilungen über den Flug des „Graf Zeppelin“.

Die Ravag wird versuchen, während der Ueberfliegung des österreichischen Gebietes mit dem Luftschiff in radiotelephonischen Gegensprechverkehr zu treten. Dieses Gespräch würde auf alle österreichischen Sender übertragen werden und so den Rundspruchhörern Gelegenheit geboten sein, das Gespräch mit dem Luftschiff zu verfolgen. Die Ueberfliegung Wiens dürfte Donnerstag oder Freitag erfolgen. Die Annäherung des Luftschiffes wird durch Verlautbarungen der Ravag rechtzeitig bekanntgegeben werden.

Doc. 20: Arbeiter-Zeitung (Wien), 42. 1929, no. 85 (26.03.1929), p. 4.

Radiomitteilungen über den Flug des „Graf Zeppelin“.

Die Ravag wird versuchen, während der Ueberfliegung des österreichischen Gebietes mit dem Luftschiff in radiotelephonischen Gegensprechverkehr zu treten. Dieses Gespräch würde auf alle österreichischen Sender übertragen werden und so den Rundspruchhörern Gelegenheit geboten sein, das Gespräch mit dem

Lustschiff zu verfolgen. Die Ueberfliegung Wiens dürfte Donnerstag oder Freitag erfolgen. Die Annäherung des Luftschiffes wird durch Verlautbarungen der Ravag rechtzeitig bekannt gegeben werden.



Der „Zeppelin" über dem Mittelmeer.

Montag kurz vor 1 Uhr früh ist das Luftschiff „Graf Zeppelin" in Friedrichshafen zu einer großen Orientfahrt aufgestiegen. Nach der berühmten Amerikafahrt im Herbst des vorigen Jahres lag das Luftschiff in der Werft in Friedrichshafen. Auf Grund der Erfahrungen, die man auf dem Flug nach Amerika gemacht hatte, wurden verschiedene Verbesserungen an dem Schiff vorgenommen. Vor wenigen Wochen begannen die neuen Probeflüge, und heute schwebt das Luftschiff wieder über dem Meer.

Als es Sonntag startbereit in der Halle lag, pilgerten tausende und tausende Menschen wieder nach Friedrichshafen. Das Bild um die Halle glich genau dem Bild vor dem Abflug nach Amerika. Zeppeline sind in den Grenzlanden um den Bodensee nichts Neues. Bald dreißig Jahre sind es her, daß der alte Graf Zeppelin, der Vielverlachte und Vielverspottete, den Weg seines Sieges über das Luftmeer beschritt. Die vielen Mißerfolge im Anfang ließen ihn nicht erlahmen. Als im August 1908 sein Luftschiff nach dem ersten großen Ueberlandflug bei Echterdingen in der Nähe von Stuttgart zerstört wurde, waren die Spötter schon verstummt. In allen Orten Deutschlands wurden Sammlungen eingeleitet. Zeppelin konnte weiter bauen, von Fortschritt zu Fortschritt eilen. Das neue große Zeppelin-Luftschiff, das im vorigen Jahre seine ersten Fahrten gemacht hat und das nun auf der Fahrt nach Palästina ist, bedeutet einen technischen Fortschritt, den man vor dreißig Jahren nicht einmal zu ahnen wagte. Es ist gewiß noch keine Vollendung. Die Technik kennt keine Vollendung. Das Schauspiel des Aufstieges und der sichere Flug bleiben ein Erlebnis, so oft es sich auch wiederholen mag. Es zieht immer wieder Tausende in seinen Bann; der Triumph des Menschengeistes, die Erfüllung eines alten Menschentraumes behalten unvermindert ihre Anziehungskraft.

Der Kurs des Luftschiffes.

Sonntag abend war das Luftschiff startbereit. Alles war fertig zum Aufstieg, die Fahrgäste, achtundzwanzig an der Zahl, hatten in den Kabinen Platz genommen, die tausendköpfige Zuschauermenge harrte mit wachsender Spannung des Emporsteigens des Luftriesen. Ein junger Mann, erglüht in der Leidenschaft, zu fliegen, von Tatendrang beseelt, wollte sich als blinder Passagier einschleichen. Er hatte nicht das Glück seines amerikanischen Altersgenossen, dem es im vorigen Jahre geglückt war, unbemerkt auf das Luftschiff zu kommen und die Reise nach Europa mitzumachen. Der junge Mensch, ein Kellner aus Salzburg, wurde erwischt. Er mußte enttäuscht abziehen; es war Strafe genug für ihn. Von einer Anzeige sah man ab.

Im letzten Augenblick brachen ungünstige Winde ein, die die Fahrt zu verzögern schienen. Als sich dann der Wind aber plötzlich drehte und die Wetternachrichten günstiger lauteten, gab Dr. Eckener, der Führer des Luftschiffes, das Signal zum Aufstieg. Unter dem lauten Jubel der trotz der Mitternachtsstunde noch immer versammelten Volksmenge erhob sich das Schiff. Schattenhaft zog es in die Nacht.

Es nahm Kurs nach Westen. Bald nach dem Aufstieg wurde es in Konstanz gesichtet. Um ¾2 Uhr früh überflog es die Stadt Waldshut am Rhein. Um 2 Uhr früh verließ es das deutsche Gebiet bei Basel.

Vor 8 Uhr früh wurden die Motore in Marseille gehört, wenige Minuten später tauchte der silberne Körper des Luftschiffes in der Morgensonne auf. Der „Zeppelin" flog zunächst etwas in östlicher Richtung und nahm dann seinen Weg auf das Meer hinaus.

Um ½1 Uhr mittags teilte das Luftschiff funkentelegraphisch mit, daß es Korsika überfliege.

Jubel in Rom.

In den ersten Nachmittagsstunden teilte das Luftschiff durch Funkspruch mit, daß es um 3 Uhr Rom überfliegen werde. Die Nachricht wurde in Rom rasch verbreitet. In allen Straßen und auf allen Plätzen sammelten sich die Menschen und warteten. Fast auf die Minute genau kam das Luftschiff vom Meere her; es kreuzte eine Viertelstunde lang über der Stadt. Die Leute winkten dem sehr niedrig fliegenden Luftschiff zu. Von allen Fenstern, Balkonen und Terrassen wurde das Luftschiff beobachtet und bejubelt. Ueber dem Außenministerium warf das Luftschiff eine mit schwarzrotgoldenen Bändern, den Farben des Deutschen Reiches, geschmückte Botschaft ab. Ein Geschwader italienischer Flugzeuge stieg auf, umkreiste das Luftschiff und gab ihm noch eine Strecke weit das Geleite.

Um 5 Uhr nachmittags befand sich das Luftschiff über Neapel. Von dort nahm es südlichen Kurs.

Donnerstag in Wien.

Die Orientfahrt wird vier Tage dauern. Auf der Rückfahrt wird der „Zeppelin" Wien überfliegen. Das wird voraussichtlich im Laufe des Donnerstag der Fall sein.

Doc. 21: Arbeiter-Zeitung (Wien), 42. 1929, no. 85 (26.03.1929), p. 5.

Der „Zeppelin" über dem Mittelmeer.

Montag kurz vor 1 Uhr früh ist Luftschiff das „Graf Zeppelin" in Friedrichshafen zu einer großen Orientfahrt aufgestiegen. Nach der berühmten Amerikafahrt im Herbst vorigen Jahres lag das Luftschiff in der Werft in Friedrichshafen. Auf Grund der Erfahrungen, die man auf dem Flug nach Amerika gemacht hatte, wurden verschiedene Verbesserungen an dem Schiff vorgenommen. Vor wenigen Wochen begannen die neuen Probeflüge, und heute schwebt das Luftschiff wieder über dem Meer.

Als es Sonntag startbereit in der Halle lag, pilgerten tausende und tausende Menschen wieder nach Friedrichshafen. Das Bild um die Halle glich genau dem Bild vor dem Abflug nach Amerika. Zeppeline sind in den Grenzlanden um den Bodensee nichts Neues. Bald dreißig Jahre sind es her, daß der alte Graf Zeppelin, der Vielverlachte und Vielverspottete, den Weg seines Sieges über das Luftmeer beschritt. Die vielen Mißerfolge im Anfang ließen ihn nicht erlahmen. Als im August 1908 sein Luftschiff nach dem ersten großen Ueberlandflug bei Echterdingen in der Nähe von Stuttgart zerstört wurde, waren die Spötter schon verstummt. In allen Orten Deutschlands wurden Sammlungen ein geleitet. Zeppelin kontte weiter bauen, von Fortschritt zu Fortschritt eilen. Das neue große Zeppelin-Luftschiff, das im vorigen Jahre seine ersten Fahrten gemacht hat und das nun auf der Fahrt nach Palästina ist, bedeutet einen technischen Fortschritt, den man vor dreißig Jahren nicht einmal zu ahnen wagte. Es ist gewiß noch keine Vollendung. Die Technik kennt keine Vollendung. Das Schauspiel des Aufstieges und der sichere Flug bleiben ein Erlebnis, so oft es sich auch wiederholen mag. Es zieht immer wieder Tausende in seinen Bann; der Triumph des Menschengeistes, die Erfüllung eines alten Menschentraumes behalten unvermindert ihre Anziehungskraft.

Der Kurs des Luftschiffes.

Sonntag abend war das Luftschiff startbereit. Alles war fertig zum Aufstieg, die Fahrgäste, achtundzwanzig an der Zahl, hatten in den Kabinen Platz genommen, die tausendköpfige Zuschauermenge harrte mit wachsender Spannung des Emporsteigens des Luftriesen. Ein junger Mann, erglüht in der Leidenschaft, zu fliegen, von Tatendrang beseelt, wollte sich als blinder Passagier einschleichen. Er hatte nicht das Glück seines amerikanischen Altersgenossen, dem es im vorigen Jahre geglückt war, unbemerkt auf das Luftschiff

zu kommen und die Reise nach Europa mitzumachen. Der junge Mensch, ein Kellner aus Salzburg, wurde erwischt. Er mußte enttäuscht abziehen; es war Strafe genug für ihn. Von einer Anzeige sah man ab.

Im letzten Augenblick brachen ungünstige Winde ein, die die Fahrt zu verzögern schienen. Als sich dann der Wind aber plötzlich drehte und die Wetternachrichten günstiger lauteten, gab Dr. Eckener, der Führer des Luftschiffes, das Signal zum Aufstieg. Unter dem lauten Jubel der trotz der Mitternachtsstunde noch immer versammelten Volksmenge erhob sich das Schiff. Schattenhaft zog es in die Nacht.

Es nahm Kurs nach Westen. Bald nach dem Aufstieg wurde es in Konstanz gesichtet. Um ¾2 Uhr früh überflog es die Stadt Waldshut am Rhein. Um 2 Uhr früh verließ es das deutsche Gebiet bei Basel. Vor 8 Uhr früh wurden die Motoren in Marseille gehört, wenige Minuten später tauchte der silberne Körper des Luft schiffes in der Morgensonne auf. Der „Zeppelin“ flog zunächst etwas in östlicher Richtung und nahm dann seinen Weg auf das Meer hinaus.

Um ½1 Uhr mittags teilte das Luftschiff funkentelegraphisch mit, daß es Korsika überfliege.

Jubel in Rom.

In den ersten Nachmittagsstunden teilte das Luftschiff durch Funkspruch mit, daß es um 3 Uhr Rom überfliegen werde. Die Nachricht wurde in Rom rasch verbreitet. In allen Straßen und auf allen Plätzen sammelten sich die Menschen und warteten. Fast auf die Minute genau kam das Luftschiff vom Meere her: es kreuzte eine Viertelstunde lang über der Stadt. Die Leute winkten dem sehr niedrig fliegenden Luftschiff zu. Von allen Fenstern, Balkonen und Terrassen wurde das Luftschiff beobachtet und bejubelt. Ueber dem Außenministerium warf das Luftschiff eine mit schwarzrotgoldenen Bändern, den Farben des Deutschen Reiches, geschmückte Botschaft ab. Ein Geschwader italienischer Flugzeuge stieg auf, umkreiste das Luftschiff und gab ihm noch eine Strecke weit das Geleite.

Um 5 Uhr nachmittags befand sich das Luftschiff über Neapel. Von dort nahm es südlichen Kurs.

Donnerstag in Wien.

Die Orientfahrt wird vier Tage dauern. Auf der Rückfahrt wird der „Zeppelin“ Wien überfliegen. Das wird voraussichtlich im Laufe des Donnerstag der Fall sein.



Eckener grüßt Aegypten.

Funkgrüße an König Fuad. Die politischen „Winde“.

Kairo, 26. März.

Das Luftschiff „Graf Zeppelin“ hat vom Toten Meer kommend Port Said erreicht und ist hier zum Rückfluge umgekehrt. Dr. Eckener sandte dem Ministerpräsidenten von Aegypten folgenden Funkspruch: „Die Bemannung und die Passagiere des „Graf Zeppelin“ am Rand des Landes der tausend Wunder angelangt, bitten Eure Exzellenz, S. M. dem König Fuad ihre achtungsvollen Grüße und ihre Glückwünsche zu Seiner Majestät heutigen Geburtstag zu übermitteln. Sie freuen sich, bald das Vergnügen zu haben, S. M. als hochwillkommenen und geehrten Gast in Deutschland begrüßen zu können.“ Vom Bord des Luftschiffes wird bekannt, daß Dr. Eckener gebeten wurde, er möge auf der Höhe von Port Said, bevor das Luftschiff wieder Kurs nach Hause nehme, eine Botschaft an das ägyptische Volk richten. Eckener habe darauf gesagt: „Von ungünstigen Winden leider gehindert, Aegypten zu überfliegen, grüßen die Passagiere des „Grafen Zeppelin“ von der Schwelle dieses märchenhaften Landes aus das Land und seine uralte Kultur; sie hoffen, daß das nächste Luftschiff, das hierher kommen wird, günstigere Wetterbedingungen vorfinden möge und dem ägyptischen Volk das moderne Luftschiff als ein Symbol des friedlichen Verbindungsmittels zwischen den Völkern zeigen wird.“ Dr. Eckener meinte, wie dazu berichtet

(Weiteres siehe Beilage!)

Doc. 22: Vorwärts, 46. 1929, no. 145 (27.03.1929), p. 2.

Eckener grüßt Aegypten.

Funkgrüße an König Fuad. Die politischen „Winde“.

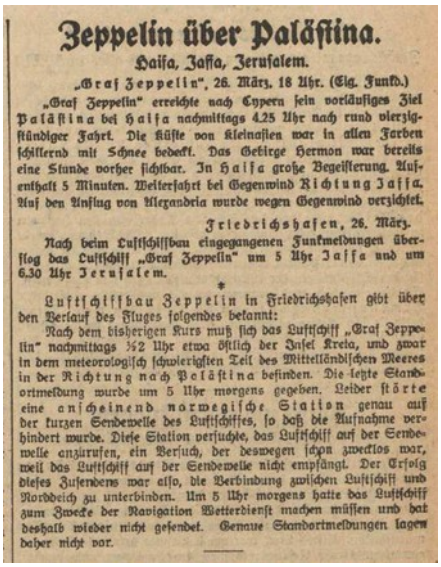
Cairo, 26 März.

Das Luftschiff „Graf Zeppelin“ hat vom Toten Meer kommend Ortszeit erreicht und ist hier zum Rückflug umgekehrt. Dr. Eckener sandte dem Ministerpräsidenten von Aegypten folgenden Funkspruch: „Die Bemannung und die Passagiere des „Graf-Zeppelin“ am Rand des Landes der tausend Wunder angelangt, bitten eure Exzellenz, S. M. dem König Fuad ihre achtungsvollen Grüße und ihre Glückwünsche zu Seiner Majestät heutigen Geburtstag zu übermitteln. Sie freuen sich, bald das Vergnügen zu haben, S. M. als hochwillkommenen und geehrten Gast in Deutschland begrüßen zu können.“

Vom Bord des Luftschiffes wird bekannt, daß Dr. Eckener gebeten wurde, er möge auf der Höhe von Port Said, bevor das Luftschiff wieder Kurs nach Hause nehme, eine Botschaft an das ägyptische Volk richten. Eckener habe ich darauf gesagt: „Von ungünstigen Winden leider gehindet, Aegypten zu überfliegen, grüßen die Passagiere des „Grafen Zeppelin“ von der Schwelle dieses märchenhaften Landes aus das Land und seine uralte Kultur; sie hoffen, daß das nächste Luftschiff, das hierher kommen wird, günstigere Wetterbedingungen vorfinden möge und dem ägyptischen Volk das moderne Luftschiff als ein Symbol des friedlichen Verbindungsmittels zwischen den Völkern zeigen wird.“ Dr. Eckener meinte, wie dazu berichtet

wird, die ungünstigen politischen Winde, eine Anspielung auf das englische Verbot der Ueberfliegung Aegyptens.

(Weiteres siehe Beilage!)



Zeppelin über Palästina.

Haifa, Jaffa, Jerusalem.

„Graf Zeppelin", 26. März, 18 Uhr. (Eig. Funkd.)

„Graf Zeppelin" erreichte nach Cypern sein vorläufiges Ziel Palästina bei Haifa nachmittags 4.25 Uhr nach rund vierzigstündiger Fahrt. Die Küste von Kleinasien war in allen Farben schillernd mit Schnee bedeckt. Das Gebirge Hermon war bereits eine Stunde vorher sichtbar. In Haifa große Begeisterung. Aufenthalt 5 Minuten. Weiterfahrt bei Gegenwind Richtung Jaffa. Auf den Anflug von Alexandria wurde wegen Gegenwind verzichtet.

Friedrichshafen, 26. März.

Nach beim Luftschiffbau eingegangenen Funkmeldungen überflog das Luftschiff „Graf Zeppelin" um 5 Uhr Jaffa und um 6.30 Uhr Jerusalem.

*

Luftschiffbau Zeppelin in Friedrichshafen gibt über den Verlauf des Fluges folgendes bekannt:

Nach dem bisherigen Kurs muß sich das Luftschiff „Graf Zeppelin" nachmittags ½2 Uhr etwa östlich der Insel Kreta, und zwar in dem meteorologisch schwierigsten Teil des mittelländischen Meeres in der Richtung nach Palästina befinden. Die letzte Standortmeldung wurde um 5 Uhr morgens gegeben. Leider störte eine anscheinend norwegische Station genau auf der kurzen Sendewelle des Luftschiffes, so daß die Aufnahme verhindert wurde. Diese Station versuchte, das Luftschiff auf der Sendewelle anzurufen, ein Versuch, der deswegen schon zwecklos war, weil das Luftschiff auf der Sendewelle nicht empfängt. Der Erlfog dieses Zusendens war also, die Verbindung zwischen Luftschiff und Norddeich zu unterbinden. Um 5 Uhr morgens hatte das Luftschiff zum Zwecke der Navigation Wetterdienst machen müssen und hat deshalb wieder nicht gesendet. Genaue Standortmldungen lagen daher nicht vor.

Doc. 23: Vorwärts, 46. 1929, no. 145 (27.03.1929), p. 5.



Der Orientflug des „Zeppelin".

Die Meldungen von dem Orientflug des „Zeppelin" laufen nur spärlich ein. Das Luftschiff, das Montag um 5 Uhr nachmittags Neapel überflogen hatte, erreichte noch Montag abend die Insel Korfu. Dienstag um ½1 Uhr früh befand es sich westlich des Kaps Gorompos auf der Insel Kephallonia. In den ersten Morgenstunden ist es dann mit dem deutschen Dampfer „Oceana", der eine Vergnügungsfahrt im Mittelmeer macht, in funkentelegraphische Verbindung gekommen. Zeitlich früh überflog es die Insel Kreta. Es befand sich da in dem meteorologisch schwierigsten Teil des Mittelmeeres.

Um 5 Uhr früh traf eine Funkmeldung des Luftschiffes in Friedrichshafen ein. Dann störte eine Radiostation die Verbindung. Es wird vermutet, daß es eine norwegische Station war, die auf der Sendewelle des Luftschiffes mit dem Schiff in Verbindung zu kommen versuchte. Der Versuch war zwecklos, da das Luftschiff auf der Sendewelle nicht empfängt.

Dienstag um 1 Uhr mittags war dann wieder eine Verbindung mit dem Luftschiff zu bekommen; es befand sich um 1 Uhr mittags über der Westspitze der Insel Cypern, also nicht mehr weit von der asiatischen Küste entfernt.

Palästina erreicht.

Dienstag um 4 Uhr 25 Minuten nachmittags traf in Friedrichshafen vom Bord des Luftschiffes die Funkmeldung ein, daß es den Hafen Haifa in Palästina überflogen habe. Nach einem Aufenthalt von fünf Minuten flog der „Zeppelin" bei Gegenwind in der Richtung auf Jaffa weiter. Auf den Anflug von Alexandria wurde wegen heftiger Gegenwinde verzichtet.

Das Luftschiff erreichte um 5 Uhr Jaffa und überflog um 6 Uhr 30 Minuten Jerusalem.

Doc. 24: Arbeiter-Zeitung (Wien), 42. 1929, no. 86 (27.03.1929), p. 5.

Der Orientflug des „Zeppelin"

Die Meldungen von dem Orientflug des „Zeppelin" laufen nur spärlich ein. Das Luftschiff, das Montag um 5 Uhr nachmittags Neapel überflogen hatte, erreichte noch Montag abend die Insel Korfu. Dienstag um ½1 Uhr früh befand es sichwestlich des Kaps Gorompos aus der Insel Kephalonia. In den ersten Morgenstunden ist es dann mit dem deutschen Dampfer „Oceana", der eine Vergnügungsfahrt im Mittelmeer macht, in funkentelegraphische Verbindung gekommen. Zeitlich früh über flog es die Insel Kreta. Es befand sich da in dem meteorologisch schwierigsten Teil des Mittelmeeres.

Um 5 Uhr früh traf eine Funkmeldung des Luftschiffes in Friedrichshafen ein. Dann störte eine Radiostation die Verbindung. Es wird vermutet, daß es eine norwegische Station war, die auf der Sendewelle des Luftschiffes mit dem Schiff in Verbindung zu kommen versuchte. Der Versuch war zwecklos, da das Luftschiff auf der Sende welle nicht empfängt.

Dienstag um 1 Uhr mittags war dann wieder eine Verbindung mit dem Luftschiff zu bekommen; es befand sich um 1 Uhr mittags über der Westspitze der Insel Cypern, also nicht mehr weit von der asiatischen Küste entfernt.

Palästina erreicht.

Dienstag uin 4 Uhr 25 Minuten nachmittags traf in Friedrichshafen vom Bord des Lusschiffes die Funkmeldung ein, daß es den Hafen Haifa in Palästina überflogen habe. Nach einem Aufenthalt von fünf Minuten flog der „Zeppelin" bei Gegenwind in der Richtung auf Jaffa weiter. Auf den Anflug von Alexandria wurde wegen heftiger Gegenwinde verzichtet.

Das Luftschiff erreichte um 5 Uhr Jaffa und überflog um 6 Uhr 30 Minuten Jerusalem.



Zeppelin auf dem Rückflug.

Landung in Friedrichshaven voraussichtlich Donnerstag.

„Graf Zeppelin", 27. März. 1,30 Uhr nachts. (Eigener Funkbericht.)

„Graf Zeppelin" überflog gegen 17 Uhr am Dienstag Telawiw und das benachbarte Jaffa noch bei Tageslicht. Die Straßen waren voller Menschen, die wie Ameisen umherliefen. Als wir nach kurzem Rundflug die Stadt verließen, war bereits völlige Dunkelheit eingetreten. Ueber dem in der Nähe von Jaffa gelegenen englischen Militärflugplatz wurden nach kurzem Manöver drei Säcke mit Post abgeworfen. Dann nahm das Schiff in 1100 Meter Höhe Kurs auf Jerusalem, das um 18,20 Uhr erreicht wurde. In 1300 Meter Höhe wurde Jerusalem mit dem Oelberg angesteuert. Wir erreichten die Stadt bei völliger Dunkelheit, wenige Minuten später herrlicher Mondaufgang. Trotz der außerordentlichen Höhe waren viele Hunderte von Menschen in den Straßen zu erkennen. Die deutsche Kolonie war zahlreich versammelt. Gegen 18,30 Uhr erreichten wir das Tote Meer, das 400 Meter unter dem Meeresspiegel liegt. Das Luftschiff befand sich bei der Ueberfahrt über das Tote Meer 156 Meter unter dem Meeresspiegel. Es ist das wohl das erstemal, daß ein Luftschiff unter dem Meeresspiegel geflogen ist. 10 Minuten später mußten wir wieder eine Höhe von 1100 Meter erreichen, da wir über Jerusalem und den Oelberg zurückflogen, die 800 bzw. 900 Meter hoch liegen. Wir passierten Jerusalem in völliger Dunkelheit, trotzdem waren, wie beim ersten Besuch, in den Straßen viele hundert Menschen versammelt.

Später nahmen wir Kurs auf Port Said, von dort flogen wir an der ägyptischen Küste entlang, die wir kurz vor Alexandria nach 22,30 Uhr in Richtung Athen verließen. Athen wird voraussichtlich am Mittwochvormittag nach 56stündigem Flug erreicht werden. Von dort geht der Kurs nach Konstantinopel, das gegen 15 Uhr überflogen werden dürfte. Die Weiterfahrt geht über Warna in Bulgarien am Schwarzen Meer, Bukarest, Belgrad, Budapest und Wien, das am Donnerstag im Laufe des Vormittags angesteuert werden soll. Die Landung in Friedrichshafen ist für Donnerstag mittag oder für die ersten Nachmittagsstunden vorgesehen. An Bord ist alles wohl. Da Schiff dürfte bis Wien rund 6000 km zurückgelegt haben.

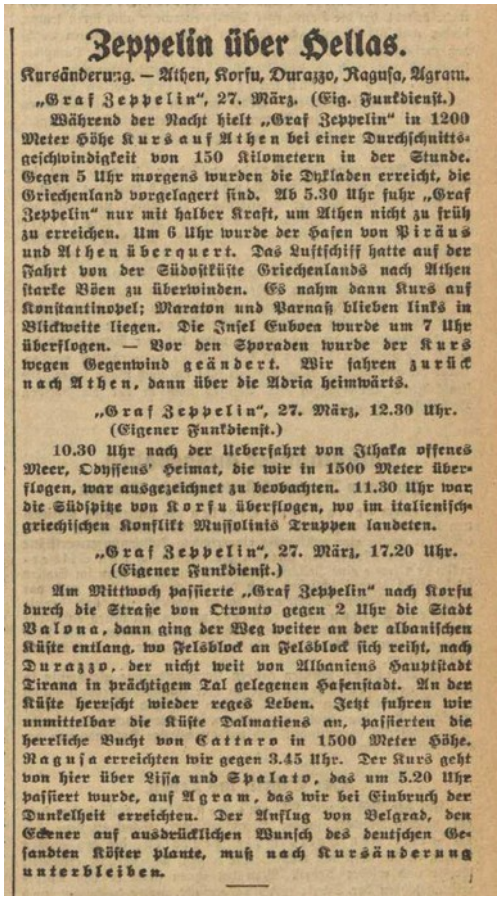
Friedrichshafen, 27 März.

Das Luftschiff „Graf Zeppelin" befand sich nach einer hier eingetroffenen Nachricht um 4 Uhr nordwestlich der Insel Milos und um 6 Uhr über Athen. Das Luftschiff nimmt Kurs auf Konstantinopel.

„Graf Zeppelin", 27. März, 12,08 Uhr. (Eigener Funkbericht.)

„Graf Zeppelin" passierte 8 Uhr den Golf von Salamis, dann den Golf von Corinth. Rechts und links imposante Schneeberge. Gegen 10 Uhr Patras überfahren. Die Stadt hat ein glänzendes Bild. Die Weiterfahrt erfolgt in Richtung Korfu, Fiume, Triest bei außerordentlich starker Luftbewegung.

Doc. 25: Der Abend : Spätausgabe des „Vorwärts", 46. 1929, no. 146 (28.03.1929), p. 2.



Zeppelin über Hellas.

Kursänderung. — Athen, Korfu, Durazzo, Ragusa, Agram.

„Graf Zeppelin", 27. März. (Eig. Funkdienst.)

Während der Nacht hielt „Graf Zeppelin" in 1200 Meter Höhe Kurs auf Athen bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 150 Kilometern in der Stunde. Gegen 5 Uhr morgens wurden die Dykladen erreicht, die Griechenland vorgelagert sind. Ab 5.30 Uhr fuhr „Graf Zeppelin" nur mit halber Kraft, um Athen nicht zu früh zu erreichen. Um 6 Uhr wurde der Hafen von Piräus und Athen überquert. Das Luftschiff hatte auf der Fahrt von der Südostküste Griechenlands nach Athen starke Böen zu überwinden. Es nahm dann Kurs auf Konstantinopel; Maraton und Parnaß blieben links in Blickweite liegen. Die Insel Euboea wurde um 7 Uhr überflogen. — Vor den Sporaden wurde der Kurs wegen Gegenwind geändert. Wir fahren zurück nach Athen, dann über die Adria heimwärts.

„Graf Zeppelin", 27. März, 12.30 Uhr.
(Eigener Funkdienst.)

10.30 Uhr nach der Ueberfahrt von Ithaka offenes Meer, Odysseus' Heimat, die wir in 1500 Meter überflogen, war ausgezeichnet zu beobachten. 11.30 Uhr war die Südspitze von Korfu überflogen, wo im italienisch-griechischen Konflikt Mussolinis Truppen landeten.

„Graf Zeppelin", 27. März, 17.20 Uhr.
(Eigener Funkdienst.)

Am Mittwoch passierte „Graf Zeppelin" nach Korfu durch die Straße von Otronto gegen 2 Uhr die Stadt Valona, dann ging der Weg weiter an der albanischen Küste entlang, wo Felsblock an Felsblock sich reiht, nach Durazzo, der nicht weit von Albaniens Hauptstadt Tirana in prächtigem Tal gelegenen Hafenstadt. An der Küste herrscht wieder reges Leben. Jetzt fuhren wir unmittelbar die Küste Dalmatiens an, passierten die herrliche Bucht von Cattaro in 1500 Meter Höhe. Ragusa erreichten wir gegen 3.45 Uhr. Der Kurs geht von hier über Lissa und Spalato, das um 5.20 Uhr passiert wurde, auf Agram, das wir bei Einbruch der Dunkelheit erreichten. Der Anflug von Belgrad, den Eckener auf ausdrücklichen Wunsch des deutschen Gesandten Köster plante, muß nach Kursänderung unterbleiben.

Doc. 26: Vorwärts, 46. 1929, no. 147 (28.03.1929), p. 5.

Zeppelin über Hellers.

Kursanderung. – Athen, Korfu, Durazzo, Ragusa, Agram.

„Graf Zeppelin", 27. März. (Eig. Funkdienst.)

Während der Nacht hielt „Graf Zeppelin" in 1200 Meter Höhe Kurs auf Athen bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 150 Kilometern in der Stunde. Gegen 5 Uhr morgens wurden die Dykladen [sic!] erreicht, die Griechenland vorgelagert sind. Ab 5:30 Uhr fuhr „Graf Zeppelin" nur mit halber Kraft, um Athen nicht zu früh zu erreichen. Um 6 Uhr früh wurde der Hafen von Piräus und Athen überquert. Das Luftschiff hatte auf der Fahrt von der Südostküste Griechenlands nach Athen starke Böen zu überwinden. Es nahm dann Kurs auf Konstantinopel; Maraton und Parnaß blieben links in Blickweite liegen. Die Insel Euboea wurde um 7 Uhr überflogen. – Vor den Sporaden wurde der Kurs wegen Gegenwind geändert. Wir fahren zurück nach Athen, dann über die Adria heimwärts.

„Graf Zeppelin", 27. März, 12.30 Uhr. (Eigener Funkdienst.)

10.30 Uhr nach der Überfahrt von Ithaka offenes Meer, Odysseus' Heimat, die wir in 1500 Meter überflogen, war ausgezeichnet zu beobachten. 11:30 Uhr war die Südspitze von Korfu überflogen, wo im italienisch-griechischen Konflikt Mussolinis Truppen landeten.

„Graf Zeppelin", 27. März, 17.20 Uhr. (Eigener Funkdienst.)

Am Mittwoch passierte „Graf Zeppelin" nach Korfu durch die Straße von Otronto gegen 2 Uhr die Stadt Valona, dann ging der Weg weiter an der albanischen Küste entlang, wo Felsblock an Felsblock sich reit, nach Durazzo, der nicht weit von Albaniens Hauptstadt Tirana in prächtigem Tal gelegenen Hafenstadt. An der Küste herrscht wieder reges Leben. Jetzt fuhren wir unmittelbar die Küste Dalmatiens an, passierten die herrliche Bucht von Cattaro in 1500 Meter Höhe. Ragusa erreichten wir gegen 3.45 Uhr. Der Kurs geht von hier über Lissa und Spalato, dass um 5.20 Uhr passiert wurde, auf ein Agram, das wir bei Einbruch der Dunkelheit erreichten. Der Anflug von Belgrad, den Eckener auf ausdrücklichen Wunsch des deutschen Gesandten Köster plante, muss nach Kursänderung unterbleiben.



BERLIN
Donnerstag
28. März
1929

Der Abend

10 Pf.
Nr. 148
B 74
46. Jahrgang.

Erscheint täglich außer Sonntags. Zugleich Abendausgabe des „Vorwärts". Bezugspreis beide Ausgaben 85 Pf. pro Woche, 3,60 M. pro Monat. Redaktion und Expedition: Berlin SW 68, Lindenstr. 3

Spätausgabe des „Vorwärts"

Anzeigenpreis: Die einspaltige Nonpareillezeile 80 Pf., Reklamezeile 5 M. Ermäßigungen nach Tarif. Postscheckkonto: Vorwärts-Verlag G. m. b. H., Berlin Nr. 37 536. Fernsprecher: Dönhoff 292 bis 297

Zeppelins Heimkehr.

10,17 Uhr gelandet. 81 Stunden in der Luft 8500 km zurückgelegt.

Friedrichshafen, 28. März.
(Bericht unseres Sonderkorrespondenten.)

„Graf Zeppelin" ist am Donnerstag vormittag nach einer für die Führung und Passagiere unangenehmen naßkalten Nachtfahrt in Friedrichshafen glatt gelandet. Das Schiff war insgesamt 81 Stunden in der Luft. Die zurückgelegte Kilometerzahl ist 8500.

Schon nach unserer Umkehr vor den Sporaden und der Rückkehr nach Athen am Mittwoch vormittag fürchtete Dr. Eckener an, daß wir nach der Wetterkarte im weiteren Verlauf der Fahrt auf Gegenwinde stoßen und starke Böen zu verzeichnen haben würden. Wer konnte sich darüber aufregen? An Gegenwinde und Böen hatten wir uns in den drei Tagen bereits gewöhnt, wie der Mensch an das tägliche Brot. Aber es kam schlimmer. Als wir bei Spalato in Jugoslawien nach einer sehr langen Fahrt über Wasser endlich wieder über Land gingen, fing es bereits an. Das Tempo des Luftriesen verminderte sich zeitweise auf 55 Kilometer pro Stunde. Ausweichen konnten wir dem Gegenwind und den Böen nicht, da uns links und rechts Vorberge daran hinderten. Es ging deshalb auf und ab, um eine bessere Position zu suchen. Alle Mann an Bord frören. Wien konnten wir in Anbetracht der schwierigen Wetterverhältnisse überhaupt nur auf kurzen Umwegen erreichen. Aus der gegen 12 Uhr angesetzten Ankunftszeit wurde es nach 1 bzw. 2 Uhr, bis wir schließlich um 3 Uhr eintrafen, von strömendem Regen empfangen. Das Wetter ließ sich auch nicht von der Radioansprache des Reichstagspräsidenten Löbe an die Wiener Bevölkerung beeinflussen. Die Stadt bildete ein großes Lichtermeer, sonst war nichts zu sehen, nichts zu erkennen. Als wir dann nach einer kurzen Schleife über die Innenstadt davonfuhren, regnete es fast noch mehr als bei der Ankunft. Unser Kurs war jetzt zunächst auf Linz gerichtet. Es ging mit 80 Kilometer vorwärts. Je mehr wir uns dem Heimathafen des „Graf Zeppelin" näherten, desto elender wurde das Wetter. Ein richtiges „Saumetter", sagte Dr. Eckener ernüchtert. Nebelwolken wechselten mit Nebelfetzen. Eine Stunde lang fuhren wir rechts und links, oben und unten nichts anderes als „ewigen Brei", wie die Luftschiffer sachmännisch den Nebel nennen. Die Führung versuchte ununterbrochen, Sicht zu gewinnen. Wir stiegen auf 1300 Meter, so daß die Scheiben der Führergondel völlig gefroren, gingen wieder runter auf 100 und 500 Meter. Alles vergeblich. Dem Schiff bleibt nichts weiter übrig, als vorläufig nach dem Kompaß und nach der Uhr zu fahren.

Wieder in Deutschland.

Endlich gegen 6.20 Uhr vormittags ein Lichtblick. Der Nebel wird dünner und dünner. Inzwischen haben wir Oesterreich verlassen und Kurs auf die Südspitze des Böhmerwaldes genommen. Als erste deutsche Stadt entdecken wir nach unserem Ausflug durch die Lüfte Burghausen an der Grenze zwischen Oesterreich und Bayern. Wir erkennen es an den Bauten und der Salzach. Weitere ziehen Nebelfetzen in Windeseile an uns vorüber. Hier und dort geraten wir wieder in kleinere Nebelmassen. Immerhin besteht — wenn auch nur schwach — Orientierungsmöglichkeit. Unter uns die Bahnlinie nach München! Sie verrät den neuesten Kurs zum Heimathafen: München—Ulm. In jedem Ort, jeder Stadt, die wir in Deutschland passieren, stehen hundrede von Menschen, schwenken Tücher und grüßen den „Graf Zeppelin". München stauern wir 7.45 Uhr an. Auch hier allgemeine Aufmerksamkeit vor dem in der Luft dahinsausenden Wunder. Bald tümpeln wir wieder mit Gegenwind und Nebelbänken. Es ist eisig kalt. Sicht nach unten ist unmöglich. Stampfend arbeiten die Motoren. Das Schiff geht nach oben auf 1500 bis 1600 Meter; auch hier endloser Nebel. Wiederum kann nur nach Kompaß und Zeitangabe gefahren werden. So geht es weiter über Ulm, Schloß Gebsch, dem Wohnsitz des Grafen Brandenstein-Zeppelin, über Biberach, wo die älteste Tochter Zeppelins wohnt, nach Friedrichshafen, dem Ausgangspunkt und Endziel unserer Fahrt. Auch hier läßt das Wetter zu wünschen übrig. Dennoch ist eine Landung möglich.

Landung in Friedrichshafen.

Die Manöver beginnen. Ein Gruß zunächst der Vaterstadt. Dann geht „Graf Zeppelin" noch einmal aufwärts zur Vorbereitung der Landung. Als die erforderliche Höhe erreicht ist, erklingen aus der Führergondel die Zeichen für die Motorengondeln. Die Maschinen, die 2½ Tage und 4½ Nächte rastlos gearbeitet haben, daß es fast wie ein Wunder klingt, setzen aus. Ihr brausendes Spiel, an das wir uns bereits gewöhnt haben, hört auf — es fehlt plötzlich etwas. Und während wir uns darüber unterhalten, daß der Mensch doch immer von Gewohnheiten abhängig ist, gleitet „Graf Zeppelin" langsam zur Erde. Von der riesigen Luftschiffhalle grüßen ihn die Farben der Republik: Schwarzrotgold. Bald liegt das Schiff, von Hunderten von Händen geführt, in der Halle.

Eine neue luftschiffische Glanzleistung ist vollbracht, Glanzleistung von Schiff, Führung und Besatzung. Wer sie miterleben durfte, wird sich ihrer zeitlebens erinnern. Dank allen, die zu diesem neuen Wert beigetragen, uns die Möglichkeit gegeben haben, einen Ausflug in die große und in Wirklichkeit so kleine Welt tun zu dürfen, Dank vor allem dem ersten Führer und der Seele des Schiffes — Dr. Eckener.

Ueber Wien.

Wien, 28. März. (Eigenbericht.)

„Graf Zeppelin" ist heute um 3 Uhr nachts über Wien gelangen. Man hatte ihn ursprünglich erst für Donnerstag vormittag erwartet. Um Mitternacht kommen wurde durch Radio mitgeteilt, daß er gegen Mitternacht kommen würde. Trotz starken Regens erwarteten viele Tausende auf den Straßen das Luftschiff und harrten unentwegt bis 3 Uhr morgens aus. Der Chefredakteur des „Tag, Pressedienstes" warf über Wien einen Brief für die „Arbeiter-Zeitung" ab, in dem er die Fahrt des „Graf Zeppelin" schilderte. — Reichstagspräsident Löbe hat über Wien einen Brief an Bürgermeister Seitz mit schwarzrotgoldenen und weißroten Bändern abgeworfen, in dem er dem Bürgermeister und der Bevölkerung Wiens Grüße entbietet und seiner Freude darüber Ausdruck gibt, daß er wieder über deutschen Boden sei. —

Beide Briefe wurden im östlichen Stadtbezirk Simmering (XI.) in einem Garten von einer Gärtnersfrau um 5 Uhr morgens gefunden und sofort der „Arbeiter-Zeitung" zugestellt.

Der Brief an die Wiener Arbeiter-Zeitung.

Wien, 28. März. (Eigenbericht.)

Der Brief vom Zeppelin lautet:

„Liebe Genossen! Ich bin mit meinem Bericht nicht fertig geworden. Einmal hatte ich mit Telegrammen viel zu tun, dann wurde Wien früher als vorausgesehen, angesteuert. Ich begnüge mich daher mit einem Bericht über die allgemeinen Eindrücke der parteigenössischen Reiseteilnehmer und das Erlebnis dieser Fahrt. Alle Teilnehmer sind überzeugt, daß dem Luftschiff in der Luftschiffindustrie die Zukunft gehört. Wir haben zur Zurücklegung von 8300 Kilometer (Friedrichshafen—Pulstino—Wien—Friedrichshafen) rund 80 Stunden gebraucht. Am Donnerstag vormittag um 8 Uhr dürften wir landen. Das Schiff hat jedoch noch für drei Tage Gas und Oel. Wir haben Wien in einer Höhe von 700 Meter bei einer Geschwindigkeit von 120 Kilometer pro Stunde überflogen. Palästina wurde am Dienstagmorgen kurz nach 7 Uhr verlassen. Wir flogen zuerst in der Richtung nach Beirut, dann nach Kreta und von hier aus über die Inseln. Sie werden um 4 Uhr mit 160 Kilometer Geschwindigkeit in großer Höhe überflogen. Kurz nach 6 Uhr waren wir über Athen, dessen Hafen Piräus wir zunächst überquerten. In der Richtung Lybien ging es weiter, unterwegs Marathon und andere bekannte Städte. Von den Sporaden wurden schwere Gewitter angekündigt. Dr. Eckener entschloß sich zur Rückkehr und flog über Athen, den Golf von Patras und den Golf von Korinth über Ithaka die adriatische Küste entlang nach Korfu und längs der albanischen Küste nach dem herrlich gelegenen Durazzo, wo Flieger aufstiegen, um uns zu begrüßen, endlich über Cattaro und Ragusa, um bei Spalato wieder über Land zu sein. Dann ging es weiter über Agram, Budapest und Preßburg, und jetzt fuhren wir auf Wien zu, das wir gegen 2 Uhr morgens erreichen werden.

Alle ohne Unterschied sind begeistert.

Wir würden gern noch mehrere Tage fliegen. Reichstagspräsident Löbe hat heute abend in der Passagiergondel eine Dankrede an Dr. Eckener gehalten, den er als Pionier der Lüfte feierte und dreimal hochleben ließ.

•

Der Wiener Rundfunk begrüßte und beglückwünschte Schiff und Passagiere und sprach die Hoffnung auf baldige Wiederkehr des Schiffes aus. Reichstagspräsident Löbe antwortete auf die Begrüßung, er selbst den Wienern mit, das Schiff habe eine große Reise hinter sich und habe leider den Plan, Wien zu besuchen, infolge des heftigen Regens aufgeben müssen.

Schmock im Zepp.

Moses Eckener. — Aphrodite nimmt reißaus!

Wie ein Hugenberg-Journalist die Zeppelinreise erlebt, dafür eine kleine Stilprobe aus Rolf Brandts Reiseberichte im „Lokal-Anzeiger":

Dr. Eckener wird bei Tisch nur noch Moses genannt. Er darf die verheißenen Länder nur sehen. Da ist die zärtlich geschwungene Bucht von Paphos, wo die schaumgeborene Aphrodite ans Land stieg. Hier haben die Wellen nach Rosen geduftet, und der Himmel war früher wie Mandelblüten. Heute ist es kalt und grau, und das Meer ist sehr entgöttert. Ach, ich fürchte, die heiteren Götter der Griechen wollen nichts mit uns zu tun haben, weil wir eine ganze Ladung deutscher Politiker sind. Siehe, Aphrodite floh, siehe, Zeus barg sein Haupt!

Rolf Brandt irrt. Schon bei seiner Geburt sind die Grazien gestohen, hat die Muse ihr Haupt verhüllt. Auch diesmal dürften die Götter Griechenlands lediglich vor seinen Schmockreden ausgerissen sein.

Sturz durch die Brücke

*

Ein schwerer Unglücksfall ereignete sich auf der Straße von Wendisch Rietz nach Silberberg. Ein Traktor mit zwei Anhängern brach auf der Schleusenbrücke an der Neuen Mühle durch und stürzte mit der Brücke in die Tiefe. Während der Fahrer sich durch rechtzeitiges Abspringen retten konnte, wurde der Begleiter mitgerissen und fand dabei den Tod.

Doc. 27: Der Abend : Spätausgabe der „Vorwärts", 46. 1929, no. 148 (28.03.1929), p. 1.

Zeppelins Heimkehr.

10,17 Uhr gelandet. 81 Stunden in der Luft 8500 km zurückgelegt.

Friedrichshafen, 28. März. (Bericht unseres Sonderkorrespondenten.)

„Graf Zeppelin" ist am Donnerstag vormittag nach einer für die Führung und Passagiere unangenehmen naßkalten Nachtfahrt in Friedrichshafen glatt gelandet. Das Schiff war insgesamt 81 Stunden in der Luft. Die zurückgelegte Kilometerzahl ist 8500.

Schon nach unserer Umkehr vor den Sporaden und der Rückkehr nach Athen am Mittwoch vormittag kündigt der Dr. Eckener an, daß wir nach der Wetterkarte im weiteren Verlauf der Fahrt auf Gegenwinde stoßen und starke Böen zu verzeichnen haben würden. Wer konnte sich darüber aufregen? An Gegenwinde und Böen hatten wir uns in den drei Tagen bereits gewöhnt, wie der Mensch an das tägliche Brot. Aber es kam schlimmer. Als wir bei Spalato in Jugoslawien nach einer sehr langen Fahrt über Wasser endlich wieder über Land gingen, fing es bereits an. Das Tempo des Luftriesen verminderte sich zeitweise auf 55 Kilometer pro Stunde. Ausweichen konnten wir dem Gegenwind und den Böe nicht, da uns links und und rechts Vorberge daran hinderten. Es ging deshalb auf und ab, um eine bessere Position zu suchen. Alle Mann an Bord froren. Wien konnten wir in Anbetracht der schwierigen Wetterverhältnisse überhaupt nur auf kurzen Umwegen erreichen. Aus der gegen 12 Uhr angesetzten Ankunftszeit wurde es nach 1 bzw. 2 Uhr, bis wir schließlich um 3 Uhr eintreffen, von strömendem Regen empfangen. Das Wetter ließ sich auch nicht von der Radioansprache des Reichstagspräsidenten Löbe an die Wiener Bevölkerung beeinflussen. Die Stadt bildete ein großes Licht mehr, sonst war nichts zu sehen, nichts zu erkennen. Als wir dann nach einer kurzen Schleife über die Innenstadt davon fuhren regnete es fast noch mehr als bei der Ankunft. Kurs war jetzt zunächst auf Linz gerichtet. Es ging mit 80 km vorwärts. Je mehr wir uns dem Heimathafen des „Graf Zeppelin“ näherten, desto elender wurde das Wetter. Ein richtiges „Sauwetter“, sagte Dr. Eckener empört. Nebelwolken wechselten mit Nebelfetzen. Eine Stunde lang sahen wir rechts und links, oben und unten nichts anderes als „ewigen Dreck“, wie der Luftschiffer fachmännisch den Nebel nennen. Die Führung versuchte ununterbrochen, Sicht zu gewinnen. Wir stiegen auf 1500 Meter, so daß die Scheiben der Führergondel völlig gefroren, gingen wieder runter auf 100 und 500 Meter. Alles vergeblich. Dem Schiff bleibt nichts weiter übrig, als vorläufig nach dem Kompass und nach der Uhr zu fahren.

Wieder in Deutschland.

Endlich gegen 6.20 Uhr vormittags ein Lichtblick. Der Nebel wird dünner und dünner. Inzwischen haben wir Oesterreich verlassen und Kurs auf die Südspitze des Böhmerwaldes genommen. Als erste deutsche Stadt entdecken wir nach unserem Ausflug durch die Lüfte Burghausen an der Grenze zwischen Österreich und Bayern. Wir erkennen es an den Bauten und der Salzach. Weiter ziehen Nebelfetzen in Windeseile an uns vorüber. Hier und dort geraten wir wieder in kleinere Nebelmassen. Immerhin besteht – wenn auch nur schwach – Orientierungsmöglichkeit. Unter uns die Bahnlinie nach München! Sie verrät den neuesten Kurs zum Heimathafen: München–Ulm. In jedem Ort, jeder Stadt die wir in Deutschland passieren, stehen Hunderte von Menschen, schwenken Tücher und grüßen den „Graf Zeppelin“. München steuern wir 7.45 Uhr an. Auch hier allgemeine Aufmerksamkeit vor dem in der Luft dahin sausenden Wunder. Bald kämpfen wir wieder mit Gegenwind und Nebelbänken. Es ist eisig kalt. Sicht nach unten ist unmöglich. Stampfend arbeiten die Motoren. Das Schiff geht nach oben auf 1500 bis 1600 Meter; auch hier endloser Nebel. Wiederum kann nur nach Kompaß und Zeitangabe gefahren werden. So geht es weiter über Ulm, Schloß Erbach, dem Wohnsitz des Grafen Brandenstein-Zeppelin, über Biberach, wo die älteste Tochter Zeppelins wohnt, nach Friedrichshafen, dem Ausgangspunkt und Endziel unserer Fahrt. Auch hier lässt das Wetter zu wünschen übrig. Dennoch ist eine Landung möglich.

Landung in Friedrichshafen,

Die Manöver beginnen. Ein Gruß zunächst der Vaterstadt. Dann geht „Graf Zeppelin“ noch einmal aufwärts zur Vorbereitung der Landung. Als die erforderliche Höhe erreicht ist, erklingen aus der Führergondel die Zeichen für die Motorengondeln. Die Maschinen die 3½ Tage und 4½ Nächte rastlos gearbeitet haben, daß es fast wie ein Wunder klingt, setzen aus. Ihr brausendes Spiel, an das wir uns bereits gewöhnt haben, hört auf – es fehlt plötzlich etwas. Und während wir uns darüber unterhalten, dass der Mensch doch immer von Gewohnheiten abhängig ist, gleitet „Graf Zeppelin“ langsam zur Erde. Von der riesigen Luftschiffhalle grüßen ihn die Farben der Republik: Schwarzrotgold. Bald liegt das Schiff, von Hunderten von Händen geführt, in der Halle.

Eine neue lufttechnische Glanzleistung ist vollbracht, Glanzleistung von Schiff, Führung und Besatzung. Wer sie miterleben durfte, wird sich ihrer zeitlebens erinnern. Dank allen, die zu diesem neuen Werk beigetragen, uns die Möglichkeit gegeben haben, einen Ausflug in die große und in Wirklichkeit so kleine Welt tun zu dürfen. Danke vor allem dem ersten Führer und der Seele des Schiffes – Doktor Eckener.

Ueber Wien.

Wien, 28. März, (Eigenbericht.)

„Graf Zeppelin“ ist heute um 3 Uhr nachts über Wien geflogen. Man hatte ihn ursprünglich erst für Donnerstag vormittag erwartet. Am Mittwoch abend wurde durch Radio mitgeteilt, daß er gegen Mitternacht kommen würde. Trotz starken Regens erwarteten viele Tausende auf den Straßen das Luftschiff und harrten unentwegt bis 3 Uhr morgens aus. Der Chefredakteur des Soz. Pressedienst es warf über Wien einen Brief für die „Arbeiter-Zeitung“ ab, indem er die Fahrt des „Graf Zeppelin“ schildere. Reichstagspräsident Löbe hat über Wien einen Brief an Bürgermeister Seitz mit schwarzrotgoldenen und weißroten Bändern abgeworfen,

in dem er den Bürgermeister und der Bevölkerung Wiens Grüße entbietet und seiner Freude darüber Ausdruck gibt, dass er wieder über deutschem Boden sei. –

Beide Briefe wurden im östlichen Stadtbezirk Simmering (XI.) in einem Garten von einer Gärtnersfrau um 3 Uhr morgens gefunden und sofort der „Arbeiter-Zeitung“ zugestellt.

Der Brief an die Wiener Arbeiter-Zeitung.

Wien, 28 März. (Eigenbericht.)

Der Brief vom Zeppelin lautet:

> „Liebe Genossen! Ich bin mit meinem Bericht nicht fertig geworden. Einmal hatte ich mit Telegrammen viel zu tun, dann wurde Wien früher als vorausgesehen, angesteuert. Ich begnüge mich daher mit einem Bericht über die allgemeinen Eindrücke der parteigenössischen Reiseteilnehmer und das Erlebnis dieser Fahrt. Alle Teilnehmer sind überzeugt, dass dem Luftschiff in der Luftfahrtindustrie die Zukunft gehört. Wir haben zur Zurücklegung von 8300 km (Friedrichshafen–Palästina–Wien–Friedrichshafen) rund 80 Stunden gebraucht. Am Donnerstag vormittag um 8 Uhr dürften wir landen. Das Schiff hat jedoch noch für drei Tage Gas und Oel. Wir haben Wien in einer Höhe von 700 Meter bei einer Geschwindigkeit von 120 Kilometer pro Stunde überflogen. Palästina wurde am Dienstag morgen kurz nach 7 Uhr verlassen. Wir flogen zuerst in der Richtung nach Beirut, dann nach Kreta und von hier aus über die Najaden. So wurden um 4 Uhr mit 160 Kilometer Geschwindigkeit in großer Höhe überflogen. Kurz nach 6 Uhr waren wir über Athen, dessen Hafen Piräus wird zunächst überquerten. In der Richtung Euböa ging es weiter, unterwegs Marathon und andere bekannte Städte. Von den Sporaden wurden schwere Gewitter angekündigt. Dr. Eckener entschloß sich zur Rückkehr und flog über Athen, den Golf von Patras und den Golf von Korinth über Ithaka die adriatische Küste entlang nach Korfu und längs der albanischen Küste nach dem herrlich gelegenen Durazzo, wo Flieger aufstiegen, um uns zu begrüßen, endlich über Catarro und Ragusa, um bei Spalato wieder über Land zu sein. Dann ging es weiter über Agram, Budapest und Pressburg, und jetzt fahren wir auf Wien zu, dass wir gegen 2 Uhr morgens erreichen werden.
>
> Alle ohne Unterschied sind begeistert.
>
> Wir würden gerne noch mehrere Tage fliegen. Reichstagspräsident Löbe hat heute Abend in der Passagiergondel eine Dankrede an Dr. Eckener gehalten, den er als Pionier der Lüfte feierte und dreimal hochleben ließ.“

*

Der Wiener Rundfunk begrüßte und beglückwünschte Schiff und Passagiere und sprach die Hoffnung auf baldige Wiederkehr das Schiffes aus. Reichstagspräsident Löbe antwortete auf die Begrüßung, erteilte den Wienern mit, das Schiff habe eine große Reise hinter sich und habe leider den Plan, Wien zu besuchen, infolge des heftigen Regens aufgeben müssen.

*

Schmock im Zepp.

Moses Eckener. – Aphrodite nimmt Reißaus!

Wie ein Hugenberg-Journalist die Zeppelinreise erlebt, dafür eine kleine Stilprobe aus Rolf Brandts Reisebericht im „Lokal-Anzeiger“:

> Dr. Eckener wird bei Tisch nur noch Moses genannt. Er darf die verheißenen Länder nur sehen. Da ist die zärtliche geschwungene Bucht von Paphos, wo die schaumgeborene Aphrodite ans Land stieg. Hier haben die Wellen nach Rosen geduftet, und der Himmel war früher wie Mandelblüten. Heute ist es kalt und grau, und das Meer ist sehr entgöttert. Ach, ich fürchte, die heiteren Götter der Griechen wollen nichts mit uns zu tun haben, weil wir eine ganze Ladung deutscher Politiker sind. Siehe, Aphrodite floh, siehe Zeus barg sein Haupt!

Rolf Brandt irrt. Schon bei seiner Geburt sind die Grazien geflohen, hat die Muse ihr Haupt verhüllt. Auch diesmal dürften die Götter Griechenlands lediglich von seinen Schmockereien ausgerissen sein.



Der Zeppelin hat heute nacht Wien überflogen.

Nach Mitternacht über der Stadt.

Gestern abend langte in Wien die Nachricht ein, daß der Zeppelin schon um 4 Uhr nachmittags Ragusa überflogen hat und daher schon um Mitternacht nach Wien kommen werde. Mit der Erwartung, daß das Luftschiff bei Tag Wien einen Besuch abstatten werde, war es daher aus. Die Wiener wurden wieder einmal arg enttäuscht. Viele blieben allerdings, die Radiohörer am Kopfe, auf und verfolgten mit wachsender Spannung die Meldungen der Ravag von dem Flug des Luftschiffes.

Gegen 10 Uhr nachts hieß es, der Zeppelin werde um Mitternacht kommen. Auf dem Asperner Flugfeld und an einigen andern Stellen der Stadt spielten Scheinwerfer im Dunkel der Nacht, um dem Luftschiff Wegweiser zu sein. Auf vielen Dächern und auf Plätzen im Freien harrten Menschen des zu erwartenden nächtlichen Schauspiels.

Um 12 Uhr nachts verkündet die Ravag, daß das Luftschiff erst gegen 1 Uhr zu erwarten sei. Wieder gab es enttäuschte Gesichter und manche verzichteten nun darauf, das Luftschiff zu erwarten. Die Geduldigen blieben.

Bei Blattschluß wurde gemeldet, daß das Luftschiff erst um 2 Uhr nachts eintreffen dürfte.

Die Bereitschaft der Ravag.

Die Ravag hat auf dem Stephansturm einen Apparat aufgestellt, mit dem sie mit dem „Grafen Zeppelin" in Verbindung zu gelangen suchte.

Der Rückflug.

Dienstag abend hat der Zeppelin den Rückflug angetreten, ohne daß er in Palästina gelandet ist. Um 8 Uhr abends befand sich das Luftschiff 75 Kilometer westlich von Ghaza und etwa 50 Kilometer nördlich von El Arisch an der ostägyptischen Küste. Mittwoch um 4 Uhr morgens war das Luftschiff nordöstlich der Insel Milos, um 6 Uhr früh überflog es Athen. Es änderte dann wegen der ungünstigen Wetterlage seinen Kurs. Ursprünglich war geplant, nach Konstantinopel, Bukarest und Belgrad zu fliegen. Das Luftschiff schlug aber von Athen den Kurs gegen Korfu ein und überflog Mittwoch um 12 Uhr mittags die Insel. Um 4 Uhr nachmittags war es bereits über Ragusa. Der Zeppelin nahm dann seinen Weg nach Norden.

Um ½8 Uhr abends befand sich das Luftschiff 100 Kilometer südlich von Agram, in der Nähe der Ortschaft Bihac.

Fünf Minuten vor 11 Uhr nachts überflog der Zeppelin Kaposvar. Er nahm seinen Kurs auf Budapest.

Doc. 28: Arbeiter-Zeitung (Wien), 42. 1929, no. 87 (28.03.1929), p. 5.

Der Zeppelin hat heute nacht Wien überflogen.

Nach Mitternacht über der Stadt.

Gestern abend langte in Wien die Nachricht ein, daß der Zeppelin schon um 4 Uhr nachmittags Ragusa überflogen hat und daher schon um Mitternacht nach Wien kommen werde. Mit der Erwartung, daß das Luftschiff bei Tag Wien einen Besuch abstatten werde, war es daher aus. Die Wiener wurden wieder einmal arg enttäuscht. Viele blieben allerdings, die Radiohörer am Kopfe, auf und verfolgten mit wachsender Spannung die Meldungen der Ravag von dem Flug des Luftschiffes.

Gegen 10 Uhr nachts hieß es, der Zeppelin werde um Mitternacht kommen. Auf dem Asperner Flugfeld und an einigen andern Stellen der Stadt spielten Scheinwerfer im Dunkel der Nacht, um dem Luftschiff Wegweiser zu sein. Auf vielen Dächern und auf Plätzen im Freien harrten Menschen des zu erwartenden nächtlichen Schauspiels.

Um 12 Uhr nachts verkündet die Ravag, daß das Luftschiff erst gegen 1 Uhr zu erwarten sei. Wieder gab es enttäuschte Gesichter und manche verzichteten nun darauf, das Luftschiff zu erwarten. Die Geduldigen blieben.

Bei Blattschluß wurde gemeldet, daß das Luftschiff erst um 2 Uhr nachts eintreffen dürfte.

Die Bereitschaft der Ravag.

Die Ravag hat auf dem Stephansturm einen Apparat aufgestellt, mit dem sie mit dem „Grafen Zeppelin" in Verbindung zu gelangen suchte.

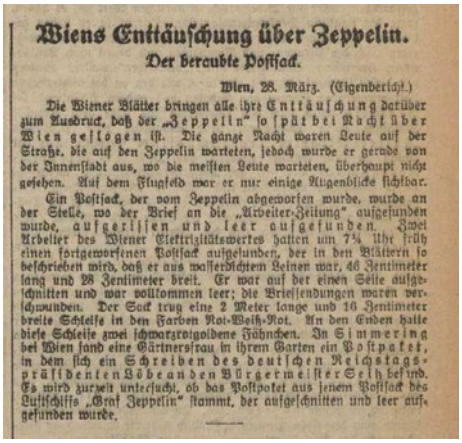
Der Rückflug.

Dienstag abend hat der Zeppelin den Rückflug angetreten, ohne daß er in Palästina gelandet ist. Um 8 Uhr abends befand sich das Luftschiff 75 Kilometer westlich von Ghaza wird etwa 50 Kilometer nördlich von El Arisch an der ostägyptischen Küste. Mittwoch um 4 Uhr morgens war das Luftschiff nordöstlich der Insel Milos, um 6 Uhr früh überflog es Athen. Es änderte dann wegen der ungünstigen Wetterage seinen Kurs. Ursprünglich war geplant, nach Konstantinopel, Bukarest und Belgrad zu fliegen. Das Luftschiff schlug aber

von Athen den Kurs gegen Korfu ein und überflog Mittwoch um 12 Uhr mittags die Insel. Um 4 Uhr nachmittags war es bereits über Ragusa. Der Zeppelin nahm dann seinen Weg nach Norden.

Um ½8 Uhr abends befand sich das Luftschiff 100 Kilometer südlich von Agram, in der Nähe der Ortschaft Bihac.

Fünf Minuten vor 11 Uhr nachts überflog der Zeppelin Kaposvar. Er nahm seinen Kurs auf Budapest.



Wiens Enttäuschung über Zeppelin.

Der beraubte Postsack.

Wien, 28. März. (Eigenbericht.)

Die Wiener Blätter bringen alle ihre Enttäuschung darüber zum Ausdruck, daß der „Zeppelin" so spät bei Nacht über Wien geflogen ist. Die ganze Nacht waren Leute auf der Straße, die auf den Zeppelin warteten, jedoch wurde er gerade von der Innenstadt aus, wo die meisten Leute warteten, überhaupt nicht gesehen. Auf dem Flugfeld war er nur einige Augenblicke sichtbar.

Ein Postsack, der vom Zeppelin abgeworfen wurde, wurde an der Stelle, wo der Brief an die Arbeiter-Zeitung aufgefunden wurde, aufgerissen und leer aufgefunden. Zwei Arbeiter des Wiener Elektrizitätswerkes hatten um 7¼ Uhr vier Uhr früh einen fortgeworfenen Postsack aufgefunden, der in den Blättern so beschrieben wird, dass er aus wasserdichtem Leinen war, 46 cm lang und 28 cm breit. Er war auf der einen Seite aufgeschnitten und war vollkommen leer; die Briefsendungen waren verschwunden. Der Sack trug eine 2 Meter lange und 16 cm breite Schleife in den Farben Rot-Weiß-Rot. An den Enden hatte diese Schleife zwei schwarzrotgoldene Fähnchen. In Simmering bei Wien fand eine Gärtnersfrau in Ihrem Garten ein Postpaket, in dem sich ein Schreiben des deutschen Reichstagspräsidenten Löbe an den Bürgermeister Seitz befand. Es wird zurzeit untersucht, ob das Postpaket aus jenem Postsack des Luftschiffs „Graf Zeppelin" stammt, der aufgeschnitten und leer aufgefunden wurde.

Doc. 29: Vorwärts, 46. 1929, no. 149 (29.03.1929), p. 5.

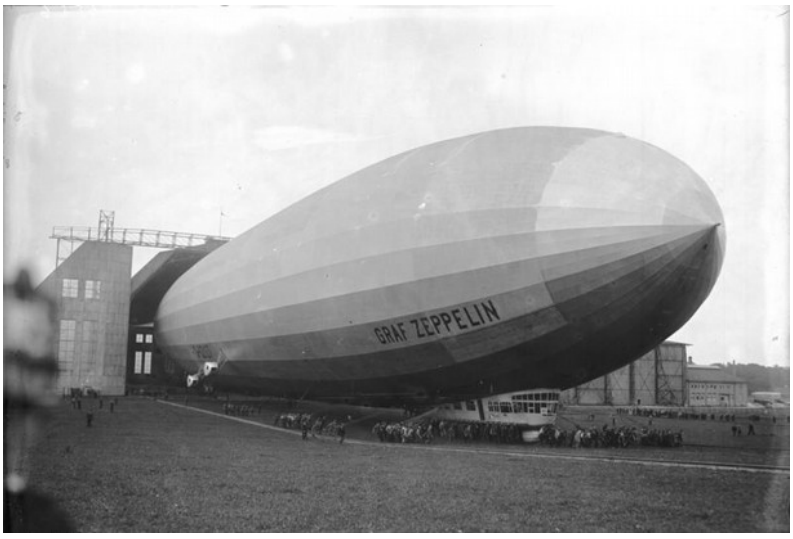


Fig. 6:

LZ-127 "Graf Zeppelin" leaving the hangar in Friedrichshafen for her maiden voyage in 1928.

Source: *File:Bundesarchiv Bild 102-06556, Friedrichshafen, Erster Flug des neuen Zeppelin.jpg.* In: Wikimedia Commons. Online: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bundesarchiv_Bild_102-06556,_Friedrichshafen,_Erster_Flug_des_neuen_Zeppelin.jpg
Licence: Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0 Germany ; attribution: Bundesarchiv, Bild 102-06556 / CC-BY-SA 3.0.



7 Groschen

Illustrierte

40 Heller

Kronen Zeitung

30. Jahrgang. Nr. 10482.

Wien, Donnerstag den 28. März 1929.

Der Schwiegersohn Leopold Wölflings vor Gericht.

„GRAF ZEPPELIN"

PARBLEU!

Der Zeppelin!

Fig. 7: Illustrierte Kronen-Zeitung (Vienna), 1929, no. 10482 (28.03.1929), p. 1.



Donnerstag, 28. März 1929. Illustrierte Kronen-Zeitung. Seite 7. Nr. 10482.

In Erwartung des „Graf Zeppelin".

Diesmal war schon von vornherein bestimmt, daß der Luftriese Wien besuchen werde. Im Herbst, vor der großen Amerika-Fahrt, als „Graf Zeppelin" seine erste große Ueberlandreise unternahm, war auch ein Besuch Wiens vorgesehen, doch es kam nicht dazu und wir mußten uns mit dem Versprechen begnügen, daß das Luftschiff uns bei der nächsten großen Fahrt eine Visite abstatten werde. Deshalb hat man in Wien die Drientfahrt ders „Grafen Zeppelin" mit besonders großer Spannung verfolgt. Jede Phase des Fluges wurde auf der Landkarte nachgeprüft und je näher es gegen Wien ging, desto größer wurde die Spannung.

Im Laufe des Nachmittags verkündete die Ravag, daß das Luftschiff mittags über Korfu gesichtet worden sei. „Da muß er ja um Mitternacht über Wien sein!" So sagten jene, die die Fahrtrichtung und die bisherige Geschwindigkeit genau verfolgt hatten. Das war eine arge Enttäuschung. Aber die Ravag wußte Rat: Sie hat Herrn Dr. Eckener bitten lassen, seinen Besuch in Wien um einige Stunden aufzuschieben. Wie sie das gemacht hat. das grenzt ans Wunderbare, wenn es heute allerdings schon das Alltägliche ist. Sendet da einen Funken in den Weltenraum hinaus, der erzeugt Wellen im Aether und eine dieser unsichtbaren Zauberwellen trifft just den schönen Empfsangsapparat an Bord des „Zeppelin". Der Funker an Bord horcht: „Hallo, hallo! Hier Radio Wien! Ach bitte, sagen Sie doch Herrn Dr. Eckener, er möchte die Freundlichkeit. haben, ein bisserl langsamer zu fliegen. Die Wiener freuen sich schon seit so langer Zeit, den Riesenvogel zu sehen und nun will der ausgerechnet in der Nacht nach Wien kommen. Herr Dr. Eckener möchte sich die Sache doch so einrichten, daß er zu einer Zeit nach Wien kommt, wenn der herrliche Duft des frischen Wiener Morgenkaffees ihm in die Nase steigt. Also, bitte, ein bisserl langsamer."

Der Funker übergibt sein Radiogramm lächelnd dem Gewaltigen im Luftraum.

Er steht wohl ganz vereinzelt da, daß sich die besondere Sympathie für einen Besucher da durch äußert, daß man ihn bittet etwas spater zu kommen. Dr. Eckener hat sicherlich verständnisvoll gelächelt, als ihm die Botschaft aus Wien übermittelt wurde. Man konnte also in Wien mit Bestimmtheit damit rechnen, daß der Lenker des „Zeppelin" sicherlich von dem besten Willen beseelt sei, den heißen Wunsch der Wiener erfüllen. Man wußte aber auch, daß die Fahrtrichtung und die Fahrzeit nicht aus schließlich von dem Willen Dr. Eckeners abhingen, der auch während des gestrigen Tages sich veranlaßt sah, einen Teil der geplanten Reiseroute abzuändern. Würden Wind und Wetter auch diesmal den Wienern einen bösen Streich spielen?

Doc. 30: Illustrierte Kronen-Zeitung (Vienna), 1929, no. 10482 (28.03.1929), p. 7.

… Niemand konnte diese Frage beantworten, niemand konnte wissen, welche Entscheidung Dr. Eckener auf seinem verantwortlichen Posten treffen würde. Hoffen und Zweifel erfüllten die Gemüter.

Was man wünscht, das glaubt man auch. Deshalb wurden auch von der „Ravag“ alle Vorkehrungen zu einem würdigen „Empfang“ des hohen (wer weiß, wie viele Meter hohen?) Gastes getroffen. Und zwar zu einem Empfang im radiotechnischen Sinne des Wortes. Sie veranlaßte, daß man nicht nur das Riesenluftschiff sehen, sondern dessen Lenker auch hören könne. Hoch oben auf dem Stephansturm. wo der Funker haust, weilte ein „Sprecher“, um den aufhorchenden Wienern die Mitteilungen über die Bewegungen zu mache und von dort aus sollten auch eventuelle Begrüßungsansprachen und Erwiderungen weitergegeben werden.

So war alles bereit und je mehr der Zeiger vorrückte, desto fieberhafter war die Erwartung. Unteddessea aber durchschnitt der Riesenvogel das unermeßliche Luftmeer, von Minute zu Minute den Zwischenraum vermindernd, der ihn von Wien trennte.

„Zeppelin auf dem Rückflug“

Berlin, 27. März. Das Luftschiff „Graf Zeppelin“ hat heute vormittags infolge heftiger Gegenwinde seinen Kurs geändert. Nachdem es um 6 Uhr morgens Athen überflogen hatte, nahm es zunächst die Richtung auf Konstantinopel, später änderte es jedoch die Route und will nunmehr die Adria nordwärts fahren.

Es wird wahrscheinlich im Laufe des heutigen Tages über Dalmatien die Donau zu erreichen suchen und dann über Wien nach Friedrichshafen zurückkehren.

Das Luftschiff hat zur Zeit eine ziemlich hohe Geschwindigkeit. Es ist in den letzten vierundzwanzig Stunden mit der Durchschnittsgeschwindigkeit von 165 Kilometer in der Stunde gefahren.

16 Uhr – Ragnsa.

Friedrichshafen, 27. März. Das Luftschiff „Zeppelin" meldet, daß um 16 Uhr Ragusa passiert wurde.

19 Uhr 39. – 10 Kilometer südlich von Agram.

Eine Depesche vom Bord des Zeppelin meldet, daß sich das Luftschiff um 19 Uhr 30 100 Kilometer südlich von Agram befand.

Die Ankunft in Friedrichshafen

wird für heute, Donnerstag, mittags erwartet.

Nach Wien!

Um 11 Uhr abends vernahmen hunderttausende Ohren die Mitteilung der „Ravag“, daß „Graf Zeppelin“ um 18 Uhr nachts über Wien sein werde. Also hat sich Dr. Eckener durch die Bitte der Ravag nicht erweichen lassen, seinen Flug zu verzögern. Aber er ist gekommen! Und das ist doch die Hauptsache!

Die Stunde zwischen 11 und 18 Uhr wollte kein Ende nehme. Die Neugierigen stürzten auf die Straßen, an die Fenster, auf die Dächer, um nur ja kein Zipfelchen des Luftriesen zu versäumen.

Immer dichter wurde dir Menschenmenge auf Straßen und freien Plätzen, immer schwärzer die Dächer immer aufgeregter die Menge. Millionen Augen suchten den finsteren Nachthimmel ab.

Freudig begrüßten die Daheimgebliebenen die Mitteilung der Ravag, daß die Kapelle Silving ihr Abendkonzert bis zur Ankunft des Luftschiffes ausdehne, damit dann den Hörern die Ankunft des „Zeppelin“ und seine Bewegunggen über Wien mitgeteilt werden können.

½1 Uhr nachts.

Richtung auf Budapest.

Nach einer in Friedrichshafen eingelangten Meldung aus Kaposvar hat das Luftschiff um 10 Uhr 55 abends Kaposvar erreicht und fliegt mit Richtung Budapest.

1 Uhr nachts.

Nach dieser Mitteilung ist mit einem Eintreffen des Graf Zeppelin, in Wien vor ein Uhr nachts nicht zu rechnen.

Die „Ravag“ hält trotzdem ihre Vorkehrungen zur Vermittlung der Ankunft des Luftschiffes aufrecht.

Die Kapelle Silving spielt lustig drauflos, um den Ungeduldigen die Zeit bis zur Ankunft des Luftschiffes zu vertreiben.

Eine Zeitung hat ihre unumstößlichen Gesetze: eines dieser harten Gesetze lautet: Fertig werden! Also müssen auch wir fertig werden, das heißt, unsere Mitteilungen um ein Uhr nachts abschließen. ohne unseren Lesern die so erfreuliche Mitteilung machen zu können: „Der Zeppelin ist da!“

Die Zeitung muß in Druck gehen, vielleicht gerade in dem Augenblick, da Dr. Eckener den Wienern durch die „Ravag“ seine Grüße übermitteln läßt.

Wir werden aber über alle Ereignisse in den ersten Morgenstunden des heutigen Tages morgen ausführlich berichten.

Gute Nacht, meine Damen, gute Nacht meine Herren, gute Nacht, Dr. Eckener!

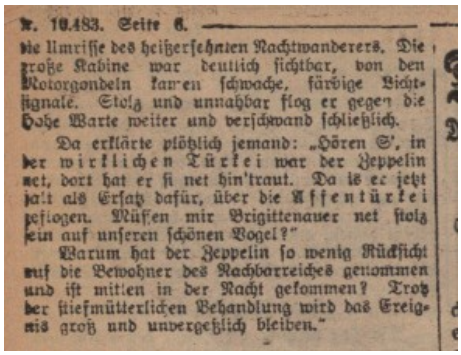


„Graf Zeppelin“ über Wien.

Nur wenige haben ihn gesehen. Hunderttausende gehört.

„Sie konnten zusammen nicht kommen, der Wind war viel zu stark!“ Wien hat mit dem Zeppelinbesuch ein ausgesprochenes Pech, die Riesenzigarre und die harrenden Wiener können nicht zusammenkommen. Wer ist schuld? Der Wind. Schon bei der zweiten Ausfahrt des Luftschiffes langte es nur bis Salzburg, der Wind machte den Weiterflug nach Wien unmöglich. Bei dem jetzigen Fluge hoffte man ganz bestimmt auf den Besuch des Luftschiffes, und wieder hat uns der Wind einen Strich durch die Rechnung gemacht. Wegen der herrschenden Luftströmungen kürzte Dr. Eckener seine Fahrt ab und statt erst gestern nachmittags den allen Steffel zu begrüßen, kam er bei Nacht und Nebel daher. Wirklich bei Nacht und Nebel hat er sich an Wien „vorbeigeschlichen“.

Dennoch war der Besuch des „Grafen Zeppelin“ ein großes unvergeßliches Ereignis, wenn es auch wegen der ungewöhnlichen Stunde nur verhältnismäßig wenige Menschen gesehen haben. Aber es waren in ganz



Nr. 10.483. Seite 6.

die Umrisse des heißersehnten Nachtwanderers. Die große Kabine war deutlich sichtbar, von den Motorgondeln waren schwache, färbige Lichtsignale. Stolz und unnahbar flog er gegen die Hohe Warte weiter und verschwand schließlich.

Da erklärte plötzlich jemand: „Hören S', in der wirklichen Türkei war der Zeppelin net, dort hat er si net hin'traut. Da is er jetzt halt als Ersatz dafür, über die Affentürkei geflogen. Müßen mir Brigittenauer net stolz sein auf unseren schönen Vogel?“

Warum hat der Zeppelin so wenig Rücksicht auf die Bewohner des Nachbarreiches genommen und ist mitten in der Nacht gekommen? Trotz der tiefmütterlichen Behandlung wird das Ereignis groß und unvergeßlich bleiben.“

Doc. 31: Illustrierte Kronen-Zeitung (Vienna), 1929, no. 10483 (29.03.1929), pp. 4–6.

„Graf Zeppelin“ über Wien.

Nur wenige haben ihn gesehen, Hunderttausende gehört.

„Sie konnten zusammen nicht kommen, der Wind war viel zu stark!“ Wien hat mit dem Zeppelinbesuch ein ausgesprochenes Pech, die Riesenzigarre und die harrenden Wiener können nicht zusammenkommen. Wer ist schuld? Der Wind. Schon bei der zweiten Ausfahrt des Luftschiffes langte es nur bis Salzburg, der Wind machte den Weiterflug nach Wien unmöglich. Bei dem jetzigen Fluge hoffte man ganz bestimmt auf den Besuch des Luftschiffes, und wieder hat uns der Wind einen Strich durch die Rechnung gemacht. Wegen der herrschenden Luftströmungen kürzte Dr. Eckener seine Fahrt ab und statt erst gestern nachmittags den allen Steffel zu begrüßen, kam er bei Nacht und Nebel daher. Wirklich bei Nacht und Nebel hat er sich an Wien „vorbeigeschlichen“.

Dennoch war der Besuch des „Grafen Zeppelin“ ein großes unvergeßliches Ereignis, wenn es auch wegen der ungewöhnlichen Stunde nur verhältnismäßig wenige Menschen gesehen haben. Aber es waren in ganz

Wien doch einige Tausend, die lange nach Mitternacht den rabenschwarzen Himmel absuchten. Der Aufenthalt im Freien war keine Annehmlichkeit, es regnete und ein kühler Wind fegte durch die Straßen.

Durch die Mitteilungen der „Ravag“ wurden die Wiener, die tapfer durchhielten, ständig über die Reise des Zeppelin informiert. Als es gelungen war, eine direkte Sprechverbindung mit dem Luftkreuzer herzustellen und man die Zeit der vermutlichen Ueberfliegung der Stadt erfuhr, da öffneten sich plötzlich in ganz Wien, trotz der späten Stunde, eine Menge Haustore. Man wischte sich den Schlaf ans den Augen und reckte den Kopf gegen den Himmel.

Und „Graf Zeppelin" kam. Die Motoren dröhnten, man sah deutlich einige erleuchtete Kabinen, besonders Scharfsichtige bemerkten auch etwas von dem Umriß der mächtigen Zigarre. Dr. Eckener hatte keine Zeit für uns, er zog über Wien dahin und sein Luftschiff war bald verschwunden. Trotzdem waren die Neugierigen nicht enttäuscht. Freilich, wenn der Zeppelin bei Tag gekommen wäre, dann hätte er einen anderen Empfang gehabt, so ein nächtlicher Himmelsfahrer, den man kaum sieht, darf nicht auf Begeisterungstaumel rechnen.

Es war ja recht nett, daß Dr. Eckener sein Versprechen hielt und über Wien flog, aber wir hatten nicht viel davon, in der Nacht sind alle Kühe schwarz und in der Nacht hat man vom Zeppelin nichts. Wenn also die Erwartungen der Wiener erfüllt werden sollen, dann müßte Dr. Eckener mit seinem Lustkreuzer an einem schönen sonnigen Tage unsere Stadt mit einem längeren Besuche beehren.

Nächtlicher Besuch.

Das Luftschiff „Graf Zeppelin“ kam gestern gegen 3 Uhr morgens aus der Richtung Oberlaa– Schwechat nach Wien, passierte Punkt 3 Uhr die Innere Stadt und flog dann gegen die Donau zu stromaufwärts mit westlichem Kurs weiter.

Während der Fahrt über Wien übermittelte die Ravag mittels Funkspruch dem Luftschiff die Grüße der Bundesregierung und des Bürgermeisters, wahrend vom Luftschiff selbst der deutsche Reichstagspräsident Loebe Wien begrüßte.

Bei starkem Westwind überflog „Graf Zeppelin" Oesterreich und erreichte nach 6 Uhr morgens die bayrische Grenze bei Ried in Oberösterreich.

„Graf Zeppelin" nahm dann Kurs nach München und flog über Augsburg und Ulm nach Friedrichshafen, wo er um 9 Uhr 40 Minuten gesichtet wurde und um 10 Uhr 17 Minuten, nach ungefähr 81stündiger Fahrt, glatt landete.

8400 Kilometer!

Friedrichhafen, 28. März. Das Luftschiff „Graf Zeppelin“ hat nach Mitteilungen von Mitgliedern der Besatzung auf seiner Fahrt rund 8400 Kilometer zurückgelegt.

Die Passagiere haben sich, wie bei der Amerikafahrt, verpflichtet, innerhalb 14 Tagen keinerlei Äußerungen zu machen.

Die „Ravag“ sucht Zeppelin und findet ihn.

Die Kapelle Silving hielt sich tapfer und vertrieb den ungeduldigen Hörern mit immer neuen Musikstücken die Zeit. Zwischendurch teilte der Ansager wiederholt den Standort des Luftschiffes mit. Die letzte Mitteilung, wonach der Luftkreuzer um 10 Uhr 65 erst bei Kaposvar gesichtet wurde, ließ die Hoffnung völlig schwinden, ihn noch um Mitternacht in Wien begrüßen zu können.

Die „Ravag“ kündigte nun an, daß sie radiotelegraphische Fühlung im Aether suchen werde. Nun genossen die Hörer das grandiose Ereignis einer Jagd im Aether.

Dreimal hiittereinander hörte man den Anruf: „Hallo, L. Z. 127, ‘Graf Zeppelin’!

Radio Wien versucht mit Ihnen in Gegensprechverkehr zu treten. Wir suchen Sie auf Welle 519.9 und bitten, uns auf Welle 1020 zu antworten. Wir schalten auf Empfang um.“

In der Kammer des Feuerwächters auf dem Stephansturm war eine eigene Empfangsanlage aufgestellt worden, die die Sendungen des Luftschiffe» aufnehmen sollte. Zugleich war im Türmerzimmer ein Mikrophon untergebracht, von dem aus der Sprecher der „Ravag“ den Sender Rosenhügel sprechen und durch ihn mit „Graf Zeppelin“ in Verbindung treten konnte.

Man horte das Geräusch des Umschaltens, und nun ging’s los: ein Pfeifen, Rauschen, Heulen und Singen, aber vom „Graf Zeppelin“ kam keine Antwort.

Entwischt!

Nach einiger Zeit wiederholte die „Ravag“ ihren Anruf. Nun meldete sich „Graf Zeppelin“; sofort antwortete die „Ravag“, daß sie den Anruf verstanden hat, und schaltete neuerlich auf Empfang um.

Nun vernahm man eine Stimme aus den Lüften aus der Funkkabine des „Graf Zeppelin", die mitteilte, daß das Luftschiff starken Gegenwind habe und daher langsam vorwärts komme. Die Passagiere sind schon alle schlafen gegangen, nur ein besonders Hungriger hat eben wieder Butterbrote bestellt.

„Wir können in der kurzen Zeit nur sagen, daß es sehr schön war. Wir versuchen, Dr. Eckener an den Apparat zu bekommen."

Man wartete, aber Dr. Eckener kam nicht.

Wien grüßt das Luftschiff.

Nun rief die „Ravag" wieder „Graf Zeppelin" an und sandte die ersten Begrüßungsworte.

„Die Ravag und die Hunderttausend, die Ohrenzeugen des Gespräches sind, senden dem Kommandanten und der tapferen Besatzung des Luftschiffes herzliche Willkommgrüße. Ihnen allen, denen es vergönnt ist, einen lebenden Beweis von deutschem Schaffen in ferne Lande zu tragen, unseren Glückwunsch zur jetzigen und für alle ferneren Fahrten.

Die österreichische Bundesregierung begrüßt den „Grafen Zeppelin" auf seiner Fahrt über Oesterreich und beglückwünscht ihn zu dem großen Erfolg, der einen neuen Triumph der deutschen Luftschiffahrt bedeutet.

Der Bürgermeister von Wien, Seitz, begrüßt namens der Bevölkerung Wiens Kommandant und Besatzung und Passagiere des Luftschiffes und beglückwünscht sie zu ihrem erfolgreichen Flug."

Er kommt.

Die Ravag knüpfte daran die Bitte, das Luftschiff möge mitteilen, wo es sich befinde. „Graf Zeppelin" antwortete:

„Wir haben Ihre Reden laut und deutlich verstanden. Auch Dr. Eckener hat eine Zeitlang zugehört. Leider kann er augenblicklich die Brücke nicht verlassen, da wir stark Gegenwind haben. Das macht uns zwar nichs» aus, aber es verzögert die Fahrt. Herzlichen Dank."

„Graf Zeppelin" sprach noch den Dank für die einzelnen Glückwünsche aus. Die Ravag wiederholte nun die Bitte Standortmeldungen.

„Graf Zeppelin" antwortete darauf, daß sich das Luftschiff derzeit südlich von Preßburg befinde. Die Lichter von Wien seien noch nicht sichtbar. Es wird noch eine halbe Stunde dauern, bis das Luftschiff nach Wien kommt. Der Sprecher fügte hinzu, daß das Luftschiff um 2 Uhr wieder mit Norddeich sprechen müsse, weshalb es ungewiß sei, ob Wien noch einmal mit dem Luftschiff in Sprechverbindung treten kann. „Der Anruf von Wien sei übrigens der erste, der beantwortet worden sei. Wir haben das getan, weil wir es versprochen hatten."

Im übrigen sei der Funkdienst des Luftschiffes derart überlastet, daß weiterer Anruf zwecklos sei. Die Ravag übermittelte nunmehr noch Grüße des österreichischen Aeroklubs und des österreichisch-deutschen Volksbundes. „Graf Zeppelin" dankte auch dafür, entschuldigte sich aber mit der starken Inanspruchnahme seines Funkapparates. Nun war es für eine Weile still und ungeduldig verfolgten hunderttausend Ohren die seltsamen Geräusche im Aether.

Von der Turmstube von St. Stephan wurde Ausblick gehalten. Aus dem Flugfeld in Aspern spielten die Scheinwerfer und suchten den Himmel ab und auch der kleine Scheinwerfer auf dem Kaufhaus Gerngroß iu der Marihilferstraße suchte fleißig im Dunkel. Aber Minute auf Minute verrannen und vom Luftschiff war keine Spur.

Auf der Turmstube von St. Stephan hatte sich auch der einzig Oesterreicher eingefunden, der die Amerikafahrt mitgemacht hat, der junge österreichische Student Harring, der seine Flugkameraden erwartete.

Ueber dem Steffel!

Endliche, wenige Minuten vor 3 Uhr, wurde das Luftschiff über Oberlaa gesichtet und war bald darauf über dem Zentralfriedhof zu sehen. In der Turmstube von St. Stephan vernahm mau bereits ziemlich stark das Motorengeräusch, das auch in einem Teil der südlich gelegenen Bezirke Wiens deutlich zu hören war.

Und schon kam in einer Höhe von etwa 500 Metern das riesige Luftschiff in Sicht.

Die Kabinen waren finster, nur die Buglichter, die Positionslaternen und das Hecklicht leuchteten und kennzeichneten die Konturen des Ungeheuers in der Luft.

Das Luftschiff hielt anscheinend über der Donau, näherte sich dann dem Stephansturm bis auf etwa 600 Meter und schien über die Stadt gegen Westen sich wenden zu wollen.

Die Radiostation im Stephansturm meldete sich zum Empfang bereit, obwohl man nicht wußte, ob „Graf Zeppelin" noch einmal anrufen werde.

Nun sah man, wie das mächtige Luftschiff dreimal seine Spitze senkte, um Wien zu grüßen.

Das Luftschiff flog ziemlich langsam, da es offenbar starken Gegenwind hatte. Es zog nun über die Stadt und wandte sich wieder nordwärts dem Donaulauf zu.

Grußaustausch in der Nacht.

Der deutsche Reichstagspräsident begrüßt Wien.

Radio Wien rief nun wieder „Graf Zeppelin" an und meldete ihm, daß man das Luftschiff in Wien genau beobachtet hat. Nun meldete sich wieder „Graf Zeppelin“:

„Hallo Wien! Hier „Graf Zeppelin“. Wir haben Sie gut verstanden. Wir geben Ihnen Herrn Reichstagspräsidenten Loebe, der extra aus dem Bett aufgestanden ist. Einen Augenblick, es kommt gleich Herr Loebe.“

Und nun vernahm man die Stimme des deutschen Reichstagspräsidenten Loebe. der die Fahrt mitgemacht hatte:

„Ich begrüße Sie, liebe Wiener, aus den Lüften. insbesondere den Herrn Oberbürgermeister Seitz und die Wiener Stadtverwaltung. Wir kommen von einer großen, überraschend gelungenen Reise und bedauern sehr, gerade in dieser Nachtzeit dar herrliche Wien, das uns wie ein Sternenmeer mit Millionen Lichtern entgegenblinkt, passieren zu müssen.

Weit über 8000 Kilometer liegen bereits hinter uns; in drei Tagen haben wir einen halben Erdteil überflogen und Ungeheures gesehen. Es war eigentlich beabsichtigt, etwas später hier einzutreffen. aber da das Wetter sich kaum gebessert hätte, mußten wir diesen Kurs nehmen.

Ich begrüße die Wiener Bevölkerung im Namen der Besatzung und der Passagiere. Nachdem wir viele Länder überflogen haben, befinden wir uns hier wieder auf deutschem Boden und senden den Wienern herzliche Grüße.“

Namens der „Ravag“ dankte nun der Präsident Minister a. D. Heinl im Namen der Bevölkerung Oesterreichs für die freundlichen Worte der Begrüßung: „Wir bitten Sie, diese Grüße an die deutsche Bevölkerung weiterzugeben. Heil Zeppelin! Heil Deutschland!“ Auch Hofrat Stern entbot Grüße namens des deutschösterreichischen Volksbundes.

Auf Wiedersehen!

Noch wurde dem Luftschiff vom Sprecher der „Ravag“ Dank und Gruß entgegengerufen und die Hoffnung ausgesprochen, daß es den Wienern bei einer anderen Fahrt vergönnt sein werde, es bei Tag zu sehen. „Graf Zeppelin“ antwortete:

„Vielen Dank für die herzlichen Worte, und wenn morgen di Wiener erwachen, dann sagen Sie ihnen unseren heißen Dank und unser Bedauern, daß wir Wien nicht bei Tag begrüßen konnten. Auf Wiedersehen bei unserer nächsten Fahrt!“

Und Wien antwortete: „Auf Wiedersehen bei einer der nächsten Fahrten. Gut Land immerdar.“

Entschwunden – wie ein schöner Traum.

Schon war »Graf Zeppelin" im Nebel und rieselnden Regen den Augen entschwunden.

Es war ¼4 Uhr vorbei, als die „Ravag“ ihre Apparate abschaltete und die Wiener, die das Luftschiff nicht sehen, dafür aber Ohrenzeugen des großen Ereignisses fein konnten, „Nacht machten“.

Aus der Froschperspektive vom Stephansplatz.

Drei Lichter und dumpfes Dröhnen.

Nach den ersten Meldungen glaubte man, das Luftschiff schon wenige Minuten nach Mitternacht über Wien sehen zu können. 12 Uhr ist ja noch nicht so spät, also rückten um diese Zeit ziemlich große Menschenmassen aus und kümmerten sich nicht um den Regen. Der Gesprächsstoff galt vor allem de« günstigsten Standplatz. Man sammelte sich aus dem Heldenplatz, auf den freien Stellen der Ringstraße. auf den Kaibrücken und bei der Urania. Die Bewohner der Vororte marschierten auf freie, möglichst hoch gelegene Plätze.

Es wurde später, die Kaffeehäuser schlossen,die Menschengruppen wuchsen. Man war sehr gespannt und zuerst optimistisch Man sprach von großartigen Vorbereitungen, das Luftschiff auf seiner Fahrt über Wien grell zu beleuchten, man sprach auch von einer halbstündigen Kreuzfahrt über der Stadt. Alos war die Stimmung trotz der Schwärze der Nacht anfangs recht rosig.

Nach halb zwei Uhr, als die Funker auf Erden und im Himmel schon miteinander plauschten, traten die Pessimisten auf den Plan. Man muß vorausschicken, daß diese ungenehmen Zeitgenossen unbestrittene Sieger auf der Zeppelinwahlstatt blieben. „Die Straßenlampen blenden so, daß man überhaupt nichts sehen wird.“ – Er muß hoch fliegen, weil er sonst auf die Häuser gedrückt wird.“ – „Das mit den Scheinwerfern ist gewiß „ein Schmeh!" Wenn der Zeppelin nicht bei Tag kommt, kann er mir den Buckel runterfliegen!“

Am stärksten war die Ansammlung auf dem Stephansplatz, es mochten dort einige Hundert Leute auf den regennassen Gehsteigen herumgetrappelt sein. Alles blickte unverwandt entweder in den nachtschwarzen Himmel oder auf das winzigkleine beleuchtete Türmerfenster. Leute, die gerade vom Hause kamen und Radio gehört hatten, unterrichteten die Wartenden über die Positition des Luftschiffes. Ein winziges Scheinwerferl glitschte auf dem Turm hin und her.

„Graf Zeppelin in Sicht!"

Die Zeit verging, die Zeiger der Kirchenuhr wollte schon die dritte Morgenstunde anzeigen. Da brüllte plötzlich etwas vom Turm herunter: „Das Luftschiff wurde in Oberlaa gesichtet!“ Der Türmer von St. Stephan hatte das alte Sprachrohr des Türkenverteidigers Starhemberg aus dem 17. Jahrhundert benützt, um den Neugierigen auf dem Platz eine Sensation des 20. Jahrhunderts zu verkünden.

Nach diesem Rufe kam Leben in die Massen, man drückte und schob und wußte nicht wohin, denn man hatte ja keine Ahnung, wie das Luftschiff den Platz überfliegen werde.

Dann ertönte plötzlich der Ruf, der alles in hellste Auflegung versetzte. „Der Zeppelin ist in Sicht!“ brüllte es aus dem uralten Trichter.

Sekunden eifr8gen Schweigens. Da beginnt es in den Lüften zu rumoren, da ferne Dröhnen kommt näher und wird immer stärker, bald ist einn dumpfes Brummen. Hunderte starren regungslos in die Höhe. Dann ein vereinzelter Ruf: „Da ist er schon!“

Ostwärts vom Stephansturm tauchen in großer Höhe über dem erzbischöflichen Palais winzige Lichter auf, die Kabinenlichter des Luftschiffes. Einige Leute behaupten, daß sie die schattenhaften Umrisse des Riesen sehen können. Die Meisten sehen nichts anderes als die kleinen Lichter, die sehr rasch über den großen Platz ziehen und verschwinden. Und – aus war's!

Dr. Eckeuer hatte es offenbar sehr eilig, er machte keine Schleife über der Stadt, sondern lenkte sein Schiff über den Alsergrund, die Brigittenau. die Hohe Warte hinweg aus Wiens Bannkreis heraus.

Die Pessimisten triumphierten: „Nichts hat man gesehen, es war eine Schand!“ Die Optimisten waren betrübt, meinten aber bescheiden: „Es war doch sehr interessant, wenn man auch nicht alles gesehen hat!“

Zehn Minuten nach dem Luftgastspiel war der Stephansplatz wieder verlassen.

Etwas? besser sind vielleicht einige Wiener in den Vororten und auf gänzlich unverbauten Plätzen davongekommen, sie haben jedenfalls den Zeppelin oder wenigstens dessen Lichter ein bißchen länger erblickt. als die Neugierigen in der Inneren Stadt.

Das Luftschiff über der „Affentürkei“

Der Wiener 20. Gemeindebezirk führt im Volksmund auch den Namen „Affentürkei“. Eine Bewohnerin dieses Bezirkes, Frau Paula Lezak, Marchfeldstraße 12, eine brave Hausfrau, hat ihre Pflichten am gestrigen Tage vernachlässigt, um der „Kronen-Zeitung“ einen längeren, ausführlichen Bericht über die Zeppelinfahrt über der Brigittenau zu schicken. Wir entnehmen dem Briefe folgende Einzelheiten:

„Man hoffte, daß der Zeppelin erst Donnerstag früh in Wien sein werde und bereitete sich auf zeitliches Aufstehen vor. Wer hätte sich nicht geschämt, gerade von „Graf Zeppelin" noch in den Federn überrascht zu werden. Aber mitleidslos näherte sich der Kreuzer just in den tiefsten Nachtstunden unserer Stadt.

Die Nachricht, der Zeppelin befinde sich hinter Preßburg, war für die Brigittenauer der Alarmruf. Man stürzte aus den Betten und wanderte aus, die meisten zur neuen Floridsdorfer Brücke. Man sah nur die Lichter der Stadt, nichts von der Luftzigarre.

Plötzlich, ein fernes, dumpfes Grollen, ein mächtiges Dröhnen und dann immer deutlicher die Umrisse des heißersehnten Nachtwanderers. Die große Kabine war deutlich sichtbar, von den Motorgondeln kamen schwache, färbige Lichtsignale. Stolz und unnahbar flog er gegen die Hohe Warte weiter und verschwand schließlich.

Da erklärte plötzlich jemand: „Hören S’, in der wirklichen Türkei war der Zeppelin net, dort hat er sich net hin’traut. Da is er jetzt halt als Ersatz dafür, über die Affentürkei geflogen. Müssen mir Brigittenauer net stolz sein auf unseren schönen Vogel?“

Warum hat der Zeppelin so wenig Rücksicht auf die Bewohner des Nachbarreiches genommen und ist mitten in der Nacht gekommen? Trotz der stiefmütterlichen Behandlung wird das Ereignis groß und unvergeßlich bleiben.“

Die Nachtfahrt des Zeppelin über Wien.

Ein Luftpostgruß des Luftschiffes an die Arbeiter-Zeitung. – Nach achtzigstündiger Fahrt in Friedrichshafen gelandet.

Nur wenige haben den Zeppelin. Für Donnerstag mittag war der Besuch des Luftschiffes in Wien angesagt. Als das Luftschiff Mittwoch früh über Athen kam, mußte es wegen ungünstigen Wetters den Kurs ändern, es nahm seinen Weg direkt nach Norden. Konstantinopel und Belgrad, die auch den Besuch des Zeppelin erwartet hatten, erlebten eine Enttäuschung. Schließlich wurde auch den Budapestern eine Enttäuschung bereitet. Knapp vor Budapest schlug das Luftschiff den Weg nach Westen ein und die Menschen, die die Nacht im Freien verbracht hatten, mußten in den ersten Morgenstunden heimziehen, ohne das Luftschiff gesehen zu haben. Ist es den Wienern viel anders gegangen?

Um 3 Uhr früh flog er über Wien. Nur die Allergeduldigsten haben ausgeharrt. Sie sahen ein paar Lichter und hörten Motorengeräusch. In wenigen Minuten war der Spuk vorüber. Die aber dieses gespenstische Vorbeihuschen des Luftriesen, der seine Konturen im Dunkel der Nacht verborgen hielt, erlebten, hatten das Gefühl, Zeugen eines bedeutsamen Erlebnisses zu sein. Einige Augenblicke hielten sie den Atem an und verspürten sie den Pulsschlag des gewaltigen technischen Fortschrittes, der einen stolz macht, ein Mensch dieser Zeit zu sein.

Einundachtzig Stunden schwebte das Luftschiff in den Lüften. Es hat in dieser Zeit über achttausend Kilometer zurückgelegt, drei Erdteile berührt, und einen Weg gemacht, zu dem man heute mit dem Schiff und der Eisenbahn gute vierzehn Tage braucht. Die Fahrt ging nicht bei bestem Wetter vor sich. Auf der Rückfahrt kam das Luftschiff in schweren Sturm an der dalmatinischen Küste, dem es wegen des Gebirges nicht ausweichen konnte; es mußte wiederholt die Höhe wechseln. Es hat aber auch mit dieser Fahrt wieder seine Leistungsfähigkeit bewiesen.

Ist Dr. Eckener, der Führer des Luftschiffes, böse auf die Wiener? So fragten sich gestern viele, die enttäuscht durch das Radio gehört und dann in den Zeitungen gelesen hatten, daß das Luftschiff in der Nacht über Wien geflogen ist. Im vorigen Jahre hätte der Zeppelin schon nach Wien kommen sollen; er kam nicht, weil der Sturm auch damals eine Kursänderung notwendig gemacht hat. Heuer rechneten die Wiener bestimmt mit einem Tagbesuch des Luftschiffes. Und wieder wurde nichts daraus. Man kann dem Führer des Luftschiffes wohl keinen Vorwurf daraus machen, daß er wegen der ungünstigen Wetterlage den Weg abgekürzt und früher nach Wien gekommen ist, als beabsichtigt war; eher wäre es ihm zu verargen, daß er die Funkgrüße, die der Bürgermeister und die Bundesregierung namens der Bevölkerung entboten haben, nicht persönlich erwiderte. Er konnte, wie er mitteilen ließ, von der Kommandobrücke nicht weg.

Luftgrüße an die Arbeiter-Zeitung.

Der Zeppelin, der gestern gegen 3 Uhr früh Wien überflog, hat sich bei der roten Gemeinde und bei den Lesern der Arbeiter-Zeitung mit einer besonderen Aufmerksamkeit eingestellt.

Um 9 Uhr vormittags erschien Frau Thekla Leyra, eine Gärtnersfrau aus Simmering, Sechste Heidequerstraße Nr. 160, in unserer Redaktion und übergab uns einen seltenen Fund, den sie in ihrem Garten gemacht hatte. Es waren zwei Briefe, mit Sicherheitsnadeln zusammengesteckt, mit je einer großen schwarzrotgoldenen und rotweißroten Schleife daran. Der eine Brief trägt die Aufschrift: „Herrn Oberbürgermeister Seitz. Bitte abzugeben! Löbe", ferner eine blaue Marke mit dem Aufdruck „Mit Luftpost". Der zweite Brief trägt die Adresse: „An die Wiener Arbeiter-Zeitung."

Der an die Arbeiter-Zeitung gerichtete Brief stammt von unserem Genossen Erich Alfringhaus, dem Herausgeber des Sozialdemokratischen Pressedienstes in Berlin, der die Fahrt als Preßvertreter mitmachte. Das Schreiben hat folgenden Wortlaut:

Liebe Genossen!

Ich bin mit meinem Bericht nicht fertig geworden. Einmal hatte ich mit Telegrammen sehr viel zu tun, dann wurde Wien früher als verabredet angesteuert. Ich begnüge mich deshalb mit einem Bericht über allgemeine Eindrücke der parteigenössischen Teilnehmer und der Erlebnisse am Mittwoch:

Alle Teilnehmer sind der Ueberzeugung, daß dem Luftschiff in der Luftfahrindustrie die Zukunft gehört. Wir haben zur Zurücklegung von 8300 Kilometer (Friedrichshafen—Palästina—Wien—Friedrichshafen) rund achtzig Stunden gebraucht. Am Donnerstag um 8 Uhr vormittags dürften wir landen. Das Schiff hat jedoch noch für drei Tage Gas und Oel. Es überflog Wien in einer Höhe von 700 Meter über dem Meeresspiegel bei einer Geschwindigkeit von 120 Kilometer in der Stunde.

Palästina wurde von uns am Dienstag abend kurz nach 7 Uhr verlassen. Wir flogen zunächst in der Richtung Beirut, dann Kreta und von hier auf die Kykladen. Sie wurden heute 4 Uhr bei 160 Kilometer Geschwindigkeit erreicht und in großer Höhe überflogen. Kurz nach 6 Uhr riefen wir Athen an, dessen Hafen Piräus wir zunächst überquerten. In der Richtung Euböa ging es weiter; unterwegs Marathon, andre bekannte Städte. Vor den Sporaden wurde schweres Wetter angekündigt. Dr. Eckener entschloß sich zur Rückkehr. Wir flogen über Athen, durch den Golf von Patras und den Golf von Korinth, über Ithaka, die adriatische Küste entlang, sichteten die albanische Küste, Korfu, das herrlich gelegene Durazzo — wo Flieger aufstiegen, uns zu begrüßen —, Ragusa und kamen bei Spalato wieder über Land. Nun Budapest —Preßburg und jetzt fahren wir auf Wien, das wir gegen 2 Uhr voraussichtlich erreichen.

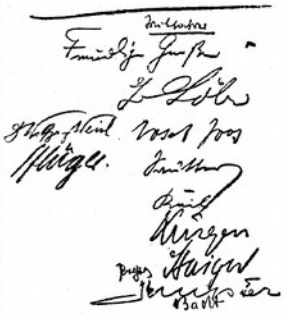
Alle ohne Unterschied sind begeistert. Wir würden noch mehrere Tage fliegen. Löbe hielt heute abend in der Passagiergondel eine Dankrede an Eckener, den er als Pionier der Lüfte feierte und dreimal hochleben ließ.

Löbe warf an Bürgermeister Seitz einen Brief mit schwarzrotgoldener und weißroter Schleife ab. Er enthält einen Gruß an den Bürgermeister und die Bevölkerung mit dem Ausdruck der Freude, daß wir wieder auf deutschem Boden sind.

Ich schließe meine Zeilen in der Hoffnung, daß dieser Brief ankommt, und bin mit besten Grüßen

Ihr Alfringhaus.

Der Brief ist von einer Reihe von Reiseteilnehmern unterzeichnet, wie die nachstehende Reproduktion der letzten Seite zeigt:



Eine Nacht der Erwartung.

Die Ravag hatte auf dem Stephansturm einen Empfänger aufgestellt, um die Funksprüche des Luftschiffes aufzunehmen.

Erst um 1 Uhr 55 Minuten nachts gelang es der Ravag, mit dem Luftschiff selbst in direkte Verbindung zu kommen. Das Luftschiff teilte mit, daß es sich südlich von Preßburg befinde und in einer halben Stunde in Wien sein werde. Die Ravag übermittelte nun dem Luftschiff den Gruß der Bundesregierung und des Bürgermeisters.

Nur so — Aspirin-Tabletten einnehmen!
BAYER
In allen Apotheken erhältlich

Der Gruß des Bürgermeisters.

Bürgermeister Seitz entbot dem Luftschiff folgenden Gruß: „Der Bürgermeister der Stadt Wien begrüßt namens der Wiener Bevölkerung Kommandant, Besatzung und Passagiere des Luftschiffes „Graf Zeppelin" auf das herzlichste und beglückwünscht sie zu dem erfolgreichen Flug."

Beide Ansprachen wurden vom Zeppelin deutlich verstanden. Der Sprecher des Zeppelin teilte mit, daß Dr. Eckener es bedaure, nicht selbst antworten zu können, da er auf der Kommandobrücke festgehalten sei, er danke aber für die Begrüßung. Reichstagspräsident Löbe, der den Flug mitgemacht hat, erwiderte auf die Begrüßung des Bürgermeisters: „Ich begrüße den Bürgermeister Seitz, die Wiener Stadtverwaltung und die Bevölkerung Wiens auf das herzlichste. Ich bedaure, daß wir in der Nacht über Wien fliegen. Wir haben auf unserer Reise Ungeheures gesehen und viele fremde Hauptstädte besucht. Ich hoffe, daß wir bald wiederkommen, dann aber bei Tageslicht!"

Das Luftschiff kommt.

½3 Uhr nachts auf dem Stephansplatz. Das Luftschiff muß kommen. Vor einer halben Stunde war es bei Preßburg. Es wird aber ¾3 Uhr. Nichts rührt sich. Die Menschen lauschen in die Nacht hinaus, die Lichter des Stephansplatzes stören. Die Menschen decken mit der Hand die Lichter ab und blicken angestrengt in die Finsternis. Plötzlich ein Signal vom Turm und dann die Worte: Soeben wurde das Luftschiff bei Oberlaa gesichtet. Es ist fünf Minuten nach ¾3 Uhr. Alles wartet, die Leute eilen auf die Fahrbahn, die einen eilen in die Ecke, die andern in jene. Wo wird man das Luftschiff besser sehen? Gleich muß es da sein. Horch! Hört man die Motoren schon? Nichts. Da wieder Worte vom Turm herab. Man versteht sie nicht recht, die Leute sind zu aufgeregt und sprechen durcheinander. Aus der Mitteilung vom Turm hört man nur die Worte „... über der Kreuzung ..." Ueber welcher Kreuzung? Aber da surren schon Motoren und seitwärts vom Turm blinken kleine Lichter auf. Ehe man sie noch recht gesehen hat, sind sie schon hinter dem Turm und dem Kirchendach verschwunden. Jetzt muß das Luftschiff wieder hervorkommen. Richtig, da ist es! Lauter surren die Motoren, die Lichter huschen dahin, der Körper des Luftschiffes selbst ist nicht zu sehen. Drei, vier Minuten. Alles ist vorüber. Ein paar kleine Lichter, das Brummen der Motoren. Mehr nicht und doch ist man froh, es gesehen und gehört zu haben.

Rückflug und Landung

Von Wien flog das Luftschiff die Donau entlang. Dann bog es ab und überflog um 6 Uhr 52 Minuten früh Mühldorf am Inn. Um 7 Uhr 40 Minuten war es über München. Je näher das Luftschiff seinem Heimathafen kam, desto schlechter wurde das Wetter. Stundenlang flog es in dichtem Nebel. Um 10 Uhr 17 Minuten landete es glatt in Friedrichshafen.

Ueber Wien wurde auch ein Postbeutel abgeworfen.

Wie die Korrespondenz Wilhelm mitteilt, fanden zwei Arbeiter des städtischen Elektrizitätswerkes Donnerstag um ½8 Uhr früh in Simmering auf einem Acker hinter den Saurerwerken einen Postsack, der aufgeschnitten war. Der Postsack, so vermutet die Polizei, stammt vom Zeppelin. Er ist aus lichtem, wasserdichtem Leinen und mit einem Wulst versehen, der mit Gummischwamm ausgefüllt ist. Der Gummischwamm soll verhüten, daß der Postsack, wenn er ins Wasser fällt, untergeht. Die Polizei sucht diejenigen, die den Postsack aufgeschnitten haben.

Die Arbeiter-Zeitung ist dein bester Freund!

Doc. 32: Arbeiter-Zeitung (Wien), 42. 1929, no. 88 (29.03.1929), p. 6.

Die Nachtfahrt des Zeppelin über Wien.

Ein Lustpostgruß des Lufschiffes an die Arbeiter-Zeitung. – nach achtzigstündiger Fahrt in Friedrichshafen gelandet.

Nur wenige sahen den Zeppelin. Für Donnerstag mittag war der Besuch des Luftschiffes in Wien angesagt. Als das Luftschiff Mittwoch früh über Athen kam, mußte es wegen ungünstigen Wetters den Kurs ändern, es nahm seinen Weg direkt nach Norden. Konstantinopel und Belgrad, die auch den Besuch des Zeppelin erwartet hatten, erlebten eine Enttäuschung. Schließlich wurde auch den Budapestern eine Enttäuschung bereitet. Knapp vor Budapest schlug das Luftschiff den Weg nach Westen ein und die Menschen, die die Nacht im Freien verbracht hatten, mußten in den ersten Morgenstunden heimziehen, ohne das Luftschiff gesehen zu haben. Ist es den Wienern viel anders gegangen?

Um 3 Uhr früh flog er über Wien. Nur die Allergeduldigsten haben ausgeharrt. Sie sahen ein Paar Lichter und hörten Motorengsräusch. In wenigen Minuten war der Spuk vorüber. Die aber dieses gespenstische Vorbeihuschen des Lustriesen, der seine Konturen im Dunkel der Nacht verborgen hielt, erlebten, hatten das Gefühl, Zeugen eines bedeutsamen Erlebnisses zu sein. Einige Augenblicke hielten sie den Atem an und verspürten sie den Pulsschlag des gewaltigen technischen Fortschrittes, der einen stolz macht,e in Mensch dieser Zeit zu sein.

Einundachtzig Stunden schwebte das Luftschiff in den Lüften. Es hat in dieser Zeit über achttausend Kilometer zurückgelegt, drei Erdteile berührt, und einen Weg gemacht, zu dem man heute mit dem Schiff und der Eisenbahn gute vierzehn Tage braucht. Die Fahrt ging nicht bei bestem Wetter vor sich. Auf der Rückfahrt kam das Luftschiff in schweren Sturm an der dalmatinischen Küste, dem es wegen des Gebirges nicht ausweichen konnte; es mußte wiederholt die Höhe wechseln. Es hat aber auch mit dieser Fahrt wieder seine Leistungsfähigkeit bewiesen.

Ist Dr. Eckener, der Führer des Luftschiffes, böse auf die Wiener? So fragten sich gestern viele, die enttäuscht durch das Radio gehört und dann in den Zeitungen gelesen hatten, daß das Lustschiff in der Nacht über Wien geflogen ist. Im vorigen Jahre hätte der Zeppelin schon nach Wien kommen sollen; er kam nicht, weil der Sturm auch damals eine Kursänderung notwendig gemacht hat. Heuer rechneten die Wiener bestimmt mit einem Tagbesuch des Luftschiffes. Und wieder wurde nichts daraus. Man kann dem Führer des Luftschiffes wohl keinen Vorwurf daraus machen, daß er wegen der ungünstigen Wetterlage den Weg abgekürzt und früher nach Wien gekommen ist, als beabsichtigt war; eher wäre es ihm zu verargen, daß er die Funkgrüße, die der Bürgermeister und die Bundesregierung namens der Bevölkerung entboten haben, nicht persönlich erwiderte. Er konnte, wie er mitteilen ließ, von der Kommandobrücke nicht weg.

Luftgrüße au die Arbeiter-Zeitung.

Der Zeppelin, der gestern gegen 3 Uhr früh Wien überflog, hat sich bei der roten Gemeinde und bei den Lesern der Arbeiter-Zeitung mit einer besonderen Aufmerksamkeit eingestellt. Um 9 Uhr vormittags erschien Frau Thekla Leyra, eine Gärtnersfrau aus Simmering, Sechste Heidequerstraße Nr. 160, in unserer Redaktion und übergab uns einen seltenen Fund, den sie in ihrem Garten, gemacht hatte. Es waren zwei Briefe, mit Sicherheitsnadeln zusammengesteckt, mit je einer großen schwarzrotgoldenen und rotweißroten Schleife daran.Der eine Brief trägt die Aufschrift: „Herrn Oberbürgermeister Seitz. Bitte abzugeben! Löbe“, ferner eine blaue Marke mit dem Aufdruck „Mit Luftpost". Der zweite Brief trägt die Adresse: „An die Wiener Arbeiter-Zeitung.“

Der an die Arbeiter-Zeitung gerichtete Brief stammt von unserem Genossen Erich Alfringhaus, dem Herausgeber des Sozialdemokratischen Pressedienstes in Berlin, der die Fahrt als Preßvertreter mitmachte. Das Schreiben hat folgenden Wortlaut:

> **Liebe Genossen!**
>
> Ich bin mit meinem Bericht nicht fertig geworden. Einmal hatte ich mit Telegrammen sehr viel zu tun, dann wurde Wien früher als verabredet angesteuert. Ich begnüge mich deshalb mit einem Bericht über allgemeine Eindrücke der parteigenössischen Teilnehmer und der Erlebnisse am Mittwoch:
>
> Alle Teilnehmer sind der Ueberzeugung, daß dem Luftschiff in der Luftfahrindustrie die Zukunft gehört. Wir haben zur Zurücklegung von 8300 Kilometer (Friedrichshafen–Palästina–Wien–Friedrichshafen) rund achtzig Stunden gebraucht. Am Donnerstag um 8 Uhr vormittags dürften wir landen. Das Schiff hat jedoch noch für drei Tage Gas und Oel. Es überflog Wien in einer Höhe von 700 Meter über dem Meeresspiegel bei einer Geschwindigkeit von 120 Kilometern der Stunde.
>
> Palästina wurde von uns am Dienstagabend kurz nach 7 Uhr verlassen. Wir flogen zunächst in der Richtung Beirut, dann Kreta und von hier auf die Kykladen. Sie wurden heute 4 Uhr bei 160 Kilometer Geschwindigkeit erreicht und in großer Höhe überflogen. Kurz nach 6 Uhr riefen wir Athen an, dessen Hafen Pyräus wir zunächst überquerten. In der Richtung Euböa ging es weiter; unterwegs Marathon, andre bekannte Städte. Vor den Sporaden wurde schweres Wetter angekündigt. Dr. Eckener entschloß sich zur Rückkehr. Wir flogen über Athen, durch den Golf von Patras und den Golf von Korinth, über Ithaka, die adriatische Küste entlang, sichteten die albanische Küste, Korfu, das herrlich gelegene Durazzo – wo Flieger aufstiegen, uns zu begrüßen – Ragusa und kamen bei

Spalato wieder über Land. Nun Budapest–Preßburg und jetzt fahren wir auf Wien, das wir gegen 2 Uhr voraussichtlich erreichen.

Alle ohne Unterschied sind begeistert. Wir würden noch mehrere Tage fliegen. Löbe hielt heute abend in der Passagiergondel eine Dankrede an Eckener, den er als Pionier der Lüfte feierte und dreimal hochleben ließ.

Löbe warf an Bürgermeister Seitz einen Brief mit schwarzrotgoldener und weißroter Schleife ab. Er enthält einen Gruß an den Bürgermeister und die Bevölkerung mit dem Ausdruck der Freude, daß wir wieder auf deutschem Boden sind.

Ich schließe meine Zeilen in der Hoffnung, daß dieser Brief ankommt, und bin mit besten Grüßen

Ihr Alfringhaus.

Der Brief ist von einer Reihe von Reiseteilnehmern unterzeichnet, wie die nachstehende Reproduktion der letzten Seite zeigt:

Eine Nacht der Erwartung

Die Ravag hatte auf dem Stephansturm einen Empfänger aufgestellt, um die Funksprüche des Luftschiffes aufzunehmen. Erst um 1 Uhr 55 Minuten nachts gelang es der Ravag, mit dem Luftschiff selbst in direkte Verbindung zu kommen. Das Luftschiff teilte mit, daß es sich südlich von Preßburg befinde und in einer halben Stunde in Wien sein werde. Die Ravag übermitteltc nun dem Luftschiff den Gruß der Bundesregierung und des Bürgermeisters.

Der Gruß des Bürgermeisters.

Bürgermeister Seitz entbot dem Luftschiff folgenden Gruß: „Der Bürgermeister der Stadt Wien begrüßt namens der Wiener Bevölkerung Kommandant, Besatzung und Passagiere des Luftschiffes „Graf Zeppelin" auf das herzlichste und beglückwünscht sie zu dem erfolgreichen Flug."

Beide Ansprachen wurden vom Zeppelin deutlich verstanden. Der Sprecher des Zeppelin teilte mit, daß Dr. Eckener es bedaure, nicht selbst antworten zu können, da er auf der Kommandobrücke festgehalten sei, er danke aber für die Begrüßung. Reichstagspräsident Löbe, der den Flug mitgemacht hat, erwiderte auf die Begrüßung des Bürgermeisters: „Ich begrüße den Bürgermeister Seitz, die Wiener Stadtverwaltung und die Bevölkerung Wiens auf das herzlichste. Ich bedaure, daß wir in der Nacht über Wien fliegen. Wir haben auf unserer Reise Ungeheures gesehen und viele fremde Hauptstädte besuchst. Ich hoffe, daß wir bald wieder kommen, dann aber bei Tageslicht!"

Das Luftschiff kommt.

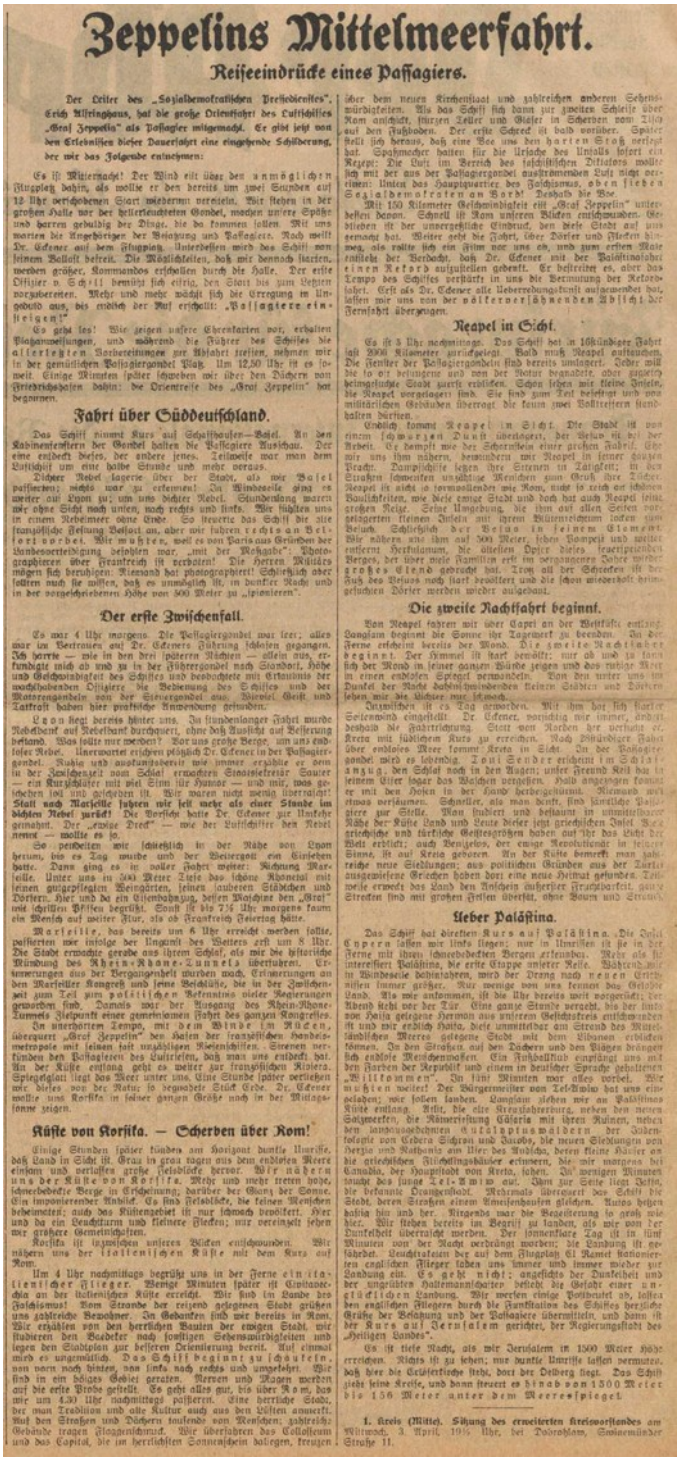
½3 Uhr nachts auf dem Stephausplatz. Das Luftschiff muß kommen. Vor einer halben Stunde war es bei Preßburg. Es wird aber ¾3 Uhr. Nichts rührt sich. Menschen lauschen in die Nacht hinaus, die Lichter des Stephansplatzes stören. Die Menschen decken mit der Hand die Lichter ab und blicken angestrengt in die Finsternis. Plötzlich ein Signal vom Turm und dann die Worte: Soeben wurde das Luftschiff bei Oberlaa gesichtet. Es ist fünf Minuten nach 3 Uhr. Alles wartet, die Leute eilen auf die Fahrbahn, die einen eilen in die Ecke, die andern in jene. Wo wird man das Luftschiff besser sehen? Gleich muß es da sein. Horch! Hört man die Motoren schon? Nichts. Da wieder Worte vom Turm herab. Man versteht sie nicht recht, die Leute sind zu aufgeregt und sprechen durcheinander. Aus der Mitteilung vom Turm hört man nur die Worte „…über der Kreuzung…" Ueber welcher Kreuzung? Aber da surren schon Motoren und seitwärts vom Turm blinken kleine Lichter auf. Ehe man sie noch recht gesehen hat, sind sie schon hinter dem Turm und dem Kirchendach verschwunden. Jetzt muß das Luftschiff wieder hervorkommen. Richtig, da ist es! Lauter surren die Motoren, die Lichter huschen dahin, der Körper des Luftschiffs selbst ist nicht zu sehen. Drei, vier Minuten. Alles ist vorüber. Ein paar kleine Lichter, das Brummen der Motoren. Mehr nicht und doch ist man froh, es gesehen und gehört zu haben.

Rückflug und Landung.

Von Wien flog das Luftschiff die Donau entlang. Dann bog es ab und überflog um 6 Uhr 52 Minuten früh Mühldorf am Inn. Um 7 Uhr 40 Minuten war es über München. Je näher das Luftschiff seinem Heimathafen kam, desto schlechter wurde das Wetter. Stundenlang flog es in dichtem Nebel. Um 10 Uhr 17 Minuten landete es glatt in Friedrichshafen.

Ueber Wien wurde auch ein Postbeutel abgeworfen.

Wie die Korrespondenz Wilhelm mitteilt, fanden zwei Arbeiter des städtischen Elektrizitätswerkes Donnerstag um ¼8 Uhr früh in Simmering auf einem Acker hinter den Saurerwerken einen Postsack, der aufgeschnitten war. Der Postsack, so vermutet die Polizei, stammt vom Zeppelin. Er ist aus lichtem, wasserdichtem Leinen und mit einem Wulst versehen, der mit Gummischwamm ausgefüllt ist. Der Gummischwamm soll verhüten, daß der Postsack, wenn er ins Wasser fällt, untergeht. Die Polizei sucht diejenigen, die den Postsack aufgeschnitten haben.



Zeppelins Mittelmeerfahrt.

Reiseeindrücke eines Passagiers.

Der Leiter des „Sozialdemokratischen Pressedienstes", Erich Alfringhaus, hat die große Orientfahrt des Luftschiffes „Graf Zeppelin" als Passagier mitgemacht. Er gibt jetzt von den Erlebnissen dieser Dauerfahrt eine eingehende Schilderung, der wir das Folgende entnehmen:

Es ist Mitternacht! Der Wind eilt über den unmöglichen Flugplatz dahin, als wolle er den bereits um zwei Stunden auf 12 Uhr verschobenen Start wiederum vereiteln. Wir stehen in der großen Halle vor der hellerleuchteten Gondel, machen unsere Späße und harren geduldig der Dinge, die da kommen sollen. Mit uns warten die Angehörigen der Besatzung und Passagiere. Noch weilt Dr. Eckener auf dem Flugplatz.

Fahrt über Süddeutschland.

Das Schiff nimmt Kurs auf Schaffhausen—Basel. An den Kabinenfenstern der Gondel hatten die Passagiere Ausschau. Der eine entdeckt dieses, der andere jenes. Teilweise war man dem Luftschiff um eine halbe Stunde und mehr voraus.

Dichter Nebel lagerte über der Stadt, als wir Basel passierten; nichts war zu erkennen! In Windeseile ging es weiter auf Lyon zu; um uns dichter Nebel. Stundenlang waren wir ohne Sicht nach unten, nach rechts und links. Wir flogen um in einem Nebelmeer ohne Ende. So steuerte das Schiff die alte französische Festung Besançon an, über wir fuhren rechts an Belfort vorbei. Wir wußten, daß es von Paris aus Gerüchten der Landesverteidigung befohlen war, „mit der Möglichkeit" Photographieren über Frankreich ist verboten! Die Herren Militärs mögen sich beruhigen: Niemand hat photographiert! Schließlich aber saßen auch sie müssen, daß es unmöglich ist, in dunkler Nacht und in der vorgeschriebenen Höhe von 500 Meter zu „spionieren".

Der erste Zwischenfall.

Es war 4 Uhr morgens. Die Passagiergondel war leer; alles war im Vertrauen auf Dr. Eckeners Führung schlafen gegangen. Ich harrte — wie in den drei späteren Nächten — allein aus, erkundigte mich ab und zu in der Führergondel nach Standort, Höhe und Geschwindigkeit des Schiffes und beobachtete mit Erstaunen der wachthabenden Offiziere die Bedienung des Schiffes und der Motorengondeln von der Steuergondel aus. Wirbel, Geist und Tatkraft haben hier praktische Anwendung gefunden.

Lyon liegt bereits hinter uns. In stundenlanger Fahrt wurde Nebelbank auf Nebelbank durchquert, ohne daß Aussicht auf Besserung bestand. Was sollte nur werden? Vor uns große Berge, um uns endloser Nebel. Unerwartet erschien plötzlich Dr. Eckener in der Passagiergondel. Ruhig und auskunftsbereit wie immer erzählte er dem in der Zwischenzeit vom Schlaf erwachten Staatssekretär Sauer — ein Kurzschläfer mit viel Sinn für Humor — und mir, was geschehen sei und geschehen ist. Wir waren nicht wenig überrascht! **Statt nach Marseille fuhren wir seit mehr als einer Stunde im dichten Nebel zurück!** Die Vorsicht hatte Dr. Eckener zur Umkehr gemahnt. Der „ewige Dreck" — wie der Luftschiffer den Nebel nennt — wollte es so.

So peitschten wir schließlich in der Nähe von Lyon herum, bis es Tag wurde und der Weitergott ein Einsehen hatte. Dann ging es in voller Fahrt weiter: Richtung Marseille. Unter uns in 300 Meter Höhe das schöne Rhonetal mit seinen gutgepflegten Weingärten, seinen sauberen Städtchen und Dörfern. Hier und da ein Eisenbahnzug, dessen Maschine den „Graf" mit schrillen Pfiffen begrüßt. Sonst ist bis 7/8 Uhr morgens kaum ein Mensch auf weiter Flur, als ob Frankreich Feiertag hätte.

Marseille, das bereits um 6 Uhr erreicht werden sollte, passierten wir infolge der Ungunst des Wetters erst um 8 Uhr. Die Stadt erwachte gerade aus ihrem Schlaf, als wir die historische Mündung des Rhein-Rhone-Kanals überfuhren. Erinnerungen aus der Vergangenheit wurden wach. Erinnerungen an den Marseiller Kongreß und seine Beschlüsse, die in der Zwischenzeit zum Teil zum politischen Bekenntnis vieler Regierungen geworden sind. Damals war der Ausgang des Rhein-Rhone-Kanals Ausgangspunkt einer gewaltigen Flotte des ganzen Kongresses.

In unerhörtem Tempo, mit dem Winde im Rücken, überquert „Graf Zeppelin" den Hafen der französischen Handelsmetropole mit seinen tief ungeheuren Warenschiffen. Streuen verfinden den Passagieren des Luftschiffes, daß man uns entdeckt hat. An der Küste entlang geht es weiter zur französischen Riviera. Spiegelglatt liegt das Meer unter uns. Eine Stunde später verstehen wir dieses von der Natur so begnadete Stück Erde. Dr. Eckener wollte uns Korsika in seiner ganzen Größe auch in der Mittagssonne zeigen.

Küste von Korsika. — Scherben über Rom!

Einige Stunden später tauchen am Horizont dunkle Umrisse, daß Land in Sicht ist. Grau in grau ragen aus dem endlosen Meere einsam und verlassen große Felsblöcke hervor. Wir nähern uns der Küste von Korsika. Mehr und mehr treten hohe, schneebedeckte Berge in Erscheinung, darüber der Glanz der Sonne. Ein imponierender Anblick. Es sind Felsblöcke, die keinen Menschen beherbergen; auch das Küstengebiet ist nur schwach bevölkert. Hier und da ein Leuchtturm und kleinere Flecken; nur vereinzelt sehen wir größere Gemeinschaften.

Korsika ist inzwischen unseren Blicken entschwunden. Wir nähern uns der italienischen Küste mit dem Kurs auf Rom.

Um 4 Uhr nachmittags begrüßt uns in der Ferne ein italienischer Flieger. Wenige Minuten später ist Civitavecchia an der italienischen Küste erreicht. Wir sind im Lande des Faschismus! Vom Strande der reizend gelegenen Stadt grüßen uns zahlreiche Badegäste. In Gedanken sind wir bereits in Rom. Wir erzählen von den herrlichen Bauten der ewigen Stadt, wir studieren den Baedeker nach sonstigen Sehenswürdigkeiten und legen den Stadtplan zur besseren Orientierung bereit. Auf einmal wird es ungemütlich. Das Schiff beginnt zu schaukeln, von vorn nach hinten, dann links nach rechts und umgekehrt. Wir sind in ein heftiges Gebiet geraten. Werken und Wagen werden auf die erste Probe gestellt. Es geht alles gut, bis über Rom, das wir um 4.30 Uhr nachmittags passieren. Eine herrliche Stadt, der man Tradition und alte Kultur auch aus den Lüften ansieht. Auf den Straßen und Dächern tausende von Menschen; zahlreich Gebäude tragen Flaggenschmuck. Wir überfahren das Colosseum und das Capitol, die im herrlichsten Sonnenschein daliegen, kreuzen über dem neuen Kirchenstaat und zahlreichen anderen Sehenswürdigkeiten. Als das Schiff sich dann zur zweiten Schleife über Rom anschickt, stürzen Teller und Gläser in Scherben vom Tisch auf den Fußboden. Der erste Schreck ist bald vorüber. Später stellt sich heraus, daß eine Bee uns den harten Stoß verletzt hat. Spaßmacher hatten für die Ursache des Unfalls sofort ein Attentat der Duce im Verein mit uns ein, und zum ersten Male entlastete der Verdacht, daß Dr. Eckener mit der Faschistenbahn einen Rekord aufzustellen gedenkt. Er bestreitet es, aber das Tempo des Schiffes verstärkt in uns die Vermutung der Rekordfahrt. Erst als Dr. Eckener alle Ueberredungskunst aufgewendet hat, lassen wir uns von der völkervernichtenden Absicht der Fernfahrt überzeugen.

Neapel in Sicht.

Es ist 5 Uhr nachmittags. Das Schiff hat in stündiger Fahrt fast 2000 Kilometer zurückgelegt. Bald muß Neapel auftauchen. Die Fenster der Passagiergondeln sind bereits umlagert. Jeder will die so oft besungene und von der Natur begnadete, aber gegen beimgesuchte Stadt zuerst erblicken. Schon sehen wir kleine Inseln, die Neapel vorgelagert sind. Sie sind zum Teil befestigt und von militärischen Gebäuden überragt die kaum zwei Volltreffern standhalten dürften.

Endlich kommt Neapel in Sicht. Die Stadt ist von einem schwarzen Punkt überragt, der Vesuv ist bei der Arbeit. Es dampft wie der Schornstein einer großen Fabrik. Ohne wie uns ihm nähern, bewundern wir Neapel in seiner ganzen Pracht. Dampfschiffe legen ihre Sirenen in Tätigkeit; in den Straßen schwenken unzählige Menschen zum Gruß ihre Tücher. Neapel ist nicht so sonnenblendend wie Rom, nicht so reich an schönen Baulichkeiten, wie diese einzige Stadt und doch hat auch Neapel seine großen Reize. Seine Umgebung, die ihm auf allen Seiten vorgelagerten kleinen Inseln mit ihren Blütenreichtum laden zum Besuch. Schließlich der Vesuv in seiner Glorie! Wir nähern uns ihm auf den Wegen, über Pompeji und weiter entfernt Herkulanum, die öttesten Opfer dieses feuerspeienden Berges, der über viele Jahrhunderte erst im vergangenen Jahre wieder großes Elend gebracht hat. Trotz all der Scheußen ist der Ruf des Vesuvs noch stark gekräuselt und die schon wiederholt heimgesuchten Dörfer werden wieder aufgebaut.

Die zweite Nachtfahrt beginnt.

Von Neapel fahren wir über Capri an der Westküste entlang. Langsam beginnt die Sonne ihr Tagewerk zu beenden. In der Ferne erscheint bereits der Mond. Die zweite Nachtfahrt beginnt. Der Himmel ist stark bewölkt; nur ab und zu kann sich der Mond in seiner ganzen Pracht zeigen und das ruhige Meer in einen endlosen Spiegel verwandeln. Von den unter uns im Dunkel der Nacht dahinschwindenden kleinen Städten und Dörfern sehen wir die Lichter nur schwach.

Inzwischen ist es Tag geworden. Mit ihm hat sich starker Seitenwind eingestellt. Dr. Eckener, vorsichtig wie immer, ändert deshalb die Fahrtrichtung. Statt von Norden der verfolgt er Kreta mit südlichem Kurs zu erreichen. Nach 20stündiger Fahrt über endloses Meer kommt Kreta in Sicht. An der Passagiergondel wird es lebendig. Toni Sender erscheint im Schlafanzug, den Schlaf noch in den Augen; unser Freund Keil hat in seinem Eifer sogar das Waschen vergessen. Bald angezogen kommt er mit den Hosen in der Hand hereingestürmt. Niemand will etwas versäumen. Schneller, als man denkt, sind kärrliche Passagiere zur Stelle. Man studiert und bestaunt in unmittelbarer Nähe der Küste Land und Leute dieser jetzt griechischen Insel Kreta griechische und türkische Geistesgrößen haben auf ihr das Licht der Welt erblickt; auch Venizelos, der einige Revolutionär in jeglicher Sinne, ist auf Kreta geboren. An der Küste bemerkt man zahlreiche neue Siedlungen; aus politischen Gründen aus der Türkei ausgewiesene Griechen haben dort eine neue Heimat gefunden. Teilweise erweckt das Land den Anschein äußerster Fruchtbarkeit, ganze Strecken sind mit großen Feigen überstät, ohne Baum und Strauch.

Ueber Palästina.

Das Schiff hat direkten Kurs auf Palästina. Die Insel Cypern lassen wir links liegen; nur in Umrissen ist sie in der Ferne mit ihren schneebedeckten Bergen erkennbar. Mehr als interessiert Palästina, die erste Etappe unserer Reise. Während wir in Windeseile dahinfahren, wird der Drang nach neuen Eindrücken immer größer. Nur wenige von uns kennen das Gelobte Land. Als wir ankommen, ist die Uhr bereits weit vorgerückt; der Abend steht vor der Tür. Eine ganze Stunde verweilt, bis der links von Haifa gelegene Hermon aus unseren Gesichtskreis entschwunden ist und wir endlich Haifa, diese unmittelbar am Strand des Mittelländischen Meeres gelegene Stadt mit dem Libanon erblicken können. In den Straßen, auf den Dächern und den Plätzen drängen sich endlose Menschenmassen. Ein Jubelruf empfängt uns mit den Farben der Republik und einem in deutscher Sprache gehaltenen „Willkommen". In kürz Minuten war alles vorbei. Wir suchten weiter! Der Bürgermeister von Tel-Aviv hat uns eingeladen; wir sollen landen. Langsam ziehen wir an Palästinas Küste entlang. Akkt, die alte Kreuzfahrerburg, neben den neuen Salzwerken, die Römerstadt Cäsaria mit ihren Ruinen, neben den landwirtschaftlichen Eukalyptuswäldern der Zionskolonie von Cedera Sichron und Jakobs, die neuen Siedlungen von Herzlia und Nathania am Ufer des Yarkon, deren kleine Häuser an die griechischen Flüchtlingshäuser erinnern, die wir morgens bei Cannabis, der Hauptstadt von Kreta, sahen. Die wenigen Minuten taucht das junge Tel-Aviv auf. Dann zur Seite liegt Jaffa, die bekannte Orangenstadt. Mehrmals überquert das Schiff die Stadt, deren Straßen einem Ameisenhaufen gleichen. Autos hetzen hastig hin und her. Nirgends war die Begeisterung so groß wie hier. Wir stehen bereits im Begriff zu landen, als wir vom Dunkelheit überrascht werden. Der sonnenklare Tag ist in fünf Minuten von der Nacht verdrängt worden; die Landung ist gefährdet. Leuchtraketen der auf dem Flugplatz ist Kamel stationierten englischen Flieger laden uns immer und immer wieder zur Landung ein. Es geht nicht; angesichts der Dunkelheit und der ungeübten Hafenmannschaften bedeutet die Gefahr einer unglücklichen Landung. Wir werfen einige Postbeutel ab, lassen den englischen Fliegern durch die Funkstation des Schiffes herzliche Grüße der Besatzung und der Passagiere übermitteln, und dann ist der Kurs auf Jerusalem gerichtet, der Regierungsstadt des „Heiligen Landes".

Es ist tiefe Nacht, als wir Jerusalem in 1500 Meter Höhe erreichen. Nichts ist zu sehen; nur dunkle Umrisse lassen vermuten, daß hier die Gebirgskette steht, dort der Delberg liegt. Das Schiff zieht seine Kreise, und dann steuert es bis ab von 1300 Meter bis 150 Meter unter dem Meeresspiegel.

1. Kreis (Mitte). Sitzung des erweiterten Kreisvorstandes am Mittwoch, 3. April, 19½ Uhr, bei Todroblam, Swinemünder Straße 11.

Doc. 33: Der Abend : Spätausgabe der „Vorwärts", 46. 1929, no. 150 (30.03.1929), p. 2.

Zeppelins Mittelmeerfahrt.

Reiseeindrücke eines Passagiers.

Der Leiter des „Sozialdemokratischen Pressedienstes", Erich Alfringhaus, hat die große Orientfahrt des Luftschiffs Graf Zeppelin als Passagier mitgemacht. Er gibt jetzt von den Erlebnissen dieser Dauerfahrt eine eingehende Schilderung, der wir das folgende entnehmen:

Es ist Mitternacht! Der Wind eilt über den unmöglichen Flugplatz dahin, als wolle er den bereits um zwei Stunden auf 12 Uhr verschobenen Start wiederum vereiteln. Wir stehen in der großen Halle vor der hellerleuchteten Gondel, machen unsere Späße und harren geduldig der Dinge, die da kommen sollen. Mit uns warten die Angehörigen der Besatzung und Passagiere. Noch weilt Dr. Eckener auf dem Flugplatz.

Unterdessen wird das Schiff von seinem Ballast befreit. Die Möglichkeiten, daß wir dennoch starten werden größer, Kommandos erschallen durch die Halle. Der erste Offizier v. Schill bemüht sich eifrig, den Start bis zum Letzten vorzubereiten. Meer und mehr wächst sich die Erregung in Ungeduld aus, bis endlich der Ruf erschallt: „Passagiere einsteigen!“

Es geht los! Wir zeigen unsere Ehrenkarten vor, erhalten Platzanweisungen, und während die Führer der Schiffers die allerletzten Vorbereitungen zur Abfahrt treffen, nehmen wir in der gemütlichen Passagiergondel Platz. Um 12,50 Uhr ist es soweit. Einige Minuten später schweben wir über den Dächern von Friedrichshafen dahin: die Orient Reise des „Graf Zeppelin“ hat begonnen.

Fahrt über Süddeutschland.

Das Schiff nimmt Kurs auf Schaffhausen–Basel. An den Kabinenfenstern der Gondel halten die Passagiere Ausschau. Der eine entdeckt dieses, der andere jenes. Teilweise war man dem Luftschiff um eine halbe Stunde und mehr voraus.

Dichter Nebel lagerte über der Stadt, als wir Basel passierten; nichts war zu erkennen! In Windeseile ging es weiter auf Lyon zu; um uns dichter Nebel. Stundenlang waren wir ohne Sicht nach unten, nach rechts und links. Wir fühlten uns in einem Nebelmeer ohne Ende. So steuerte das Schiff die alte französische Festung Belfort an, aber wir fuhren rechts an Belfort vorbei. Wir mussten, weil es von Paris aus Gründen der Landesverteidigung befohlen war, „mit der Maßgabe“: Photographieren über Frankreich ist verboten! Die Herren Militärs mögen sich beruhigen: Niemand hat fotografiert! Schließlich aber sollten auch Sie wissen, dass es unmöglich ist, in dunkler Nacht und in der vorgeschriebenen Höhe von 500 m zu „spionieren.“

Der erste Zwischenfall.

Es war 4 Uhr morgens. Die Passagiergondel war leer; alles war im Vertrauen auf Dr. Eckeners Führung schlafen gegangen. Ich harrte – wie in den drei späteren Nächten – allein aus, erkundigte mich ab und zu in der Führergondel nach Standort, Höhe und Geschwindigkeit des Schiffes und beobachtete mit Erlaubnis der wachhabenden Offiziere die Bedienung des Schiffes und der Motorengondeln von der Steuergondel aus. Wie viel Geist und Tatkraft haben hier praktische Anwendung gefunden.

Lyon liegt bereits hinter uns. In stundenlanger Fahrt wurde Nebelbank auf Nebelbank durchquert, ohne das Aussicht auf Besserung bestand. Was sollte nur werden? Vor uns große Berge, um uns endloser Nebel. Unerwartet erschien plötzlich Dr. Eckener in der Passagiergondel. Ruhig und auskunftsbereit erzählte er dem in der Zwischenzeit vom Schlaf erwachten Staatssekretär Sauter – ein Kurzschläfer mit viel Sinn für Humor – und mir, was geschehen soll und geschehen ist. Wir waren nicht wenig überrascht! Statt nach Marseille fuhren wir seit mehr als einer Stunde im dichten Nebel zurück! Die Vorsicht hatte Dr. Eckener zur Umkehr gemahnt. Der „ewige Dreck“ – wie der Luftschiffer den Nebel nennt – wollte es so.

So pendelten wir schließlich in der Nähe von Lyon herum, bis es Tag wurde und der Wettergott ein Einsehen hatte. Dann ging es in voller Fahrt weiter: Richtung Marseille. Unter uns in 500 Meter Tiefe das schöne Rhonetal mit seinen gutgepflegten Weingärten, seinen sauberen Städtchen und Dörfchen. Hier und da ein Eisenbahnzug, dessen Maschine den „Graf“ mit schrillen Pfiffen begrüßt. Sonst ist bis 7½ Uhr morgens kaum ein Mensch auf weiter Flur, als ob Frankreich Feiertag hätte.

Marseille, das bereits um 6 Uhr erreicht werden sollte, passierten wir infolge der Ungunst des Wetters erst um 8 Uhr. Die Stadt erwachte gerade aus ihrem Schlaf, als wir die historische Mündung des Rhein-Thone-Tunnels überfuhren. Erinnerungen aus der Vergangenheit wurden wach. Erinnerungen an den Marseiller Kongress und seine Beschlüsse, die in der Zwischenzeit zum Teil zum politischen Bekenntnis viele Regierungen geworden sind. Damals war der Ausgang des Rhein-Rhone-Tunnels Zielpunkt einer gemeinsamen Fahrt des ganzen Kongresses.

In unerhörtem Tempo, mit dem Winde im Rücken, überquert „Graf Zeppelin“ den Hafen der französischen Handelsmetropole mit seinen fast unzähligen Riesenschiffen. Sirenen verkünden den Passagieren des Luftriesen, daß man uns entdeckt hat. An der Küste entlang geht es weiter zur französischen Riviera. Spiegelglatt liegt das Meer unter uns. Eine Stunde später verließen wir dieses von der Natur so begnadete Stück Erde. Dr. Eckener wollte uns Korsika in seiner ganzen Größe noch in der Mittagssonne zeigen.

Küste von Korsika. – Scherben über Rom!

Einige Stunden später künden am Horizont dunkle Umrisse, daß Land in Sicht ist. Grau in grau ragen aus dem endlosen Meere einsam und verlassen große Felsblöcke hervor. Wir nähern uns der Küste von Korsika. Meer und mehr treten hohe schneebedeckte Berge in Erscheinung; darüber der Glanz der Sonne. Ein imponierender Anblick. Es sind Felsblöcke, die keinen Menschen beheimaten; auch das Küstengebiet ist nur schwach bevölkert. Hier und da ein Leuchtturm und kleinere Flecken; nur vereinzelt sehen wir größere Gemeinschaften.

Korsika ist inzwischen unseren Blicken entschwunden. Wir nähern uns der italienischen Küste mit dem Kurs auf Rom.

Um 4 Uhr nachmittags begrüßt uns in der Ferne ein italienischer Flieger. Wenige Minuten später ist Civitavecchia an der italienischen Küste erreichen. Wir sind im Lande des Faschismus! Vom Strande der reizend gelegenen Stadt Grüßen uns zahlreiche Bewohner. In Gedanken sind wir bereits in Rom. Wir erzählen von den herrlichen Bauten der ewigen Stadt, wir studieren den Baedeker nach sonstigen Sehenswürdigkeiten und legen den Stadtplan zur besseren Orientierung bereit. Auf einmal wird es ungemütlich. Das Schiff beginnt zu schaukeln, von vorn nach hinten, von links nach rechts und umgekehrt. Wir sind in ein böiges Gebiet geraten. Nerven und Magen werden auf die erste Probe gestellt. Es geht alles gut, bis über Rom, dass wir um 4.30 Uhr nachmittags passieren. Eine herrliche Stadt, der man Tradition und alte Kultur auch aus den Lüften anmerkt. Auf den Straßen und Dächern Tausende von Menschen; zahlreiche Gebäude tragen Flaggenschmuck. Wir überfahren das Colosseum und das Capitol, die im herrlichsten Sonnenschein daliegen, kreuzen über dem neuen Kirchenstaat und zahlreichen anderen Sehenswürdigkeiten. Als das Schiff sich dann zur zweiten Schleife über Rom anschickt, stürzen Teller und Gläser in Scherben vom Tisch auf den Fußboden. Der ersdte Schreck ist bald vorüber. Später stellt sich heraus, dass eine Boe uns den harten Stoß versetzt hat. Spaßmacher hatten für die Ursache des Unfalls sofort ein Rezept: die Luft im Bereich des faschistischen Diktators wollte sich mit der aus der Passagiergondel ausströmenden Luft nicht vereinen: unten das Hauptquartier des Faschismus, oben sieben Sozialdemokraten an Bord! Deshalb die Boe.

Mit 150 km Geschwindigkeit eilt „Graf Zeppelin“ unterdessen davon. Schnell ist Rom unseren Blicken entschwunden. Geblieben ist der unvergeßliche Eindruck, den diese Stadt auf uns gemacht hat. Weiter geht die Fahrt, über Dörfer und Flecken hinweg, als rollte sich ein Film vor uns ab, aber zum ersten Male entsteht der Verdacht, dass Dr. Eckener mit der Palästina fahre einen Rekord aufzustellen gedenkt. Er bestreitet es, aber das Tempo des Schiffes verstärkt in uns die Vermutung der Rekordfahrt. Erst als Dr. Eckener Kerner alle Überredungskunst aufgewendet hat, lassen wir uns von der völkerversöhnenden Absicht der Fernfahrt überzeugen.

Neapel in Sicht.

Es ist 5 Uhr nachmittags. Das Schiff hat in 16stündiger Fahrt fast 2000 Kilometer zurückgelegt. Bald muss Neapel auftauchen. Die Fenster der Passagiergondeln sind bereits umlagert. Jeder will die so oft besungene und von der Natur begnadete, aber zugleich heimgesuchte Stadt zuerst erblicken. Schon sehen wir kleine Inseln, die Neapel vorgelagert sind. Sie sind zum Teil befestigt und von militärischen Gebäuden überragt, die kaum zwei Volltreffern standhalten dürften.

Endlich kommt Neapel in Sicht. Die Stadt ist von einem schwarzen Dunst überlagert, der Vesuv ist bei der Arbeit. Aber dampft wie der Schornstein einer großen Fabrik. Ehe wir uns ihm nähern, bewundern wir Neapel in seiner ganzen Pracht. Dampfschiffe setzen ihre Sirenen in Tätigkeit; in den Straßen schwenken unzählige Menschen zum Gruß ihre Tücher. Neapel ist nicht so formvollendet wie Rom, nicht so reich an schönen Baulichkeiten wie diese ewige Stadt und doch hat auch Neapel seine großen Reisze. Seine Umgebung, die ihm auf allen Seiten vorgelagerten kleinen Inseln mit ihrem Blütenreichtum locken zum Besuch. Schließlich der Vesuv in seinem Element. Wir nähern uns ihm auf 500 Meter, sehen Pompeji und weiter entfernt Herkulaneum, die ältesten Opfer dieses feuerspeienden Berges, der über viele Familien erst im vergangenen Jahre wieder großes Elend gebracht hat. Trotz all der Schrecken ist der Fuß des Vesuvs noch stark bevölkert und die schon wiederholt heimgesuchten Dörfer werden wieder aufgebaut.

Die zweite Nachtfahrt beginnt.

Von Neapel fahren wir über Capri an der Westküste entlang. Langsam beginnt die Sonne ihr Tagwerk zu beenden. In der Ferne erscheint bereits der Mond. Die zweite Nachtfahrt beginnt. Der Himmel ist stark bewölkt; nur ab und zu kann sich der Mond in seiner ganzen Würde zeigen und das ruhige Meer in einen endlosen Spiegel verwandeln. Von den unter uns im Dunkel der Nacht dahinschwindenden kleinen Städten und Dörfern sehen wir die Lichter nur schwach.

Inzwischen ist es Tag geworden. Mit ihm hat sich starker Seitenwind eingestellt. Dr. Eckener, vorsichtig wie immer, änderte deshalb die Fahrtrichtung. Statt von Norden her versucht er, Kreta mit südlichem Kurs zu erreichen. Nach 28stündiger Fahrt über endloses Meer kommt Kreta in Sicht. In der Passagier Gondel wird es lebendig. Toni Sender erscheint im Schlafanzug, den Schlaf noch in den Augen; unser Freund Keil hat in seinem Eifer sogar das Waschen vergessen. Halb angezogen kommt er mit den Hosen in der Hand herbeigestürmt. Niemand will etwas versäumen. Schneller, als man denkt, sind sämtliche Passagiere zur Stelle. Man studiert und bestaunt in unmittelbarer Nähe der Küste Land und Leute dieser jetzt griechischen Insel. Viele griechische und türkische Geistesgrößen haben auf ihr das Licht der Welt erblickt; auch Venizelos, der ewige Revolutionär in seinem Sinne, ist auf Kreta geboren. An der Küste bemerkt man zahlreiche neue Siedlungen; aus politischen Gründen aus der Türkei ausgewiesene Griechen haben dort eine neue Heimat gefunden. Teilweise erweckt das Land den Anschein äußerster Fruchtbarkeit, ganze Strecken sind mit großen Felsen übersät, ohne Baum und Strauch.

Ueber Palästina.

Das Schiff hat direkten Kurs auf Palästina. Die Insel Cypern lassen wir links liegen; nur in Umrissen ist sie in der Ferne mit ihren schneebedeckten Bergen erkennbar. Mehr als sie interessiert Palästina, die erste Etappe unserer Reise. Während wir in Windeseile dahinfahren, wird der Drang nach neuen Erlebnissen immer größer. Nur wenige von uns kennen das Gelobte Land. Als wir ankommen, ist die Uhr bereits weit vorgerückt; der Abend steht vor der Tür. Eine ganze Stunde vergeht, bis der links von Haifa gelegene Hermon aus unserem Gesichtskreis entschwunden ist und wir endlich Haifa, diese unmittelbar am Strand es mittelländischen Meeres gelegene Stadt mit dem Libanon erblicken können. in den Straßen, auf den Dächern und den Plätzen drängen sich endlose Menschenmassen. Ein Fußballklub empfängt uns mit den Farben der Republik und einem in deutscher Sprache gehaltenen „Willkommen“. In fünf Minuten war alles vorbei. Wir mussten weiter! Der Bürgermeister von Tel-Awiw hat uns eingeladen; wir sollen landen. Langsam ziehen wir an Palästinas Küste entlang. Atlit, die alte Kreuzfahrerburg, neben den neuen Salzwerken, die Römerfestung Cäsaria mit ihren Ruinen, neben den lang ausgedehnten Eukalyptuswäldern der Juden Kolonie von Cedera Sichron und Jacobs, die neuen Siedlungen von Herzia und Nathania am Ufer des Audscha, deren kleine Häuser an die griechischen Flüchtlingshäuser erinnern, die wir morgens bei Canadia, der Hauptstadt von Kreta, sahen. In wenigen Minuten taucht das junge Tel- Awiw auf. Ihm zur Seite liegt Jaffa, die bekannte Orangenstadt. Mehrmals überquert das Schiff die Stadt, deren Straßen einem Ameisenhaufen gleichen. Autos hetzen hastig hin und her. Nirgends war die Begeisterung so groß wie hier. Wir stehen bereits im Begriff zu landen, als wir von der Dunkelheit überrascht werden. Der sonnenklare Tag ist in fünf Minuten von der Nacht verdrängt worden; die Landung ist gefährdet. Leuchtraketen der auf dem Flugplatz El Ramet stationierten englischen Flieger laden uns immer und immer wieder zur Landung ein. Es geht nicht; angesichts der Dunkelheit und der ungeübten Haltemannschaften besteht die Gefahr einer unglücklichen Landung. Wir werfen einige Postbeutel ab, lassen den englischen Fliegern durch die Funkstation des Schiffes herzliche Grüße der Besatzung und der Passagiere übermitteln, und dann ist der Kurs auf Jerusalem gerichtet, der Regierungsstadt des „Heiligen Landes“.

Es ist tiefe Nacht, als wir Jerusalem in 1500 Meter Höhe erreichen. Nichts ist zu sehen; nur dunkle Umrisse lassen vermuten, dass hier die Erlöserkirche steht, dort der Oelberg liegt. Das Schiff zieht seine Kreise, und dann steuert es hinab von 1500 m bis 156 m unter dem Meeresspiegel.



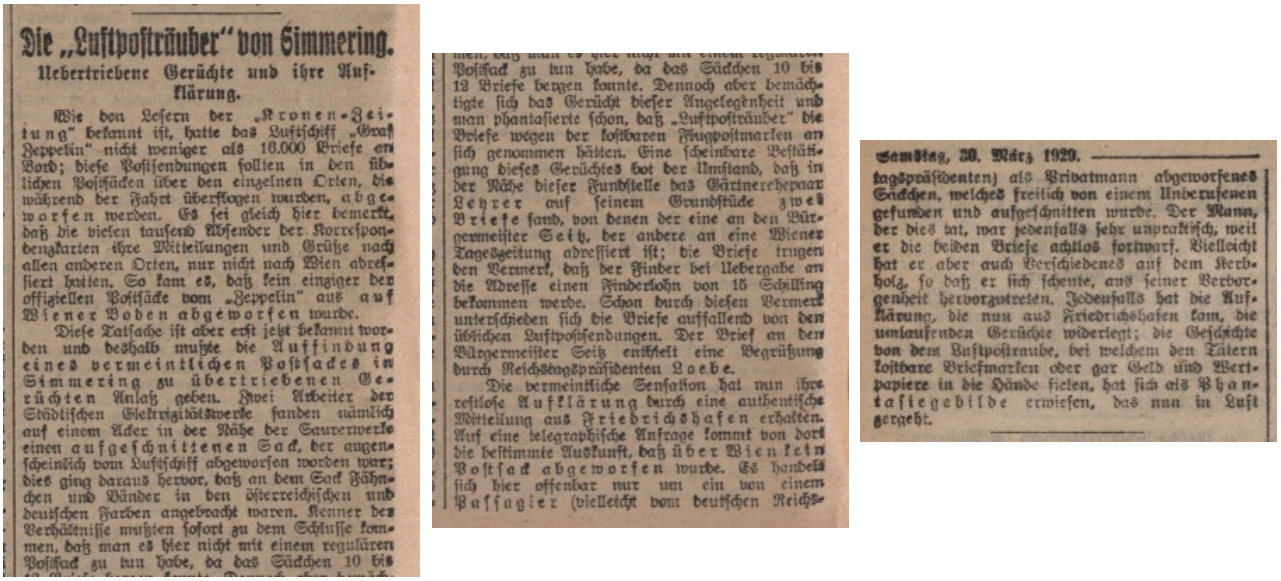
Der Zeppelin hat keinen Postbeutel abgeworfen.

Die Polizei meldete gestern, daß Donnerstag früh in Simmering ein Postbeutel gefunden wurde, der aufgeschnitten und leer war. Die Polizei vermutete, daß der Postbeutel vom Luftschiff „Graf Zeppelin“ abgeworfen und dann beraubt worden ist. Sie leitete die Erhebungen ein. Aus Friedrichshafen lief gestern die Nachricht ein, daß der Zeppelin bei seinem Flug über Wien keinen Postbeutel abgeworfen hat. Der Postbeutel, der in Simmering gefunden worden ist, kann daher nicht vom Zeppelin stammen, zumindest ist es kein offizieller Postsack gewesen. Die Mitteilungen über eine angebliche Beraubung des Postsackes sind daher hinfällig. Dagegen wurde in der Laxenburgerstraße ein Briefumschlag gefunden, in dem acht Postkarten waren, die an Personen in Wien und in deutschen Orten adressiert waren. Den Brief hat ein Fahrgast des Zeppelins abgeworfen. Die Karten wurden von der Post an die Adressaten geleitet.

Doc. 34: Arbeiter-Zeitung (Wien), 42. 1929, no. 89 (30.03.1929), p. 4.

Der Zeppelin hat keinen Postbeutel abgeworfen.

Die Polizei meldete gestern, daß Donnerstag früh in Simmering ein Postbeutel gefunden wurde, der aufgeschnitten und leer war. Die Polizei vermutete, daß der Postbeutel vom Luftschiff „Graf Zeppelin“ abgeworfen und dann beraubt worden ist. Sie leitete die Erhebungen ein. Aus Friedrichshafen lief gestern die Nachricht ein, daß der Zeppelin bei seinem Flug über Wien keinen Postbeutel abgeworfen hat. Der Postbeutel, der in Simmering gefunden worden ist, kann daher nicht vom Zeppelin stammen, zumindest ist es kein offizieller Postsack gewesen. Die Mitteilungen über eine angebliche Beraubung des Postsackes sind daher hinfällig. Dagegen wurde in der Laxenburgerstraße ein Briefumschlag gefunden, in dem acht Postkarten waren, die an Personen in Wien und in deutschen Orten adressiert waren. Den Brief hat ein Fahrgast des Zeppelins abgeworfen. Die Karten wurden von der Post an die Adressaten geleitet.



Die „Luftposträuber" von Simmering.

Uebertriebene Gerüchte und ihre Aufklärung.

Wie den Lesern der „Kronen-Zeitung" bekannt ist, hatte das Luftschiff „Graf Zeppelin" nicht weniger als 16.000 Briefe an Bord; diese Postsendungen sollten in den üblichen Postsäcken über den einzelnen Orten, die während der Fahrt überflogen wurden, abgeworfen werden. Es sei gleich hier bemerkt, daß die vielen tausend Absender der Korrespondenzkarten ihre Mitteilungen und Grüße nach allen anderen Orten, nur nicht nach Wien adressiert hatten. So kam es, daß kein einziger der offiziellen Postsäcke vom „Zeppelin" aus auf Wiener Boden abgeworfen wurde.

Diese Tatsache ist aber erst jetzt bekannt worden und deshalb mußte die Auffindung eines vermeintlichen Postsackes in Simmering zu übertriebenen Gerüchten Anlaß geben. Zwei Arbeiter der Städtischen Elektrizitätswerke fanden nämlich auf einem Acker in der Nähe der Saurerwerke einen ausgeschnittenen Sack, der augenscheinlich vom Luftschiff abgeworfen worden war; dies ging daraus hervor, daß an dem Sack Fähnchen und Bänder in den österreichischen und deutschen Farben angebracht waren. Kenner der Verhältnisse mußten sofort zu dem Schlusse kommen, daß man es hier nicht mit einem regulären Postsack zu tun habe, da das Säckchen 10 bis 12 Briefe bergen konnte. Dennoch aber bemächtigte sich das Gerücht dieser Angelegenheit und man phantasierte schon, daß „Luftposträuber" die Briefe wegen der kostbaren Flugpostmarken an sich genommen hätten. Eine scheinbare Bestätigung dieses Gerüchtes bot der Umstand, daß in der Nähe dieser Fundstelle das Gärtnerehepaar Leyrer auf seinem Grundstücke zwei Briefe fand, von denen der eine an den Bürgermeister Seitz, der andere an eine Wiener Tageszeitung adressiert ist; die Briefe trugen den Vermerk, daß der Finder bei Uebergabe an die Adresse einen Finderlohn von 15 Schilling bekommen werde. Schon durch diesen Vermerk unterschieden sich die Briefe auffallend von den üblichen Luftpostsendungen. Der Brief an den Bürgermeister Seitz enthielt eine Begrüßung durch Reichstagspräsidenten Loebe.

Die vermeintliche Sensation hat nun ihre restlose Aufklärung durch eine authentische Mitteilung aus Friedrichshafen erhalten. Auf eine telegraphische Anfrage kommt von dort die bestimmte Auskunft, daß über Wien kein Postsack abgeworfen wurde. Es handelt sich hier offenbar nur um ein von einem Passagier (vielleicht vom deutschen Reichstagspräsidenten) als Privatmann abgeworfenes Säckchen, welches freilich von einem Unberufenen gefunden und aufgeschnitten wurde. Der Mann, der dies tat, war jedenfalls sehr unpraktisch, weil er die beiden Briefe achtlos fortwarf. Vielleicht hat er aber auch Verschiedenes auf dem Kerbholz, so daß er sich scheute, aus seiner Verborgenheit hervorzutreten.

Jedenfalls hat die Aufklärung, die nun aus Friedrichshafen kam, die umlaufenden Gerüchte widerlegt; die Geschichte von dem Luftpostraube, bei welchen den Tätern kostbare Briefmarken oder gar Geld und Wertpapiere in die Hände fielen, hat sich als Phantasiegebilde erwiesen, das nun in Luft zergeht.

Doc. 35: Illustrierte Kronen-Zeitung (Vienna), 1929, no. 10484 (30.03.1929), pp. 6–7.

Die „Luftposträuber" von Simmering.

Uebetriebene Gerüchte und ihre Aufklärung.

Wie den Lesern der „Kronen-Zeitung" bekannt ist, hatte das Luftschiff „Graf Zeppelin" nicht weniger als 16.000 Briefe an Bord; diese Postsendungen sollten in den üblichen Postsäcken über den einzelnen Orten, di während der Fahrt überflogen wurden, abgeworfen werden. Es sei gleich hier bemerkt, daß die vielen tausend Absender der Korrespondenzkarten ihre Mitteilungen und Grüße nach allen anderen Orten, nur nicht nach Wien adressiert hatten. So kam es, daß kein einziger der offiziellen Postsäcke vom „Zeppelin" aus auf Wiener Boden abgeworfen wurde.

Diese Tatsache ist aber erst jetzt bekannt worden und deshalb mußte die Auffindung eines vermeintlichen Postsackes in Simmering zu übertriebenen Gerüchten Anlaß geben. Zwei Arbeiter der Städtischen Elektrizitätswerke fanden nämlich auf einem Acker in der Nähe der Saurerwerke einen ausgeschnittenen Sack, der augenscheinlich vom Luftschiff abgeworfen worden war; dies ging daraus hervor, daß an dem Sack Fähnchen und Bänder in den österreichischen und deutschen Farben angebracht waren. Kenner der Verhältnisse mußten sofort zu dem Schlüsse komMmn, daß man es hier nicht mit einem regulären Postsack zu tun habe, da das Säckchen 10 bis12 Briefe bergen konnte.

Dennoch aber bemächtigte sich das Gerücht dieser Angelegenheit und man phantasierte schon, daß „Luftposträuber" die Briefe wegen der kostbaren Flugpostmarken an sich genommen hätten. Eine scheinbare Bestätigung dieses Gerüchtes bot der Umstand, daß in der Nähe dieser Fundstelle das Gärtnerehepaar Leyrer auf seinem Grundstücke zwei Briefe fand, von denen der eine an den Bürgermeister Seitz, der andere an eine Wiener Tageszeitung adressiert ist; die Briefe trugen den Vermerk, daß der Finder bei Uebergabe an die Adresse einen Finderlohn von 15 Schilling bekommen werde. Schon durch diesen Vermerk unterschieden sich die Briefe auffallend von den üblichen Luftpostsendungen. Der Brief an den Bürgermeister Seitz enthielt eine Begrüßung durch Reichstagspräsidenten Loebe.

Die vermeintliche Sensation hat nun ihre restlose Aufklärung durch eine authentische Mitteilung aus Friedrichshafen erhalten. Auf eine telegraphische Anfrage kommt von dort die bestimmte Auskunft, daß über Wien kein Postsack abgeworfen wurde. Es handele sich hier offenbar nur um ein von einem Passagier (vielleicht dem deutschen Reichstagspräsidenten) als Privatmann abgeworfenes Säckchen, welches freilich von einem Unberufenen gefunden und ausgeschnitten wurde. Der Mann, der dies tat, war jedenfalls sehr unpraktisch, weil er die beiden Briefe achtlos fortwarf. Vielleicht hat er aber auch Verschiedenes auf dem Kerbholz, so daß er sich scheute, aus seiner Verborgenheit hervorzutreten.

Jedenfalls hat die Aufklärung, die nun aus Friedrichshafen kam, die umlaufenden Gerüchte widerlegt; die Geschichte von dem Luftpostraube, bei welchen den Tätern kostbare Briefmarken oder gar Geld und Wertpapiere in die Hände fielen, hat sich als Phantasiegebilde erwiesen, das nun in Luft zergeht.



Neuigkeits-Welt-Blatt 30. März 1929 Seite 3

Die mysteriösen Postabwürfe aus dem „Graf Zeppelin" über Wien.

Gestern verbreitete sich in Wien das Gerücht, daß in Simmering von zwei Arbeitern ein Postbeutel aufgeschlitzt gefunden worden sei, der offenbar vom Luftschiff „Graf Zeppelin" während seines nächtlichen Fluges über Wien abgeworfen worden war. Der Beutel war aus lichtem, wasserdichtem Leinen gemacht, trug einen mit Gummischwamm gefüllten Rand, um sein Untersinken, falls er über dem Meer abgeworfen wird, zu verhindern. Außen war er mit einer zwei Meter langen rot-weiß-roten Schleife versehen und trug ein Fähnchen in schwarz-rot-goldenen Farben. Man stand daher allem Anschein nach vor der beschämenden Tatsache, daß die Luftpost des „Graf Zeppelin" gerade in Wien gestohlen worden war, wozu den unbekannten Täter vielleicht der Sammelwert der Luftpostmarken und -Stempel veranlaßt haben mochte.

Später wurde ein neuer merkwürdiger Umstand bekannt: Ein Gärtner namens Lenrer fand nämlich einen halben Kilometer von der Fundstelle des leeren Postsackes zwei Briefe, die ebenfalls mit rot-weiß-roten und schwarz-rot-goldenen Schleifen zusammengebunden waren, von denen der eine an den Bürgermeister von Wien, der andere an die hiesige „Arbeiter-

Der „Zeppelin"-Poststempel, der für die 8600 Briefe und 7600 Postkarten, die das Luftschiff auf seiner Mittelmeerfahrt befördert hat, verwendet wurde.

Zeitung" gerichtet war. Es war wohl sehr sonderbar, daß von der ganzen Briefpost, die offenbar in dem Postsack enthalten war, nur diese zwei Briefe an ihre Adressaten gelangten.

Das Sicherheitsbureau der Wiener Polizeidirektion hat daher sofort bei der Luftschiffwerft in Friedrichshafen angefragt, wieviele Postbeutel vom Luftschiff über dem Wiener Gemeindegebiet abgeworfen worden sind und wieviele Briefschaften diese Beutel enthalten haben. Daraufhin kam nun heute vormittags bei der Postdirektion in Wien vom Postamt in Friedrichshafen die überraschende Antwort, daß

das Luftschiff „Graf Zeppelin" über Wien überhaupt keinen Postbeutel abgeworfen hat.

Demnach kann es sich bei dem gestern früh von zwei Simmeringer Elektrizitätsarbeitern gefundenen und aufgeschnittenen Postbeutel keinesfalls um einen offiziellen Postbeutel des „Zeppelin" handeln.

Es ist möglich, daß einer der Passagiere einen derartigen Postbeutel privat abgeworfen hat.

Die für Wien bestimmten Briefe und Karten, die dem Zeppelin anvertraut worden sind, wurden mit der übrigen Post über Palästina abgeworfen, von wo sie auf dem regulären Postweg nach Wien gelangen werden.

Die Briefe, die in Wien gefunden wurden, dürften demnach — und das ergibt sich auch aus ihrem Inhalt — während der Rückfahrt geschrieben worden sein.

Durch diese Mitteilung des Postamtes Friedrichshafen wurde somit der Verdacht zerstreut, daß ein Postbeutel des „Graf Zeppelin" hier in Wien beraubt worden ist, was gewiß hocherfreulich ist.

Wieder eine mysteriöse Briefpost.

Merkwürdig ist jedenfalls, daß im Lauf des heutigen Vormittags unter dem Einlauf im Rayonspostamt 75 in der Lazenburgerstraße ein braunes Kuvert gefunden wurde, das weder eine Aufschrift noch eine Frankierung besaß und nur drei Kreuze aufwies, die mit Bleistift geschrieben waren.

Das Kuvert enthielt einen Leinenbrief mit schwarzweißroter Schleife, in dem 7 bis 8 Karten enthalten waren. Die Karten waren zum Teil an Adressaten in Wien aus Deutschland gerichtet, waren aber gleichfalls unfrankiert und trugen keinen Flugpoststempel.

Auch hier dürfte es sich um den Postabwurf eines Zeppelinpassagiers handeln.

Die Briefsachen werden nunmehr auf Staatskosten frankiert und werden den betreffenden Adressaten zugestellt werden.

Dieses Leinenkuvert trug den Vermerk, der redliche Finder wird gebeten, dieses Kuvert bei der Post abzugeben.

Der Postbeutel kommt ins Polizeimuseum.

Wie wir erfahren, wird der gestern aufgefundene Flugpostbeutel im Wiener Polizeimuseum ausgestellt werden.

Er ist immerhin das Objekt eines interessanten Deliktes, denn zweifellos hat der Finder des Postbeutels diesen, in der Meinung einen wertvollen Fund gemacht zu haben, zuerst aufgeschnitten, wohl in der Absicht, ihn zu berauben, es sich dann doch überlegt und die darin enthaltene Post ausgefolgt.

Außer den zwei Briefen, die bereits gestern zugestellt wurden, hat er — wie sich zeigt — auch die im Postsack enthaltenen Karten in ein braunes Kuvert gesteckt und in das nächste Briefkastel geworfen, wo sie, wie erwähnt, zunächst der Polizei zugestellt wurden, die die Uebermittlung der Karten an die Adressaten übernommen hat.

Der Polarflug des „Graf Zeppelin".

Kowno, 29. März. (T.-U.)

Wie aus Moskau gemeldet wird, hat die Internationale Gesellschaft zur Erforschung der Arktis den Polarflug des „Graf Zeppelin" für März 1930 festgesetzt. „Graf Zeppelin" soll in Leningrad starten und über die Arktis nach Nordamerika fliegen. Unweit Leningrad werden Werkstätten, ein Brennstofflager und ein Ankermast errichtet werden.

Hundert Skifahrer suchen vergeblich nach einem vermißten Touristen.

Salzburg, 28. März. (Privat.)

Seit mehreren Tagen wird auf dem Untersberg der 26jährige Karl Kammerer vermißt und verschiedene Rettungsexpeditionen haben auch mit Hunden schon große Gebiete abgesucht.

Am vorigen Sonntag begaben sich trotz argen Schneetreibens hundert Skifahrer unter Führung der alpinen Rettungsstelle auf die Suche nach dem vermißten Touristen. Die Suche wurde auf alle Abfahrtsmöglichkeiten ausgedehnt, ohne daß irgendeine Spur vom Vermißten gefunden werden konnte.

Es muß angenommen werden, daß sich Kammerer, auf dessen lebende Bergung nicht mehr gerechnet werden kann, bei der Abfahrt trotz dichter Stangenmarkierungen verirrt und bei der Tour ein Schneebrett abgetreten hat und von den Schneemassen verschüttet worden ist.

Da bei den gegenwärtigen Witterungsverhältnissen eine weitere Suche zwecklos ist, kann auf eine Bergung der Leiche erst bei Eintritt der Schneeschmelze gerechnet werden.

Ueber-Breitnerei in — Japan.

Auch Käse ist dort Luxus.

Vom japanischen Oberhaus ist dieser Tage ein Gesetz angenommen worden, das gewisse Artikel mit einer hundertprozentigen Luxussteuer belegt. Zu diesen Artikeln gehören Kakao, Kaffee, schwarzer Tee, Käse, photographische Apparate und merkwürdigerweise auch athletische Sportgeräte.

Doc. 36: Neuigkeits-Welt-Blatt (Vienna), 56. 1929, no. 76 (30.03.1929), p. 3

Die mysteriösen Postabwürfe aus dem „Graf Zeppelin" über Wien.

Gestern verbreitete sich in Wien das Gerücht, daß in Simmering von zwei Arbeitern ein Postbeutel aufgeschlitzt gefunden worden sei, der offenbar vom Luftschiff „Graf Zeppelin" während seines nächtlichen Fluges

über Wien abgeworfen worden war. Der Beutel war aus lichtem, wasserdichtem Leinen gemacht, trug einen mit Gummischwamm gefüllten Rand, um sein Untersinken, falls er über dem Meer abgeworfen wird, zu verhindern. Außen war er mit einer zwei Meter langen rot-weiß-roten Schleife versehen und trug ein Fähnchen in schwarz-rot-goldenen Farben. Man stand daher allem Anschein nach vor der beschämenden Tatsache, daß die Luftpost des ,,Graf Zeppelin“ gerade in Wien gestohlen worden war, wozu den unbekannten Täter vielleicht der Sammelwert der Lustpostmarken und -Stempel veranlaßt haben mochte.

Später wurde ein neuer merkwürdiger Umstand bekannt: Ein Gärtner namens Leyrer fand nämlich einen halben Kilometer von der Fundstelle des leeren Postsackes zwei Briefe, die ebenfalls mit rot-weiß-roten und schwarz-rot-goldenen Schleifen zusammengebunden waren, von denen der eine an den Bürgermeister von Wien, der andere an die hiesige „Arbeiter-Zeitung“ gerichtet war. Es war wohl sehr sonderbar, daß von der ganzen Briefpost, die offenbar in dem Postsack enthalten war, nur diese zwei Briese an ihre Adressaten gelangten.

Der „Zeppelin“-Poststempel, der für die 8600 Briefe und 7600 Postkarten, die das Luftschiff auf seiner Mittelmeerfabrt befördert hat, verwendet wurde. [image caption]

Das Sicherheitsbureau der Wiener Polizeidirektion hat daher sofort bei der Luftschiffwerft in Friedrichshasen angefragt, wieviele Postbeutel vom Luftschiff über dem Wiener Gemeindegebiet abgeworfen worden sind und wieviele Briefschaften diese Beutel enthalten haben. Daraufhin kam nun heute vormittags bei der Postdirektion in Wien vom Postamt in Friedrichshafen die überraschende Antwort, daß **das Luftschiff „Graf Zeppelin“ über Wien überhaupt keinen Postbeutel abgeworfen hat.**

Demnach kann es sich bei dem gestern früh von zwei Simmeringer Elektrizitätsarbeitern gefundenen und aufgeschnittenen Postbeutel keinesfalls um einen offiziellen Postbeutel des „Zeppelin“ handeln.

Es ist möglich, daß einer der Passagiere einen derartigen Postbeutel privat abgeworfen hat.

Die für Wien bestimmten Briefe und Karten, die dem Zeppelin anvertraut worden sind, wurden mit der übrigen Post über Palästina abgeworfen, von wo sie auf dem regulären Postweg nach Wien gelangen werden.

Die Briefe, die in Wien gefunden wurden, dürften demnach – und das ergibt sich auch aus ihrem Inhalt – während der Rückfahrt geschrieben worden sein.

Durch diese Mitteilung des Postamtes Friedrichshafen wurde somit der Verdacht zerstreut, daß ein

Postbeutel des „Graf Zeppelin“ hier in Wien beraubt worden ist, was gewiß hocherfreulich ist.

Wieder eine mysteriöse Briefpost.

Merkwürdig ist jedenfalls, daß im Lauf des heutigen Vormittags unter dem Einlauf im Rayonspostamt 75 in der Laxenburgerstraße ein braunes Kuvert gefunden wurde, das weder eine Aufschrift noch eine Frankierung besaß und nur drei Kreuze aufwies, die mit Bleistift geschrieben waren.

Das Kuvert enthielt einen Leinenbrief mit schwarzweißroter Schleife, in dem 7 bis 8 Karten enthalten waren. Die Karten waren zum Teil an Adressaten in Wien aus Deutschland gerichtet, waren aber gleichfalls unfrantiert und trugen keinen Flugpoststempel.

Auch hier dürfte es sich um den Postabwurf eines Zeppelinpassagiers handeln.

Die Briefsachen werden nunmehr auf Staatskosten frankiert und werden den betreffenden Adressaten zugestellt werden.

Dieses Leinenkuvert trug den Vermerk, der redliche Finder wird gebeten, dieses Kuvert bei der Post abzugeben.

Der Postbeutel kommt ins Polizeimseum.

Wie wir erfahren, wird der gestern aufgefundene Flugpostbeutel im Wiener Polizeimuseum ausgestellt werden.

Er ist immerhin das Objekt eines interessanten Deliktes, denn zweifellos hat der Finder des Postbeutels diesen, in der Meinung einen wertvollen Fund gemacht zu haben, zuerst aufgeschnitten, wohl in der Absicht, ihn zu berauben, es sich dann doch überlegt und die darin enthaltene Post ausgefolgt.

Außer den zwei Briefen, die bereits gestern zugestellt wurden, hat er – wie sich zeigt auch die im Postsack enthaltenen Karten in ein braunes Kuvert gesteckt und in das nächste Briefkastel geworfen, wo sie, wie erwähnt, zunächst der Polizei zugestellt wurden, die die Uebermittlung der Karten an die Adressaten übernommen hat.



Ueber klassischen Gefilden.

Die Orientfahrt des „Zeppelin".

Den abschließenden Schilderungen des „Soz. Pressedienstes" über die Palästinafahrt des Zeppelin ist das folgende entnommen:

Nach dem Besuch von Jerusalem führt der Weg an der Küste von Palästina entlang. Ringsum ist es dunkel. Der Wind heult und stemmt sich unseren tapferen Schiff entgegen, als sei auch er beauftragt und bezahlt, uns den Zugang nach Aegypten zu versperren. Mit voller Kraft arbeitet „Graf Zeppelin" gegen ihn an. Kilometer um Kilometer kämpft er sich vorwärts. Da kommt der Leuchtturm von Port Said, der bedeutendste Handelsplatz von Syrien in Sicht. Die Stadt liegt zu weit entfernt, als dass sie in der Dunkelheit erkennen könnten. Nur auf drei Kilometer dürfen wir uns der ägyptischen Küste nähern. So hat es die englische Regierung gewollt, so wird es gemacht. Es kann auch sein, daß Dr. Eckener den Abstand auf 3 Kilometer und 20 oder 25 Zentimeter gewahrt hat. Aber darüber kann er selbst am besten Auskunft geben.

Während wir so dahinfahren, um uns die stockfinstere Nacht, unter uns endloses und plötzlich wild gewordenes Wasser, stellt sich doch der Eckener zu einer Plauderstunde in der Passagiergondel ein. Wir sprechen natürlich in erster Linie von dem Verbot der englischen Regierung, ägyptisches Gebiet anzusteuern. Ein Kapitel für sich, dass zu neuem Haß der Ägypter gegen die englische Oberherrschaft geführt hat. Aus den zahlreichen Telegrammen, die uns aus Kairo an Bord des Schiffes erreichten, spricht Empörung über Empörung. Amtliche ägyptische Kreise haben Dr. Eckener dringend gebeten, ihr Vaterland zu überfliegen und in ihm zu landen. Unser Auswärtiges Amt war dagegen.

Wir steuern, zur Rechten die Insel Kreta, auf die Cykladen zu, eine zum Teil bewohnte, zum Teil unbewohnte Inselgruppe, die Griechenland vorgelagert ist. Im Morgengrauen – es mag 4 Uhr gewesen sein – erreichen wir dieses einsame und verlassen in einem tiefen Nebelschleier daliegende Inselfeld. Unmittelbar vor uns ruht Athen mit seinen über 200 000 Einwohnern. Die Zeiger der Uhr stehen noch nicht auf 6. Wir verlangsamen das Tempo, fahren mit halber Kraft, um die Athener durch das summende Spiel unserer fleißigen Motoren nicht allzu früh aus dem Schlafe zu wecken.

Doc. 37: Der Abend : Spätausgabe der „Vorwärts", 46. 1929, no. 155 (3.04.1929), p. 4.

Ueber klassischen Gefilden.

Die Orientfahrt des „Zeppelin".

Den abschließenden Schilderungen des „Soz. Pressedienstes" über die Palästinafahrt des Zeppelin ist das folgende entnommen:

Nach dem Besuch von Jerusalem führt der Weg an der Küste von Palästina entlang. Ringsum ist es dunkel. Der Wind heult und stemmt sich unseren tapferen Schiff entgegen, als sei auch er beauftragt und bezahlt, uns den Zugang nach Aegypten zu versperren. Mit voller Kraft arbeitet „Graf Zeppelin" gegen ihn an. Kilometer um Kilometer kämpft er sich vorwärts. Da kommt der Leuchtturm von Port Said, der bedeutendste Handelsplatz von Syrien in Sicht. Die Stadt liegt zu weit entfernt, als dass sie in der Dunkelheit erkennen könnten. Nur auf drei Kilometer dürfen wir uns der ägyptischen Küste nähern. So hat es die englische Regierung gewollt, so wird es gemacht. Es kann auch sein, daß Dr. Eckener den Abstand auf 3 Kilometer und 20 oder 25 Zentimeter gewahrt hat. Aber darüber kann er selbst am besten Auskunft geben.

Während wir so dahinfahren, um uns die stockfinstere Nacht, unter uns endloses und plötzlich wild gewordenes Wasser, stellt sich doch der Eckener zu einer Plauderstunde in der Passagiergondel ein. Wir sprechen natürlich in erster Linie von dem Verbot der englischen Regierung, ägyptisches Gebiet anzusteuern. Ein Kapitel für sich, dass zu neuem Haß der Ägypter gegen die englische Oberherrschaft geführt hat. Aus den zahlreichen Telegrammen, die uns aus Kairo an Bord des Schiffes erreichten, spricht Empörung über Empörung. Amtliche ägyptische Kreise haben Dr. Eckener dringend gebeten, ihr Vaterland zu überfliegen und in ihm zu landen. Unser Auswärtiges Amt war dagegen.

Wir steuern, zur Rechten die Insel Kreta, auf die Cykladen zu, eine zum Teil bewohnte, zum Teil unbewohnte Inselgruppe, die Griechenland vorgelagert ist. Im Morgengrauen – es mag 4 Uhr gewesen sein – erreichen wir dieses einsame und verlassen in einem tiefen Nebelschleier daliegende Inselfeld. Unmittelbar vor uns ruht Athen mit seinen über 200 000 Einwohnern. Die Zeiger der Uhr stehen noch nicht auf 6. Wir verlangsamen das Tempo, fahren mit halber Kraft, um die Athener durch das summende Spiel unserer fleißigen Motoren nicht allzu früh aus dem Schlafe zu wecken.

Über Athen.

Es wird fast 7 Uhr, ehe wir uns Athen, der vor und nach Christi immer und immer wieder umkämpften Stadt über den Hafen Pyräus, nähern. Wie ausgestorben liegt sie da, in ihrer unmittelbaren Umgebung Felsblock an Felsblock, eintönig, fast ohne Baum und Strauch. Ein steinernes Meer. Aus ihrer Mitte ragt auf einem steil hochstrebenden Kalkfelsplateau die Akropolis empor; einst der Sitz der Könige und Götter, heute wird sie als klassisches Kunstwerk täglich von hunderten von Menschen bewundert.

Mit 170 km Durchschnittsgeschwindigkeit steuern wir weiter die Insel Euböa zu. Links und rechts von uns zieht der Parnaß mit seinem 2400 Meter hohen Lykarusberg Hügel an Hügel. In seinen Buchten liegen zahlreiche Dörfer und Städtchen, in denen griechische Geschichte spielt. Darunter der Flecken Marathon an der Ostküste Attikas; nach ihm ist der 42,4 Kolimeter lange Marathonlauf der modernen olympischen Festspiele benannt. Und während wir uns von der Geschichte dieser reizenden Gegend erzählen, leuchtet uns in der Ferne über hellgrünem, zerklüfteten Bergland der fast 3000 Meter hohe Olymp entgegen. Bald ist die Ostspitze von Euböa erreicht. Unter uns liegt ein prächtiges Inselmeer. Über Skyrus, einer Insel der nördlichen Sporadengruppe, durch die Aegäus soll uns den Weg weiter führen.

Plötzliche Kursänderung.

Je mehr wir über das offene Meer hinausfahren, desto unklarer wird der Himmel. Schwere Wolken und starke Gegenwinde künden, das in der Ferne die Elemente bereits miteinander ringen. Das Schiff beginnt zu schaukeln; es führt einen heldenhaften Kampf gegen Wind und Wetter wir alle sind überzeugt, daß es den Sieg davontragen wird. Dennoch entschließt sich Dr. Eckener den Kurs zu änder. Er führt uns nochmals nach Athen, das inzwischen aus dem Schlaf erwacht ist. Das zweitemal grüßt das stolze Schiff die Metropole der griechischen Kultur und dann steuert es durch den Meerbusen von Aegina über Salamis in den Meerbusen von Korinth hinein. Bevor wir ihn erreichen, sehen wir zur Rechten des Schiffes den grün in grün schimmernden Kanal gleichen Namens, zur Linken Korinth in seiner ganzen Schönheit. Auch hier ist uns der Wettergott nicht hold. Er schickt uns Bö auf Bö, die unser Schiff meistert, als sei es ausschließlich dazu berufen. Die Luft ist naßkalt; von der heißen Sonne des Südens verspüren wir wenig, wir frieren und vermummen uns wie in dem hinter uns liegenden Rekordwinter.

Auf dem Wege zur Adria.

In der Ferne kündet Patras, die griechische Korinthenstadt, daß der von herrlichsten Gebirgsketten umgebene Meerbusen von Korinth passiert ist und wir uns wieder in der Nähe der Ionischen Inseln befinden. Vor 48 Stunden pendelten wir hier mit dem Kurs auf Kreta die Insel Szanta an; jetzt ist das Steuer auf Cephalonea gerichtet. In seiner Nähe liegt Ithaka mit der Hauptstadt gleichen Namens, der Heimat des Helden der troischen Sage und der homerischen Gedichte, Odysseus. Ein prächtiges sorgsam gepflegtes Stück Erde. Ein Genuß für Auge und hören. Wir ziehen an ihm in halber Fahrt entlang. Jedem einzelnen will Dr. Eckener Gelegenheit geben, die sagenhafte Stadt mit ihren historischen Städten und Winkeln eingehend zu betrachten.

Der Wind hat sich unerwartet gedreht. Wir haben ihn im Rücken und sausen seit wenigen Minuten mit 165 Kilometer Geschwindigkeit, links von uns in Sichtweite des Epirus der adriatischen Küste entgegen. Stundenlang nichts als Wasser und Wasser; vereinzelt tauchen kleine Inselgrüppchen auf, die noch der Karte zu dem Ionischen Inselfeld zählen. Sie liegen da, ohne äußerlichen Reiz, ähnlich wie das durch seinen Wein und Oelbau bekannte und an Geschichte reiche Korfu, dann nördlichsten Ionischen Insel. An seiner Südspitze angelangt, beginnt die Suche nach dem Achilleon, jener Stätte, an der sich Wilhelm der Letzte in besseren Tagen labte. Wir suchen vergeblich; es liegt von Wind und Wetter geschützt auf dem in auf der entgegengesetzten Seite. Später überkreuzen wir die Straße von Otranto, zu deren Linken die albanischen Steinwüsten und zur Rechten fruchtbare Gebiete der italienischen Halbinsel liegen. Auch sie bietet weder dem stillen Beobachter noch dem Photographen eine Gelegenheit zu irgendwelchen Studien. Von der italienischen Küste sehen wir nichts, von Albanien zunächst nur ungeheure schneebedeckte Felsketten. Erst vor Durazzo wird das Bild lebendiger. Ehe wir die Hafenstadt des albanischen Koenigreichs in 150 Meter Höhe überqueren, grüßt uns unten ein deutscher Frachtdampfer mit der kaum sichtbaren Handelsflagge der deutschen Republik.

Jugoslawien in Sicht.

Weiter Bringt uns das fleißige Schiff über den Golf von Cattaro und die in einem prächtigen Bergwinkel gelegene gleichnamige Stadt nach Ragusa am Abhänge des San Sergio. Jugoslawien ist an der dalmatinischen Küste erreicht. Flieger entbieten uns den Gruß dieses Landes. In weniger als 7 Stunden haben wir Griechenland und die Küste von Albanien passiert. Wir nähern uns der Heimat. Vor uns wieder eine fast unendliche, von Fruchtbarkeit gesegnete Inselkette. Wir überqueren Sie in flottem Tempo. Dann geht es bei Spalata über Land auf Österreich zu.

Als wir Land erreichten, stand die Sonne bereits im Begriff unterzugehen. Vor uns die Dinarischen Alpen mit

ihren Höhenzügen, um uns dichter Nebel. Wir gingen höher und höher; fliegen hinab und wieder hinauf, um Sicht zu gewinnen. Alles ohne Erfolg.

Die letzte Nacht.

Das Dunkel des Abends erschwert die Situation. Schwere Böen lassen uns eine unruhige Nacht vorausahnen. Wir fragen uns gegenseitig, wo wir sind, ohne den richtigen Kurs feststellen zu können. Sicher ist nur, dass wir uns den Dinarischen Alpen nähern und Dr. Eckener entschlossen ist, sie zu überqueren. Um 8 Uhr abends erscheint er in der Passagiergondel. Wir haben es geschafft! Außerordentlich hoch – so erzählt der tapfere Führer unser Schiffes – haben wir vor wenigen Minuten die Berge überwunden; jetzt geht es bergab ins Tal den Flussläufen entlang, mit dem Kurs auf Budapest.

Wie, das wir bereits um 1 Uhr, dann um 2 Uhr nachts ansteuern sollten, finden wir glücklich um 3 Uhr nachts bei strömendem Regen. Wir kommen von Preßburg. Auf einen Besuch von Budapest mussten wir der Wetterverhältnisse wegen verzichten. Dunkel in dunkel liegt die Hauptstadt Deutschösterreichs unter uns. Fast unendlich sind die Lichter, die wir sehen, sonst erkennen wir nichts. In strömendem Rege, der selbst durch die Fenster der Passagiergondel quillt, nehmen wir Abschied von unserem österreichischen Freunden, in Gedanken bereits in der Heimat. Der Weg führt uns über Linz. Starke Gegenwinde verringere die Geschwindigkeit des Schiffes auf 80 Kilometer. Immer elender wird das Wetter. Nebelwolken wechseln mit Schneetreiben. Nichts ist zu erkennen. Stundenlang sind die Schiffsführer auf den Kompass und ihre Uhr angewiesen. Die Scheiben der Führergondel sind gefroren, so daß die Sicht vollends zur Unmöglichkeit wird.

Endlich gegen 6 Uhr morgens ein Lichtblick. Der Nebel wird dünner und dünner. Wir haben Österreich verlassen und bei Burghausen die deutsche Grenze erreicht. Wiederum setzt Nebel ein; es wird eisig kalt. Ein scheußliches Wetter. In niedriger Höhe gelingt es dennoch, über München, Augsburg und Ulm den Heimathafen glücklich zu erreichen. Von der riesigen Halle begrüßen uns die Farben der Republik Schwarzrotgold. „Graf Zeppelin“ daheim!

In einer halben Stunde ist die Landung geglückt. Bald liegt das Schiff, von Hunderten von Händen geführt, zur wohlverdienten Ruhe in der Halle. Ein großes Erlebnis liegt hinter uns.

Erich Alfringhaus.

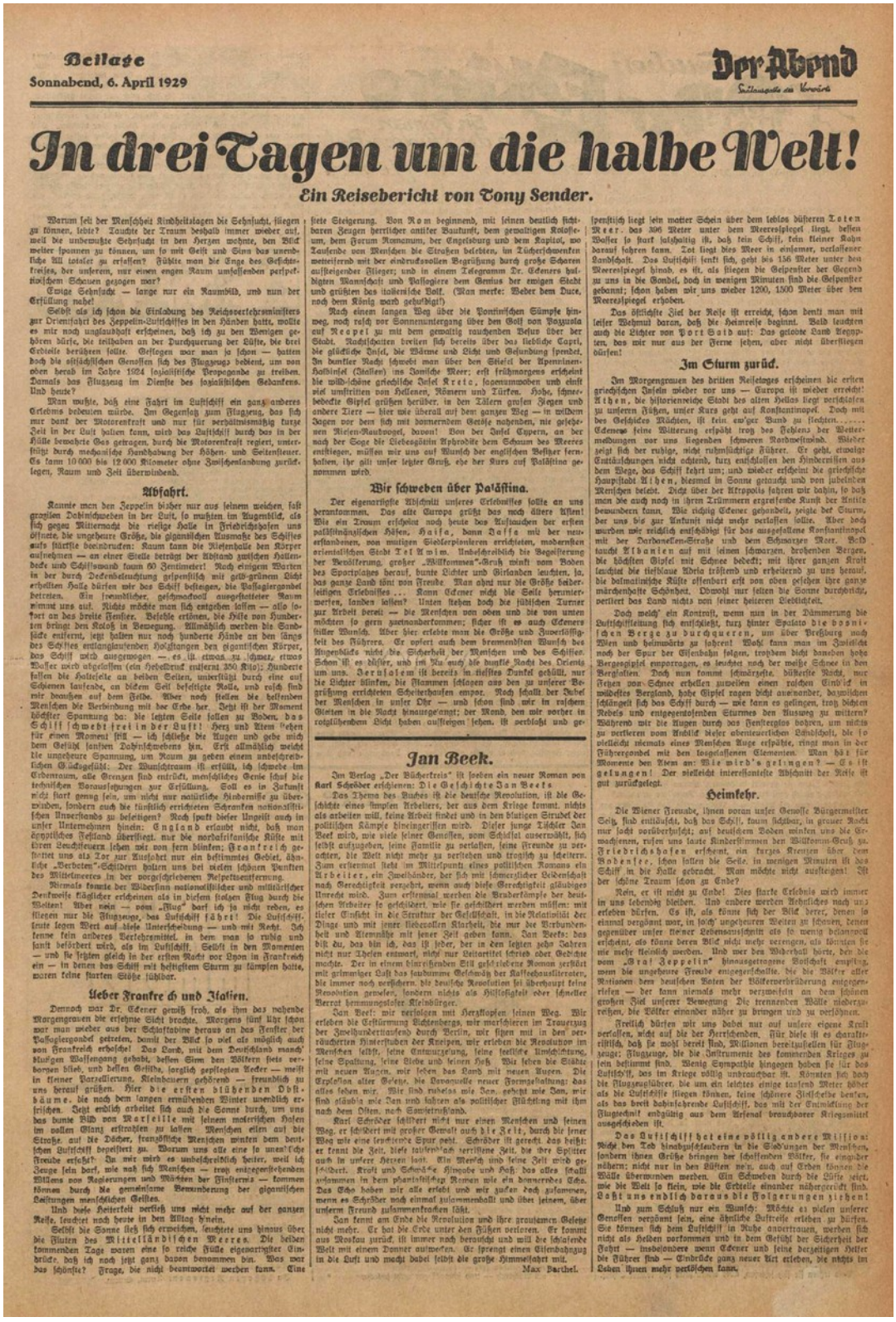


Ein Luftgeschäft. Zur Orientfahrt des „Graf Zeppelin“ hatten auch sehr viele Wiener Postsachen mit dem hohen Extraporto an die Werft geschickt, um sie mit dem Spezialstempel und von irgendwoher zurückzubekommen. Mehrere Tage nachdem das Luftschiff Wien in tiefster Nacht und nur schwach beleuchtet überflogen hatte, erhielten die Wiener ihre Luftpostsachen mit dem gewöhnlichen Poststempel Friedrichshafen und auf dem ordinären Bahnpostweg!

Doc. 38: Vorwärts, 46. 1929, no. 158 (5.04.1929), p. 3..

Ein Luftgeschäft.

Zur Orientfahrt des „Graf Zeppelin“ hatten auch sehr viele Wiener Postsachen mit dem hohen Extraporto an die Werft geschickt, um sie mit dem Spezialstempel und von irgendwoher zurückzubekommen. Mehrere Tage nachdem das Luftschiff Wien in tiefster Nacht und nur schwach beleuchtet überflogen hatte, erhielten die Wiener ihre Luftpostsachen mit dem gewöhnlichen Poststempel Friedrichshafen und auf dem ordinären Bahnpostweg!



Beilage
Sonnabend, 6. April 1929

Der Abend
Spätausgabe des Vorwärts

In drei Tagen um die halbe Welt!

Ein Reisebericht von Tony Sender.

Warum seit der Menschheit Kindheitstagen die Sehnsucht, fliegen zu können, lebte? Tauchte der Traum deshalb immer wieder auf, weil die unbewußte Sehnsucht in den Herzen wohnte, den Blick weiter spannen zu können, um so mit Geist und Sinn das unendliche All totaler zu erfassen? Fühlte man die Enge des Gesichtskreises, der unserem, nur einen engen Raum umfassenden perspektivischem Schauen gezogen war?

Ewige Sehnsucht — lange nur ein Raumbild, und nun der Erfüllung nahe!

Selbst als ich schon die Einladung des Reichsverkehrsministers zur Orientfahrt des Zeppelin-Luftschiffes in den Händen hatte, wollte es mir noch unglaubhaft erscheinen, daß ich zu den Wenigen gehören dürfe, die teilhaben an der Durchquerung der Lüfte, die drei Erdteile berühren sollte. Gestegen war man ja schon — hatten doch die ostsächsischen Genossen sich des Flugzeugs bedient, um von oben herab im Jahre 1924 sozialistische Propaganda zu treiben. Damals das Flugzeug im Dienste des sozialistischen Gedankens. Und heute?

Man wußte, daß eine Fahrt im Luftschiff ein ganz anderes Erlebnis bedeuten würde. Im Gegensatz zum Flugzeug, das sich nur dank der Motorenkraft und nur für verhältnismäßig kurze Zeit in der Luft halten kann, wird das Luftschiff durch das in der Hülle bewahrte Gas getragen, durch die Motorenkraft regiert, unterstützt durch mechanische Handhabung der Höhen- und Seitensteuer. Es kann 10 000 bis 12 000 Kilometer ohne Zwischenlandung zurücklegen, Raum und Zeit überwindend.

Abfahrt.

Kannte man den Zeppelin bisher nur aus seinem weichen, fast grazilen Dahinschweben in der Luft, so mußten im Augenblick, als sich gegen Mitternacht die riesige Halle in Friedrichshafen uns öffnete, die ungeheure Größe, die gigantischen Ausmaße des Schiffes aufs stärkste beeindrucken: Raum kann die Riesenhalle den Körper aufnehmen — an einer Seite beträgt der Abstand zwischen Hallendecke und Schiffswand kaum 50 Zentimeter! Nach einigem Warten in der durch Deckenbeleuchtung gespenstisch mit gelb-grünem Licht erhellten Halle dürfen wir das Schiff besteigen, die Passagierzone betreten. Ein freundlicher, geschmackvoll ausgestatteter Raum nimmt uns auf. Nichts möchte man sich entgehen lassen — also fort an das breite Fenster. Befehle ertönen, die Hilfe von Hunderten bringt den Koloß in Bewegung. Allmählich werden die Sandsäcke entfernt, jetzt halten nur noch hunderte Hände an den Tauen des Schiffes entlangtastenden Haltgangen den gigantischen Körper, das Schiff wird ausgewogen — es ist etwas zu schwer, etwas Wasser wird abgelassen (ein Hebeldruck entfernt 350 Kilo); Hunderte sollen die Halteseile an beiden Seiten, unterstützt durch eine auf Schienen laufende, an diesem Seil befestigte Rolle, und rasch sind wir draußen auf dem Felde. Aber noch stellen die haltenden Menschen die Verbindung mit der Erde her. Jetzt ist der Moment höchster Spannung da: die letzten Seile sollen zu Boden, das Schiff schwebt frei in der Luft! Herz und Atem stehen für einen Moment still — ich schließe die Augen und gebe mich dem Gefühl sanften Dahinschwebens hin. Erst allmählich weicht die ungeheure Spannung, um Raum zu geben einem unbeschreiblichen Glücksgefühl: Der Wunschtraum ist erfüllt, ich schwebe im Luftraum, alle Grenzen sind entrückt, menschliches Genie schuf die technischen Voraussetzungen zur Erfüllung. Soll es im Augenblick nicht stark genug sein, um nicht nur natürliche Hindernisse zu überwinden, sondern auch die künstlich errichteten Schranken nationalistischen Unverstands zu beseitigen? Noch spukt dieser Ungeist auch in unser Unternehmen hinein: England erlaubt nicht, daß man ägyptisches Festland überfliegt, nur die nordafrikanische Küste mit ihren Leuchtfeuern sehen wir von fern blinken; Frankreich gestattet uns als Ziel zur Ausfahrt nur ein bestimmtes Gebiet, drohende „Verboten"-Schildern halten uns bei vielen schönen Punkten des Mittelmeeres in der vorgeschriebenen Respektentfernung.

Niemals konnte der Widersinn nationalistischer und militärischer Denkweise täglicher erscheinen als in diesem stolzen Flug durch die Weiten! Aber nein — vom „Flug" darf ich ja nicht reden, es fliegen nur die Flugzeuge, das Luftschiff fährt! Die Luftschiffleute legen Wert auf diese Unterscheidung — und mit Recht. Ich kenne kein anderes Verkehrsmittel, in dem man so ruhig und sanft befördert wird, als im Luftschiff. Selbst in den Momenten — und sie setzten gleich in der ersten Nacht vor Lyon in Frankreich ein — in denen das Schiff mit heftigstem Sturm zu kämpfen hatte, waren keine starken Stöße fühlbar.

Ueber Frankreich und Italien.

Dennoch war Dr. Eckener genau so früh, als ihm das nahende Morgengrauen die ersehnte Sicht brachte. Morgens fünf Uhr schon war man wieder aus der Schlafkabine heraus an das Fenster der Passagiergondel getreten, damit der Blick so viel als möglich auch von Frankreich erhasche! Das Land, mit dem Deutschland manch blutigen Waffengang gehabt, dessen Sinn den Völkern stets verborgen blieb, und dessen Gefilde, sorglich gepflegten Aecker — meist in kleiner Parzellierung, Kleinbauern gehörend — freundlich zu uns heraufgrüßen. Hier die ersten blühenden Obstbäume, die nach dem langen ermüdenden Winter wundlich erfrischen. Jetzt endlich arbeitet sich auch die Sonne durch, um uns das bunte Bild von Marseille mit seinem malerischen Hafen im vollen Glanz erstrahlen zu lassen. Menschen eilen auf die Straße, auf die Dächer, französische Menschen winken dem deutschen Luftschiff begeistert zu. Warum uns alle eine so unendliche Freude erfaßt? Da wir wirklich unbeschreiblich heiter, weil ich Zeuge sein darf, wie nah sich Menschen — trotz entgegenstehenden Willens von Regierungen und Mächten der Finsternis — kommen können durch die gemeinsame Bewunderung der gigantischen Leistungen menschlichen Geistes.

Und diese Heiterkeit verließ uns nicht mehr auf der ganzen Reise, leuchtet noch heute in den Alltag hinein.

Selbst die Sonne ließ sich erweichen, leuchtete uns hinaus über die Fluten des Mittelländischen Meeres. Die beiden kommenden Tage waren eine so reiche Fülle eigenartigster Eindrücke, daß ich noch jetzt ganz davon benommen bin. Was war das schönste? Frage, die nicht beantwortet werden kann. Eine stete Steigerung. Von Rom beginnend, mit seinen deutlich sichtbaren Zeugen herrlicher antiker Baukunst, dem gewaltigen Kolosseum, dem Forum Romanum, der Engelsburg und dem Kapitol, wo Tausende von Menschen die Straßen belebten, im Tücherschwenken wetteiferend mit der eindrucksvollen Begrüßung durch große Scharen aufsteigender Flieger; und in einem Telegramm Dr. Eckeners huldigten Mannschaft und Passagiere dem Genius der ewigen Stadt und grüßten das italienische Volk. (Man merke: Weder dem Duce, noch dem König ward gehuldigt!)

Nach einem langen Weg über die Pontinischen Sümpfe hinweg, noch rasch vor Sonnenuntergang über den Golf von Neapel zu Neapel zu mit dem gewaltig rauschenden Vesuv über der Stadt. Nachtschatten breiten sich bereits über das liebliche Capri, die glückliche Insel, die Wärme und Licht und Gesundung spendet. In dunkler Nacht schwebt man über den Stiefel der Apenninen-Halbinsel (Italien) ins Ionische Meer; erst frühmorgens erscheint die wild-schöne griechische Insel Kreta, sagenumwoben und einst viel umstritten von Hellenen, Römern und Türken. Hohe, schneebedeckte Gipfel grüßen herüber, in den Tälern grasen Herden und andere Tiere — hier wie überall auf dem ganzen Weg — in wildem Jagen vor dem sich mit donnerndem Getöse nahenden, nie gesehenen Riesen-Raubvogel, davon! Von der Insel Cypern, an der nach der Sage die Liebesgöttin Aphrodite dem Schaum des Meeres entstiegen, müssen wir uns auf Munich der englischen Besitzer fernhalten, ihr gilt unser letzter Gruß, ehe der Kurs auf Palästina genommen wird.

Wir schweben über Palästina.

Der eigenartigste Abschnitt unseres Erlebnisses sollte an uns herantommen. Das alte Europa grüßt das noch ältere Asien! Wie ein Traum erscheint noch heute das Auftauchen der ersten palästinensischen Häfen, Haifa, dann Jaffa und der neuerstandenen, von mutigen Siedlerpionieren errichteten, modernsten orientalischen Stadt Tel Awiw. Unbeschreiblich die Begeisterung der Bevölkerung, großer „Willkommen"-Gruß winkt vom Boden des Sportplatzes herauf, bunte Lichter und Girlanden leuchten, ja, das ganze Land tönt von Freude. Man ahnt nur die Größe beiderseitigen Erlebnisses ... Kann Eckener nicht die Seile herunterwerfen, landen lassen? Unten stehen doch die jüdischen Turner zur Arbeit bereit — die Menschen von oben und die von unten möchten so gern zueinanderkommen; sicher ist es auch Eckeners stiller Wunsch. Aber hier erlebte man die Größe und Zuverlässigkeit des Führers. Er opfert auch dem brennendsten Wunsch des Augenblicks nicht die Sicherheit der Menschen und des Schiffes. Schon ist es dichter, und im Nu auch die dunkle Nacht des Orients um uns. Dort selbst ist bereits in tiefstes Dunkel gehüllt, nur die Lichter blinken, die Flammen schlagen aus den zu unserer Begrüßung errichteten Scheiterhaufen empor. Noch schallt der Jubel der Menschen in unser Ohr — und schon sind wir in raschem Gleiten in die Nacht hinausgeeangt; der Mond, den wir vorher in rotglühendem Licht haben aufsteigen sehen, ist verblaßt und gespenstisch liegt sein matter Schein über dem leblos düsteren Toten Meer, das 300 Meter unter dem Meeresspiegel liegt, dessen Wasser so stark salzhaltig ist, daß kein Schiff, kein kleiner Kahn darauf fahren kann. Tot liegt dies Meer in einsamer, verlassener Landschaft. Das Luftschiff senkt sich, geht bis 156 Meter unter den Meeresspiegel hinab, es ist, als stiegen die Gespenster der Gegend zu uns in die Gondel, doch in wenigen Minuten sind die Gespenster gebannt; schon haben wir uns wieder 1200, 1500 Meter über den Meeresspiegel erhoben.

Das öffentliche Ziel der Reise ist erreicht, schon denkt man mit leiser Wehmut daran, daß die Heimreise beginnt. Bald leuchten auch die Lichter von Port Said auf: Das gelobte Land liegenten, das wir nur aus der Ferne sehen, aber nicht überfliegen dürfen!

Im Sturm zurück.

Im Morgengrauen des dritten Reisetages erscheinen die ersten griechischen Inseln wieder vor uns — Europa ist wieder erreicht! Athen, die historienreiche Stadt des alten Hellas liegt verschlafen zu unseren Füßen, unser Kurs geht auf Konstantinopel. Doch mit des Geschickes Mächten, ist kein ew'ger Bund zu flechten..... Eckeners feine Witterung erspäht trotz des Fehlens der Wettermeldungen vor uns liegenden schweren Nordwestwind. Wieder zeigt sich der ruhige, nicht ruhmsüchtige Führer. Er geht, etwaige Enttäuschungen nicht achtend, kurz entschlossen den Hindernissen aus dem Wege, das Schiff kehrt um; und wieder erscheint die griechische Hauptstadt Athen, diesmal in Sonne getaucht und von jubelnden Menschen belebt. Dicht über der Akropolis fahren wir dahin, so daß man die auch noch in ihren Trümmern ergreifende Kunst der Antike bewundern kann. Wie richtig Eckener gehandelt, zeigte der Sturm, der uns bis zur Unkenntlichkeit nicht mehr verlassen sollte. Aber doch Momente des Bangens waren entschuldigt für das ausgestellene Konstantinopel mit der Dardanellen-Straße und dem Schwarzen Meer. Bald taucht Albanien auf mit seinen schwarzen, drohenden Bergen, die höchsten Gipfel mit Schnee bedeckt; mit ihrer ganzen Kraft leuchtet die tiefblaue Adria tröstend und erheiternd zu uns heraus, die dalmatinische Küste offenbart erst von oben gesehen ihre ganze märchenhafte Schönheit. Obwohl nur selten die Sonne durchbricht, verliert das Land nichts von seiner heiteren Lieblichkeit.

Doch welch' ein Kontrast, wenn nun in der Dämmerung die Luftschiffleitung sich entschließt, kurz hinter Spalato die bosnischen Berge zu durchqueren, um über Preßburg nach Wien und heimwärts zu fahren! Wohl kann man im Zwielicht noch der Spur der Eisenbahn folgen, trotzdem dicht daneben hohe Bergesgipfel emporragen, es leuchtet noch der weiße Schnee in den Bergfalten. Doch nun kommt schwärzeste, düsterste Nacht, nur Fetzen von Schnee erhellen zuweilen einen solchen Einblick in wildestes Bergland, hohe Gipfel ragen dicht aneinander, dazwischen schlängelt sich das Schiff durch — wie kann es gelingen, trotz dichten Nebels und entgegentosenden Sturmes den Ausweg zu wittern? Während wir die Augen durch das Fensterglas bohren, um nichts zu verlieren vom Anblick dieser abenteuerlichen Landschaft, die so vielleicht niemals eines Menschen Auge erspähte, ringt man in der Führergondel mit den losgelassenen Elementen. Man hat für Augenblicke den Atem an: Wie wird's gingen? — Es ist gelungen! Der vielleicht interessanteste Abschnitt der Reise ist gut zurückgelegt.

Heimkehr.

Die Wiener Freunde, ihnen voran unser Genosse Bürgermeister Seitz, sind enttäuscht, daß das Schiff, kaum sichtbar, in grauer Nacht nur sacht vorüberhuscht; auf deutschem Boden winken uns die Erwachsenen, rufen uns laute Kinderstimmen den Willkomm-Gruß zu. Friedrichshafen erscheint, ein kurzes Kreuzen über dem Bodensee, schon fallen die Seile, in wenigen Minuten ist das Schiff in die Halle gebracht. Man möchte nicht aussteigen! Ist der schöne Traum schon zu Ende?

Nein, er ist nicht zu Ende! Dies starke Erlebnis wird immer in uns lebendig bleiben. Und andere werden Aehnliches nach uns erleben dürfen. Es ist, als könne sich der Blick derer, denen so einmal vergönnt war, in solch' ungeheuren Weiten zu schauen, denen gegenüber unser kleiner Lebensausschnitt als so wenig bedeutend erscheint, als könne deren Blick nicht mehr verengen, als könnten sie nie mehr kleinlich werden. Und wer den Widerhall hörte, den die vom „Graf Zeppelin" hinausgetragene Botschaft empfing, wenn die ungeheure Freude entgegenschallte, die die Völker aller Nationen dem deutschen Boten der Völkerverbrüderung entgegenriefen — der kann niemals mehr verzweifeln an dem schönen großen Ziel unserer Bewegung. Die trennenden Wälle niederzureißen, die Völker einander näher zu bringen und zu versöhnen.

Freilich dürfen wir uns dabei nur auf unsere eigene Kraft verlassen, nicht auf die der Herrschenden. Für diese ist es charakteristisch, daß sie wohl bereit sind, Millionen bereitzustellen für Flugzeuge; Flugzeuge, die die Instrumente des kommenden Krieges zu sein bestimmt sind. Wenig Sympathie hingegen haben sie für das Luftschiff, das im Kriege völlig unbrauchbar ist. Könnten sich doch die Flugzeugführer, die um ein leichtes einige tausend Meter höher als die Luftschiffe fliegen können, keine schönere Zielscheibe denken, als das breit dahinziehende Luftschiff, das mit der Entwicklung der Flugtechnik unbedingt aus dem Arsenal brauchbarer Kriegsmittel ausgeschieden ist.

Das Luftschiff hat eine völlig andere Mission: Nicht den Tod hinabzuschleudern in die Siedlungen der Menschen, sondern ihnen Größe bringen der schaffenden Völker, sie einander nähern; nicht nur in den Lüften nein, auch auf Erden können die Wälle überwunden werden. Ein Schweben durch die Lüfte zeigt, wie die Welt so klein, wie die Erdteile einander nähergerückt sind. Laßt uns endlich daraus die Folgerungen ziehen!

Und zum Schluß nur ein Wunsch: Möchte es vielen unserer Genossen vergönnt sein, eine ähnliche Luftreise erleben zu dürfen. Sie können sich dem Luftschiff in Ruhe anvertrauen, werden sich nicht als Helden vorkommen und in dem Gefühl der Sicherheit der Fahrt — insbesondere wenn Eckener und seine derzeitigen Helfer die Führer sind — Eindrücke ganz neuer Art erleben, die nichts im Leben ihnen mehr verlöschen kann.

Jan Beek.

Im Verlag „Der Bücherkreis" ist soeben ein neuer Roman von Karl Schröder erschienen: Die Geschichte Jan Beeks.

Das Thema des Buches ist die deutsche Revolution, ist die Geschichte eines simplen Arbeiters, der aus dem Kriege kommt, nichts als arbeiten will, keine Arbeit findet und in den blutigen Strudel der politischen Kämpfe hineingerissen wird. Dieser junge Tischler Jan Beek wird, wie viele seiner Genossen, vom Schicksal auserwählt, sich selbst aufzugeben, seine Familie zu verlassen, seine Freunde zu verachten, die Welt nicht mehr zu verstehen und tragisch zu scheitern. Zum erstenmal steht im Mittelpunkt eines politischen Romans ein Arbeiter, ein Zweifelnder, der sich mit schmerzlicher Leidenschaft nach Gerechtigkeit verzehrt, wenn auch diese Gerechtigkeit gläubiges Unrecht wird. Zum erstenmal werden die Bruderkämpfe der deutschen Arbeiter so geschildert, wie sie geschildert werden müssen: mit tiefer Einsicht in die Struktur der Gesellschaft, in die Relativität der Dinge und mit jener liebevollen Klarheit, die nur der Verbundenheit und Allemnähe mit seiner Zeit geben kann. Jan Beeks: das bist du, das bin ich, das ist jeder, der in den letzten zehn Jahren nicht nur Thesen entwarf, nicht nur Leitartikel schrieb oder Gedichte machte. Der in einem diarrhetischen Drill gefesselte Roman zerbirst mit grimmiger Lust das bäumene Gebäude der Kaffeehausliteraten, die immer noch verbissen, die deutsche Revolution sei überhaupt keine Revolution gewesen, sondern nichts als Hilflosigkeit oder schneller Verrat hemmungsloser Kleinbürger.

Jan Beek: wir verfolgen mit Herzklopfen seinen Weg. Wir erleben die Erstürmung Lichtenbergs, wir marschieren im Trauerzug der Zweihunderttausend durch Berlin, wir sitzen mit in den verräucherten Hinterstuben der Kneipen, wir erleben die Revolution im Menschen selbst, seine Entmenschung, seine seelische Umschichtung, seine Spaltung, seine Liebe und seinen Haß. Wir sehen die Städte mit neuen Augen, wir sehen das Land mit neuen Augen. Die Explosion alter Gesetze, die Lawinenwelle neuer Formgestaltung: das alles sehen wir. Wir sind ruhelos wie Jan, gehetzt wie Jan, wir sind skeptisch wie Jan und fahren als politischer Flüchtling mit ihm nach dem Osten, nach Sowjetrußland.

Karl Schröder schildert nicht nur einen Menschen und seinen Weg, er schildert mit großer Gewalt auch die Zeit, durch die jener Weg wie eine leuchtende Spur geht. Schröder ist gerecht. Das heißt: er kennt die Zeit, diese taubenblau verstiegene Zeit, die ihre Splitter auch in unserer Herzen lost. Die Werft sind seine Zeit wird gesichtet. Kraft und Schwäche Hysopbe und Haß: das alles schallt zusammen in dem phantastischen Reimen wie ein donnerndes Echo. Das Echo haben wir alle erlebt und wir suchen doch zusammen, wenn es Schröder noch einmal zusammenballt und über seinem, über unserem Freund zusammenkrachen läßt.

Jan kennt am Ende die Revolution und ihre grausamen Gesetze nicht mehr. Er hat die Erde unter den Füßen verloren. Er kommt aus Moskau zurück, ist immer noch betrunken und will die schlafende Welt mit einem Donner aufwecken. Er sprengt einen Eisenbahnzug in die Luft und macht dabei selbst die große Himmelfahrt mit.

Max Barthel.

Doc. 39: Der Abend : Spätausgabe der „Vorwärts", 46. 1929, no. 161 (6.04.1929), p. 5.

In drei Tagen um die halbe Welt!

Ein Reisebericht von Tony Sender.

Warum seit der Menschheit Kindheitstagen die Sehnsucht, fliegen zu können, lebte? Tauchte der Traum deshalb immer wieder auf, weil die unbewusste Sehnsucht in den Herzen wohnte, den Blick weiter spannen zu können, um so mit Geist und Sinn das Unendliche All totaler zu erfassen? Fühlte man die Enge des

Gesichtskreises, der unserem, nur einen engen Raum umfassendenperspektivischem Schauen gezogen war?

Ewige Sehnsucht – lange nur ein Raumbild, und nun der Erfüllung nahe!

Selbst als ich schon die Einladung des Reichsverkehrsministers zur Orientfahrt des Zeppelin-Luftschiffes in den Händen hatte, wollte es mir noch unglaubhaft erscheinen, daß ich zu den wenigen gehören dürfe, die teilhaben an der Durchquerung der Lüfte, die drei Erdteile berühren sollte. Geflogen war man ja schon – hatten doch die ostsächsischen Genossen sich des Flugzeugs bedient, um von oben herab im Jahre 1924 sozialistische Propaganda zu treiben. Damals das Flugzeug im Dienste des sozialistischen Gedankens. Und heute?

Man wußte, daß eine Fahrt im Luftschiff ein ganz anderes Erlebnis bedeuten würde. Im Gegensatz zum Flugzeug, daß sich nur dank der Motorenkraft und nur für verhältnismäßig kurze Zeit in der Luft halten kann, wird das Luftschiff durch das in der Hülle bewahrte Gas getragen, durch die Motorenkraft regiert, unterstützt durch mechanische Handhabung der Höhen- und Seitensteuer. Es kann 10 000 bis 12 000 km ohne Zwischenlandung zurücklegen, Raum und Zeit überwindend.

Abfahrt.

Kannte man den Zeppelin bisher nun nur aus seinem weichen, fast grazilen Dahinschweben in der Luft, so mussten im Augenblick, als sich gegen Mitternacht die riesige Halle in Friedrichshafen uns öffnete, die ungeheure Größe, die gigantischen Ausmaße des Schiffes auf stärkste beeindrucken: kaum kann die RiesenhHalle den Körper aufnehmen – an einer Stelle beträgt der Abstand zwischen Hallendecke und Schiffswand kaum 60 Zentimeter Nach einigem Warten in der durch Deckenbeleuchtung gespenstisch mit gelb-grünem Licht erhellten Halle dürfen wir das Schiff besteigen, die Passagiergondel betreten. Ein freundlicher, geschmackvoll ausgestatteter Raum nimmt uns auf. Nichts möchte man sich entgehen lassen – also sofort an das breite Fenster. Befehle ertönen, die Hilfe von Hunderten bringt den Koloss in Bewegung. Allmählich werden die Sandsäcke entfernt, jetzt halten nur noch hunderte Hände an den längs des Schiffes entlanglaufenden Holzstangen den gigantischen Körper, das Schiff wird ausgewogen – es ist etwas zu schwer, etwas Wasser wird abgelassen (ein Hebeldruck entfernt 350 Kilo); Hunderte fassen die Halteseile an beiden Seiten, unterstützt durch eine auf Schienen laufende, an dickem Seil befestigteter Rolle, und rasch sind wir draußen auf dem Felde. Aber noch stellen die helfenden Menschen die Verbindung mit der Erde her.

Jetzt ist der Moment höchster Spannung da: Seile fallen zu Boden, das Schiff schwebt frei in der Luft! Herz und Atem stehen für einen Moment still – ich schließe die Augen und gebe mich dem Gefühl sanften Dahinschwebens hin. Erst allmählich weicht die ungeheure Spannung, um Raum zu geben einem unbeschreiblichen Glücksgefühl: Der Wunschtraum ist erfüllt, ich schwebe im Erdenraum, alle Grenzen sind entrückt, menschliches Genie schuf die technischen Voraussetzungen zur Erfüllung. Soll es in Zukunft nicht stark genug sein, um nicht nur natürliche Hindernisse zu überwinden, sondern auch die künstlich errichteten Schranken nationalistischen Unverstands zu beseitigen? Noch spukt dieser Ungeist auch in unser Unternehmen hinein: England erlaubt nicht, daß man ägyptisches Festland überfliegt., die nordafrikanische Küste mit ihren Leuchtfeuern sehen wir von fern blinken; Frankreich gestattet uns als Tor zur Ausfahrt nur ein bestimmtes Gebiet, ähnliche „Verboten“-Schildern halten uns bei vielen schönen Punkten des Mittelmeers in der vorgeschriebenen Respektsentfernung.

Niemals konnte der Widersinn nationalistische und militärischer Denkweise kläglicher erscheinen als in diesem stolzen Flug durch die Welten! Aber nein – vom „Flug“ darf ich ja nicht reden, es fliegen nur die Flugzeuge, das Luftschiff fährt! Die Luftschiffleute legen Wert auf diese Unterscheidung – und Mit Recht. Ich kenne kein anderes Verkehrsmittel, indem man so ruhig und sanft befördert wird, als im Luftschiff. Selbst in den Momenten – und sie setzten gleich in der ersten Nacht vor Lyon in Frankreich ein – in denen das Schiff mit heftigstem Sturm zu kämpfen hatte, waren keine starken Stöße fühlbar.

Über Frankreich und Italien.

Dennoch war Dr. Eckener gewiß froh, als ihm das nahende Morgengrauen die ersehnte Sicht brachte. Morgens fünf Uhr schon war man wieder aus der Schlafkabine heraus an das Fenster der Passagiergondel getreten, damit der Blick so viel als möglich auch von Frankreich erhasche! Das Land, mit dem Deutschland manch’ blutigen Waffengang gehabt, dessen Sinn den Völkern stets verborgen blieb, und dessen Gefilde, sorglich gepflegten Aecker – meist in kleiner Parzellierung, Kleinbauern gehörend – freundlich zu uns herauf grüßen. Hier die ersten blühenden Obstbäume, die nach dem langen ermüdenden Winter unendlich erfrischen. Jetzt endlich arbeitet sich auch die Sonne durch, um uns das bunte Bild von Marseille mit seinem malerischen Hafen im vollen Glanz erstrahlen zu lassen. Menschen eilen auf die Straße, auf die Dächer, französische Menschen winken dem deutschen Luftschiff begeistert zu.

Warum uns alle eine so unendliche Freude erfasst? Wird es unbeschreiblich heiter, weil ich Zeuge sein darf, wie man sich Menschen – trotz entgegenstehenden Willens von Regierungen und Mächten der Finsternis –

kommen können durch die gemeinsame Bewunderung der gigantischen Leistungen menschlichen Geistes.

Und diese Heiterkeit verließ uns nicht mehr auf der ganzen Reise, leuchtet noch heute in den Alltag hinein.

Selbst die Sonne ließ sich erweichen, leuchtete uns hinaus über die Fluten des Mittelländischen Meeres. Die beiden kommenden Tage waren eine so reiche Fülle eigenartiger Eindrücke, daß ich noch jetzt ganz davon benommen bin. Was war das Schönste? Frage, die nicht beantwortet werden kann. Eine stehte Städte Steigerung. Von Rom beginnend, mit seinen deutlich sichtbaren Zeugen herrlicher antiker Baukunst, dem gewaltigen Kolosseum, dem Forum Romanum, der Engelsburg und dem Kapitol, wo Tausende von Menschen die Straßen belebten, im Tücherschwenken wetteifernd mit der eindrucksvollen Begrüßung durch große Scharen aufsteigender Flieger; und in einem Telegramm Dr. Eckener huldigten Mannschaft und Passagiere dem Genius der Ewigen Stadt und grüßten das italienische Volk.(Man merke: Weder dem Duce, noch dem König ward gehuldigt!)

Nach einem langen Weg über die Pontinischen Sümpfe hinweg, noch rasch vor Sonnenuntergang über den Golf von Pozzuola auf Neapel zu mit dem gewaltig rauchenden Vesuv über der Stadt. Nachtschatten breiten sich bereits über das liebliche Capri, die glückliche Insel, die Wärme und Licht und Gesundung spendet. In dunkler Nacht schwebt man über den Stiefel der Apenninenhalbinsel (Italien) ins Ionische Meer; erst früh morgens erscheint die wild-schöne griechische Insel Kreta, sagenumwoben und eins viel umstritten von Helenen, Römern und Türken. Hohe, schneebedeckte Gipfel grüßen herüber, in den Tälern grasen Ziegen und andere Tiere – hier wie überall auf den ganzen Weg – in wildem jagen vor dem sich mit donnerndem Getöse nahenden, nie gesehenen Riesen-Raubvogel, davon! Von der Insel Cypern, an der nach der Sage die Liebesgöttin Aphrodite dem Schaum des Meeres entstiegen, müssen wir uns auf Wunsch der englischen Besitzer fernhalten, ihr gilt unser letzter Gruß, ehe der Kurs auf Palästina genommen wird.

Wir schweben über Palästina.

Der eigenartigster Abschnitt unseres Erlebnisses sollte an uns herankommen. Das alte Europa grüßt das noch ältere Asien! Wie ein Traum erscheint noch heute das Auftauchen der ersten palästinänzischen [sic!] Häfen, Haifa, dann Jaffa mit der neu entstandenen, von mutigen Siedlerpionieren errichteten, modernsten orientalischen Stadt Tel Awiw. Unbeschreiblich die Begeisterung der Bevölkerung, großer „Willkommen“-Gruß winkt vom Boden des Sportplatzes herauf, bunte Lichter und Girlanden leuchten, ja, das ganze Land tönt vor Freude. Man ahnt nur die Größe beiderseitigen Erlebnisses… Kann Eckener nicht die Seile herunterwerfen, landen lassen? Unten stehen doch die jüdischen Turner zur Arbeit bereit – die Menschen von oben und die von unten möchten so gern zueinander kommen; sicher ist es auch Eckeners stiller Wunsch. Aber hier erlebte man die Größe und Zuverlässigkeit des Führers. Er opfert auch dem brennendsten Wunsch des Augenblicks nicht die Sicherheit der Menschen und des Schiffes. Schon ist es düster, und im nu auch die dunkle Nacht des Orients um uns.

Jerusalem ist bereits in tiefstes Dunkel gehüllt, nur die Lichter blinken, die Flammen schlagen aus den zu unserer Begrüßung errichteten Scheiterhaufen empor. Doch schallt der Jubel der Menschen in unser Ohr – und schon sind wir in raschem Gleiten in die Nacht hinausgelangt; der Mond, den wir vorher in rotglühendem Licht haben aufsteigen sehen, ist verblasst und gespenstisch liegt sein matter Schein über dem leblos düsteren Toten Meer, das 396 Meter unter dem Meeresspiegel liegt, dessen Wasser so stark salzhaltig ist, daß kein Schiff, kein kleiner Kahn darauf fahren kann. Tot liegt dies Meer in einsamer, verlassener Landschaft. Das Luftschiff senkt sich, geht bis 156 Meter unter dem Meeresspiegel hinab, es ist, als stiegen die Gespenster der Gegend zu uns in die Gondel, doch in wenigen Minuten sind die Gespenster gebannt; schon haben wir uns wieder 1200, 1500 Meter über dem Meeresspiegel erhoben.

Das östlichste Ziel der Reise ist erreicht, schon denkt man mit leiser Wehmut daran, daß die Heimreise beginnt. Bald leuchten auch die Lichter von Port Said auf: das gelobte Land Aegypten, das wir nur aus der Ferne sehen, aber nicht überfliegen dürfen!

Im Sturm zurück.

Im Morgengrauen des dritten Reisetages erschienen die ersten griechischen Inseln wieder vor uns – Europa ist wieder erreicht! Athen, die historienreiche Stadt des alten Hellas liegt verschlafen zu unseren Füßen, auf Konstantinopel. Doch mit des Geschickes Mächten, ist kein ew'ger Bund zu flechten… … Eckeners feine Witterung erspäht trotz des Fehlens der Wettermeldungen vor uns liegenden schweren Nordwestwind. Wieder zeigt sich der ruhige, nicht ruhmsüchtige Führer. Er geht, etwaige Enttäuschungen nicht achtend, kurz entschlossen den Hindernissen aus dem Wege, das Schiff kehrt um; und wieder erscheint die griechische Hauptstadt Athen, diesmal in Sonne getaucht und von jubelnden Menschen belebt. Dicht über der Akropolis fahren wir dahin, so daß man die auch noch in ihren Trümmern ergreifende Kunst der Antike bewundern kann. Wie richtig Eckener gehandelt, zeigte der Sturm, der uns bis zur Ankunft nicht mehr verlassen sollte. Aber doch wurden wir reichlich entschädigt für das ausgefallene Konstantinopel mit der Dardanellen-Straße und dem Schwarzen Meer. Bald taucht Albanien auf mit seinen schwarzen, drohenden Bergen, die höchsten Gipfel mit Schnee bedeckt; mit ihrer ganzen Kraft leuchtet die tiefblaue Adria tröstend

und erheiternd zu uns herauf, die dalmatinische Küste offenbart erst von oben gesehen ihre ganze märchenhafte Schönheit. Obwohl nur selten die Sonne durchbricht, verliert das Land nichts von seiner heiteren Lieblichkeit.

Doch welch' ein Kontrast, wenn nun in der Dämmerung die Luftschiff Leitung sich entschließt, kurz hinter Spalato die bosnischen Berge zu durchqueren, um über Preßburg nach Wien und heimwärts zu fahren! Wohl kann man im Zwielicht noch der Spur der Eisenbahn folgen, trotzdem dicht daneben hohe Bergesgipfel emporragen, es leuchtet noch der weiße Schnee in den Bergfalten. Doch nun kommt schwärzeste, düsterste Nacht, nur Fetzen von Schnee erhellen zuweilen einen raschen Einblick in wildestes Bergland, hohe Gipfel ragen dicht aneinander, dazwischen schlängelt sich das Schiff durch – wie kann es gelingen, trotz dichten Nebels und entgegen tosenden Sturmes den Ausweg zu wittern? Während wir die Augen durch das Fensterglas bohren, um nichts zu verlieren vom Anblick dieser abenteuerlichen Landschaft, die so vielleicht niemals eines Menschen Augen erspähte, ringt man in der Führergondel mit den losgelassenen Elementen. Mann hält für Momente den Atem an: wie wird's gelingen? – es ist gelungen! Der vielleicht interessanteste Abschnitt der Reise ist gut zurückgelegt.

Heimkehr.

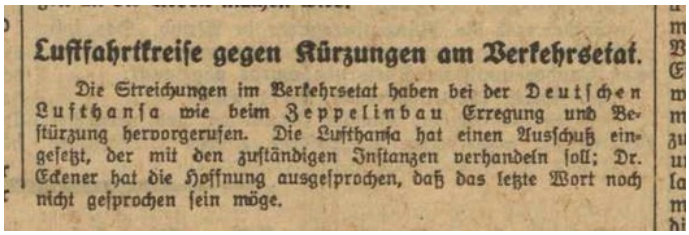
Die Wiener Freunde, ihnen voran unser Genosse Bürgermeister Seitz, sind enttäuscht, daß das Schiff, kaum sichtbar, in grauer Nacht nur sacht vorüberhuscht; auf deutschem Boden winken uns die Erwachsenen, rufen uns laute Kinderstimmen den Willkomm-Gruß zu. Friedrichshafen erscheint, ein kurzes Kreuzen über den Bodensee, schon fallen die Seile, in wenigen Minuten ist das Schiff in die Halle gebracht. Man möchte nicht aussteigen! Ist das schöne Traum schon zu Ende?

Nein, er ist nicht zu Ende! Dies starke Erlebnis wird immer in uns lebendig bleiben. Und andere werden Aehnliches nach uns erleben dürfen. Es ist, als könne sich der Blick derer, denen so einmal vergönnt war, in solch' ungeheuren Weiten zuschauen, denen gegenüber unser kleiner Lebensausschnitt als so wenig belangvoll erscheint, als könne deren Blick nicht mehr verengen, als könnten sie nie mehr kleinlich werden. Und wer den Widerhall hörte, den die vom „Graf Zeppelin" hinausgetragene Botschaft empfing, wem die ungeheure Freude entgegen schallte, die die Völker aller Nationen dem deutschen Boten der Völkerverbrüderung entgegenriefen – der kann niemals mehr verzweifeln an dem schönen großen Ziel unserer Bewegung. Die trennenden Wälle niederzureißen, die Völker einander näher zu bringen und zu versöhnen.

Freilich dürfen wir uns dabei nur auf unsere eigene Kraft verlassen, nicht auf die der Herrschenden. Für diese ist es charakteristisch, daß sie wohl bereit sind, Millionen bereitzustellen für Flugzeuge; Flugzeuge, die die Instrumente des kommenden Krieges zu sein bestimmt sind. Wenig Sympathie hingegen haben sie für das Luftschiff, das im Kriege völlig unbrauchbar ist. Könnten sich doch die Flugzeugführer, die um ein leichtes einige tausend Meter höher als die Luftschiffe fliegen können, keine schönere Zielscheibe denken, als das breit dahinfahrende Luftschiff, das mit der Entwicklung der Flugtechnik endgültig aus dem Arsenal brauchbarer Kriegsmittel ausgeschieden ist.

Das Luftschiff hat eine völlig andere Mission: nicht den Tod hinabzuschleudern in die Siedlungen der Menschen, sondern ihnen Grüße bringen der schaffenden Völker, sie einander nähern; nicht nur in den Lüften, nein, auch auf Erden können die Wälle überwunden werden. Ein Schweben durch die Lüfte zeigt, wie die Welt so klein, wie die Erdteile einander nähergerückt sind. Lasst uns endlich daraus die Folgerungen ziehen!

Und zum Schluss nur ein Wunsch: Möchte es vielen unserer Genossen vergönnt sein, eine ähnliche Luftreise erleben zu dürfen. Sie können sich dem Luftschiff in Ruhe anvertrauen, werden sich nicht als Helden vorkommen und in dem Gefühl der Sicherheit der Fahrt – insbesondere wenn Eckener und seine derzeitigen Helfer die Führer sind – Eindrücke ganz neue Art erleben, die nichts im Leben Ihnen mehr verlöschen kann.



Luftfahrtkreise gegen Kürzungen am Verkehrsetat.

Die Streichungen im Verkehrsetat haben bei der Deutschen Lufthansa wie beim Zeppelinbau Erregung und Bestürzung hervorgerufen. Die Lufthansa hat einen Ausschuß eingesetzt, der mit den zuständigen Instanzen verhandeln soll; Dr. Eckener hat die Hoffnung ausgesprochen, daß das letzte Wort noch nicht gesprochen sein möge.

Doc. 40: Vorwärts, 46. 1929, no. 166 (10.04.1929), p. 1.



Neuigkeits-Welt-Blatt 10. April 1929 Seite 5

Ein Brief, den „Graf Zeppelin" auf seiner Orientfahrt abwarf.

Bekanntlich hat das Luftschiff „Graf Zeppelin" auch auf seiner Osterfahrt nach Jerusalem wiederum Briefe mitgenommen. Die Post war freilich nicht so groß wie beim Amerikaflug, bei dem 60 000 Briefe befördert wurden. Diesmal waren es nur etwa 16.000.

Unser Bild zeigt einen solchen Zeppelin-Brief, der den Stempel der Orientfahrt trägt und, wie aus dem Poststempel Roma zu ersehen ist, in einem Postsack über Rom abgeworfen wurde und von dort mittels Post dem Adressaten zugestellt wurde.

Auch die österreichischen Postämter in Wien, Salzburg und Innsbruck haben Briefe für „Graf Zeppelin" entgegengenommen und sie wurden auch bereits vor einigen Tagen den Adressaten zugestellt. Freilich bedeuteten die österreichischen Zeppelin-Briefe eine nicht kleine Enttäuschung.

Sie wurden nämlich, wie aus der postalischen Behandlung hervorgeht, offenbar von Friedrichshafen, wo man sie mit dem Zeppelinstempel versah, direkt wiederum nach Wien zurückgesandt, ohne daß sie tatsächlich den Flug mitgemacht hätten. Sie weisen daher außer dem Wiener Stempel nur den Rundstempel des Luftschiffes „Graf Zeppelin" auf. — Es wäre interessant festzustellen, wer an dieser (gelinde gesagt) Täuschung der österreichischen Sammler schuldtragend ist: die österreichische Postverwaltung oder die Luftschiffwerft in Friedrichshafen, in der man ja überhaupt auf Wien bzw. Oesterreich nicht besonders gut zu sprechen zu sein scheint.

Doc. 41: Neuigkeits-Welt-Blatt (Vienna), 56. 1929, no. 84 (10.04.1929), p. 5.

Ein Brief, den „Graf Zeppelin" auf seiner Orientfahrt abwarf.

Bekanntlich hat das Luftschiff „„Graf Zeppelin" auch auf seiner Orientfahrt nach Jerusalem wiederum Briefe mitgenommen. Die Post war freilich nicht so groß wie beim Amerikaflug, bei dem 60 000 Briefe befördert wurden.Diesmal waren es nur etwa 16.000.

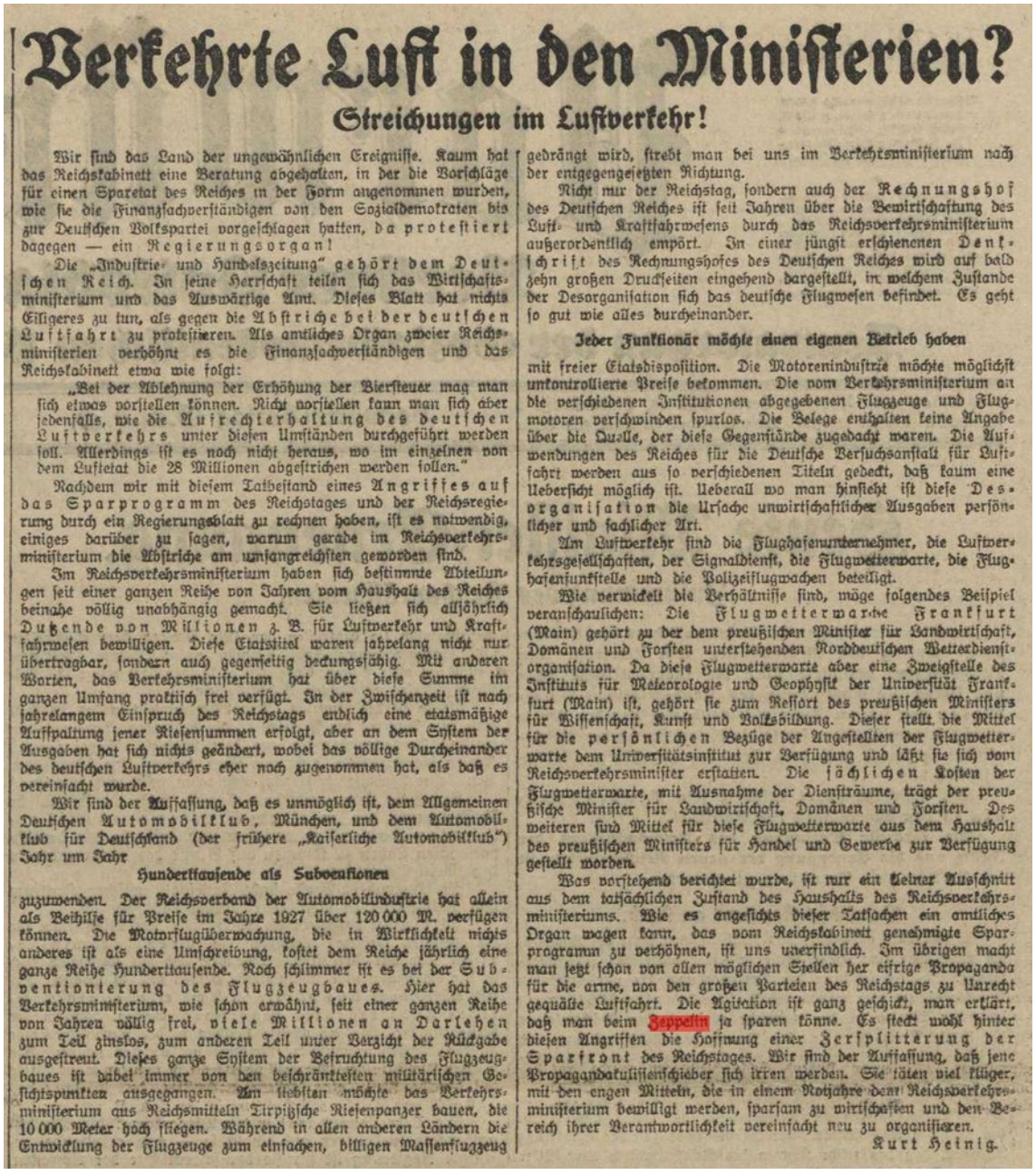
Unser Bild zeigt einen solchen Zeppelin-Brief, der den Stempel der Orientfahrt trägt und, wie aus dem Poststempel Roma zu ersehen ist, in einem Postsack Postsack über Rom abgeworfen wurde und von dort mittels Post dem Adressaten zugestellt wurde.

Auch die österreichischen Postämter in Wien, Salzburg und Innsbruck haben Briefe für „Graf Zeppelin" entgegengenommen und sie wurden auch bereits vor einigen Tagen den Adressaten zugestellt. Freilich

bedeuteten die österreichischen Zeppelin-Briefe eine nicht kleine Enttäuschung.

Sie wurden nämlich, wie aus der postalischen Behandlung hervorgeht, offenbar von Friedrichshafen, wo man sie mit dem Zeppelinstempel versah, direkt wiederum nach Wien zurückgesandt, ohne daß sie tatsächlich den Flug mitgemacht hätten.

Sie weisen daher außer dem Wiener Stempel nur den Rundstempel des Luftschiffes „Graf Zeppelin“ auf. – Es wäre interessant festzustellen, wer an dieser (gelinde gesagt) Täuschung der österreichischen Sammler schuldtragend ist: die österreichische Postverwaltung oder die Luftschiffwerft in Friedrichshafen, in der man ja überhaupt auf Wien bzw. Oesterreich nicht besonders gut zu sprechen zu sein scheint.



Verkehrte Luft in den Ministerien?

Streichungen im Luftverkehr!

Wir sind das Land der ungewöhnlichen Ereignisse. Kaum hat das Reichskabinett eine Beratung abgehalten, in der die Vorschläge für einen Sparetat des Reiches in der Form angenommen wurden, wie sie die Finanzsachverständigen von den Sozialdemokraten bis zur Deutschen Volkspartei vorgeschlagen hatten, da protestiert dagegen — ein Regierungsorgan!

Die „Industrie- und Handelszeitung“ gehört dem Deutschen Reich. In seine Herrschaft teilen sich das Wirtschaftsministerium und das Auswärtige Amt. Dieses Blatt hat nichts Eiligeres zu tun, als gegen die Abstriche bei der deutschen Luftfahrt zu protestieren. Als amtliches Organ zweier Reichsministerien verhöhnt es die Finanzsachverständigen und das Reichskabinett etwa wie folgt:

„Bei der Ablehnung der Erhöhung der Biersteuer mag man sich etwas vorstellen können. Nicht vorstellen kann man sich aber jedenfalls, wie die Aufrechterhaltung des deutschen Luftverkehrs unter diesen Umständen durchgeführt werden soll. Allerdings ist es noch nicht heraus, wo im einzelnen von dem Luftetat die 28 Millionen abgestrichen werden sollen.“

Nachdem wir mit diesem Tatbestand eines Angriffes auf das Sparprogramm des Reichstages und der Reichsregierung durch ein Regierungsblatt zu rechnen haben, ist es notwendig, einiges darüber zu sagen, warum gerade im Reichsverkehrsministerium die Abstriche am umfangreichsten geworden sind.

Im Reichsverkehrsministerium haben sich bestimmte Abteilungen seit einer ganzen Reihe von Jahren vom Haushalt des Reiches beinahe völlig unabhängig gemacht. Sie ließen sich alljährlich Dutzende von Millionen z. B. für Luftverkehr und Kraftfahrwesen bewilligen. Diese Etatstitel waren jahrelang nicht nur übertragbar, sondern auch gegenseitig deckungsfähig. Mit anderen Worten, das Verkehrsministerium hat über diese Summe im ganzen Umfang praktisch frei verfügt. In der Zwischenzeit ist nach jahrelangem Einspruch des Reichstags endlich eine etatsmäßige Aufspaltung jener Riesensummen erfolgt, aber an dem System der Ausgaben hat sich nichts geändert, wobei das völlige Durcheinander des deutschen Luftverkehrs eher noch zugenommen hat, als daß es vereinfacht wurde.

Wir sind der Auffassung, daß es unmöglich ist, dem Allgemeinen Deutschen Automobilklub, München, und dem Automobilklub für Deutschland (der frühere „Kaiserliche Automobilklub“) Jahr um Jahr

Hunderttausende als Subventionen

zuzuwenden. Der Reichsverband der Automobilindustrie hat allein als Beihilfe für Preise im Jahre 1927 über 120 000 M. verfügen können. Die Motorflugüberwachung, die in Wirklichkeit nichts anderes ist als eine Umschreibung, kostet dem Reiche jährlich eine ganze Reihe Hunderttausende. Noch schlimmer ist es bei der Subventionierung des Flugzeugbaues. Hier hat das Verkehrsministerium, wie schon erwähnt, seit einer ganzen Reihe von Jahren völlig frei, viele Millionen an Darlehen zum Teil zinslos, zum anderen Teil unter Verzicht der Rückgabe ausgestreut. Dieses ganze System der Befruchtung des Flugzeugbaues ist dabei immer von den beschränktesten militärischen Gesichtspunkten ausgegangen. Am liebsten möchte das Verkehrsministerium aus Reichsmitteln Tirpitzsche Riesenpanzer bauen, die 10 000 Meter hoch fliegen. Während in allen anderen Ländern die Entwicklung der Flugzeuge zum einfachen, billigen Massenflugzeug gedrängt wird, strebt man bei uns im Verkehrsministerium nach der entgegengesetzten Richtung.

Nicht nur der Reichstag, sondern auch der Rechnungshof des Deutschen Reiches ist seit Jahren über die Bewirtschaftung des Luft- und Kraftfahrwesens durch das Reichsverkehrsministerium außerordentlich empört. In einer jüngst erschienenen Denkschrift des Rechnungshofes des Deutschen Reiches wird auf bald zehn großen Druckseiten eingehend dargestellt, in welchem Zustande der Desorganisation sich das deutsche Flugwesen befindet. Es geht so gut wie alles durcheinander.

Jeder Funktionär möchte einen eigenen Betrieb haben

mit freier Etatsdisposition. Die Motorenindustrie möchte möglichst unkontrollierte Preise bekommen. Die vom Verkehrsministerium an die verschiedenen Institutionen abgegebenen Flugzeuge und Flugmotoren verschwinden spurlos. Die Belege enthalten keine Angabe über die Quelle, der diese Gegenstände zugedacht waren. Die Aufwendungen des Reiches für die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt werden aus so verschiedenen Titeln gedeckt, daß kaum eine Uebersicht möglich ist. Ueberall wo man hinsieht ist diese Desorganisation die Ursache unwirtschaftlicher Ausgaben persönlicher und sachlicher Art.

Am Luftverkehr sind die Flughafenunternehmer, die Luftverkehrsgesellschaften, der Signaldienst, die Flugwetterwarte, die Flughafenfunkstelle und die Polizeiflugwachen beteiligt.

Wie verwickelt die Verhältnisse sind, möge folgendes Beispiel veranschaulichen: Die Flugwetterwarte Frankfurt (Main) gehört zu der dem preußischen Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten unterstehenden Norddeutschen Wetterdienstorganisation. Da diese Flugwetterwarte aber eine Zweigstelle des Instituts für Meteorologie und Geophysik der Universität Frankfurt (Main) ist, gehört sie zum Ressort des preußischen Ministers für Wissenschaft, Kunst und Volksbildung. Dieser stellt die Mittel für die persönlichen Bezüge der Angestellten der Flugwetterwarte dem Universitätsinstitut zur Verfügung und läßt sie sich vom Reichsverkehrsminister erstatten. Die sächlichen Kosten der Flugwetterwarte, mit Ausnahme der Diensträume, trägt der preußische Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten. Des weiteren sind Mittel für diese Flugwetterwarte aus dem Haushalt des preußischen Ministers für Handel und Gewerbe zur Verfügung gestellt worden.

Was vorstehend berichtet wurde, ist nur ein kleiner Ausschnitt aus dem tatsächlichen Zustand des Haushalts des Reichsverkehrsministeriums. Wie es angesichts dieser Tatsachen ein amtliches Organ wagen kann, das vom Reichskabinett genehmigte Sparprogramm zu verhöhnen, ist uns unerfindlich. Im übrigen macht man jetzt schon von allen möglichen Stellen her eifrige Propaganda für die arme, von den großen Parteien des Reichstags zu Unrecht gequälte Luftfahrt. Die Agitation ist ganz geschickt, man erklärt, daß man beim Zeppelin ja sparen könne. Es steckt wohl hinter diesen Angriffen die Hoffnung einer Zersplitterung der Sparfront des Reichstages. Wir sind der Auffassung, daß jene Propagandakulissenschieber sich irren werden. Sie täten viel klüger, mit den engen Mitteln, die in einem Notjahre dem Reichsverkehrsministerium bewilligt werden, sparsam zu wirtschaften und den Bereich ihrer Verantwortlichkeit vereinfacht neu zu organisieren.

Kurt Heinig.

Doc. 42: Vorwärts, 46. 1929, no. 170 (12.04.1929), p. 2.

Verkehrte Luft in den Ministerien?

Streichungen im Luftverkehr!

[…]

Die Motorflugüberwachung, die in Wirklichkeit nichts anderes ist als eine Umschreibung, kostet dem Reich jährlich eine ganze Reiche Hunderttausende. Noch schlimmer ist es bei der Subventionierung des

Flugzeugbaues. Hier hat das Verkehrsministerium, wie schon erwähnt, seit einer ganzen Reihe von Jahren völlig frei, viele Millionen an Darlehen zum Teil zinslos, zum anderen Teil unter Verzicht der Rückgabe ausgestreut. Dieses ganze System der Befruchtung des Flugzeugbauer ist dabei immer von den beschränkten militärischen Gesichtspunkten ausgegangen. Am liebsten möchte das Verkehrsministerium aus Reichsmitteln Tirptzsche Riesenpanzer bauen, die 10 000 Meter hoch fliegen. Während in allen anderen Ländern die Entwicklung der Flugzeuge zum einfachen, billigen Massenflugzeug gedrängt wird, strebt man bei uns im Verkehrsministerium nach der entgegengesetzten Richtung.

Nicht nur der Reichstag, sondern auch der Rechnungshof des Deutschen Reiches ist seit Jahren über die Bewirtschaftung des Luft- und Kraftfahrtwesens durch das Reichsverkehrsministerium außerordentlich empört. In einer jüngst erschienenen Denkschrift des Rechnungshofes des Deutschen Reiches wird auf bald zehn großen Druckseiten eingehend dargestellt, in welchen Zustande der Desorganisation sich das deutsche Flugwesen befindet. Es geht so gut wie alles durcheinander. Jeder Funktionär möchte einen eigenen Betrieb haben mit freier Etatsdisposition.

[…]

Am Luftverkehr sind die Flughafenunternehmer, die Luftverkehrsgesellschaften, der Signaldienst, die Flugwetterwarte, die Flughafenfunkstelle und die Polizeiflugwachen beteiligt.

[...]

Kurt Heinig.

Sources and Literature

- Clippings from *Vossische Zeitung* (Berlin). Source: Staatsbibliothek Berlin / ZEFYS Zeitungsinformationssystem. Online: http://zefys.staatsbibliothek-berlin.de/list/title/zdb/27112366/.
- Clippings from *Zeitbilder* (Berlin). Source: Staatsbibliothek Berlin / ZEFYS Zeitungsinformationssystem. Online: http://zefys.staatsbibliothek-berlin.de/list/title/zdb/26373300/.
- Clippings from *Vorwärts* (Berlin) und *Der Abend* (Berlin). Source: Friedrich-Ebert-Stiftung / Historische Presse der deutschen Sozialdemokratie online. Online: https://www.fes.de/bibliothek/vorwaerts-blog/.
- Clippings from *Die Rote Fahne* (Berlin). Source: Staatsbibliothek Berlin / ZEFYS Zeitungsinformationssystem. Online: http://zefys.staatsbibliothek-berlin.de/list/title/zdb/24352111/.
- Clippings from *Arbeiter-Zeitung* (Vienna). Source: Österreichische Nationalbibliothek / ANNO – Austrian Newspapers Online. Online: http://anno.onb.ac.at/info/aze_info.htm.
- Clippings from *Neuigkeits-Welt-Blatt* (Vienna). Source: Österreichische Nationalbibliothek / ANNO – Austrian Newspapers Online. Online: http://anno.onb.ac.at/info/nwb_info.htm.
- Clippings from *Illustrierte Kronen Zeitung* (Vienna). Source: Österreichische Nationalbibliothek / ANNO – Austrian Newspapers Online. Online: http://anno.onb.ac.at/info/krz_info.htm.
- Depre, Christian: *Eine aerophilatelistische Website über die Orientfahrt des „Graf Zeppelin“ vom 25. bis 28. März 1929 nach Palästina*. Online: www.orientfahrt.de.

Recent Philatelic Journals

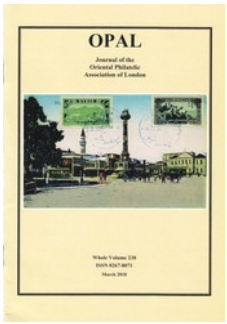
by Tobias Zywietz

Copyright © 2018

A selection of articles related to Middle East Philately from recent philatelic journals. Usually these journals are only available to members of the respective societies. Where known I am listing the price at which the society provides individual journals to non-members. Please enquire with each society for its conditions of supply.

OPAL Journal 238 – March 2018

Oriental Philatelic Association of London, English, A5, colour, –



O. Graf researched the overprints of Ottoman stamps in Albania and Northern Epirus 1912–1914 (2–13).

F. Khalastchy catalogues Indian Expeditionary Force (I.E.F. 'D') stamps used in Mesopotamia in 1919 (11–18).

F. Khalastchy charts the "IRAQ IN BRITISH OCCUPATION" issues, including the "ON STATE SERVICE" officials, and looks at the manuscript surcharges applied by the district commissioner of Erbil, William Rupert Hay (19–27).

The editor shows scans from the Bath Philatelic Forgery Collection: Dedeagatch October 1913 (28–29).

The article "To Medina by Steam Train" by F. Bruining and M. Lovegrove is reprinted from the Dutch magazine *Filatelie* (April 2017, pp. 210–213) in translation. It gives an overview of the Hedjaz Railway line, the associated Ottoman tax stamps, and revenue stamps issued by various entities after 1918, as well as station and T.P.O. postmarks (30–46).

The official announcement dated 18.08.1918 about the issue of the "BAGHDAD IN OCCUPATION" stamps is shown by the editor (47–48).

The editor, Bob Bradford, announces that the scanning of the OPAL clippings archive and of all OPAL Journals has been completed (48).

OPAL Journal 239 – July 2018

Oriental Philatelic Association of London, English, A5, colour, –



B. Tatham presents the stamps and post cards of Eastern Roumelia and of South Bulgaria (a, 2–23), augmented by the editor showing a 5pa Eastern Roumelia stamp with traces of the text of the 20 pa stamp in reverse (24).

R. Rose responds to the Dedeagatch piece in OPAL 238 by bringing an article of A. Birken in Türkei-Spiegel[1] to the attention of readers (25).

R. Fuchs asks where all the other Overland Mail collectors are hiding (26).

A. Hayworth reports on the formation of a British Levant Study Group within the Great Britain Overprint Society (27).

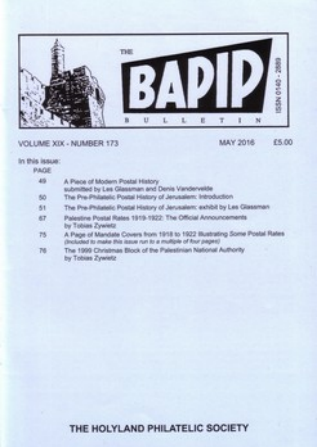
I. Stantzopoulos shows blocks of Turkey's 1945 Airmail set with bogus overprint "Hava Kurumu / Jardin Aliti / +10 K / 1944-1945" (27–31, d).

B. Bradford makes sense of the cataloguing of the 1931/44 and 1950/55 Atatürk definitives (32–41).

B. Bradford shows a diagram on the genesis of the P.T.T/Bull's Head/Käfer overprint (41).

Obituaries: Keith Tranmer (1928–2017); Dr. César T. (Cesai Taufiq) Wahby (2017); Mark Perkins (2017).

1 Referring to articles *Türkisch-Westthrazien – ein Fantasia-Land?* in Türkei-Spiegel, no. 65, 2003, pp. 4–16, and *Westthrakien – zum zweiten…* in Türkei-Spiegel, no. 90, 2009, pp. 14–25.



BAPIP Bulletin 173 – June 2016

Holyland Philatelic Society, English, A4, colour, £5·00

L. Glassman & V. D. Vandervelde show the front and reverse of *Israel Post*'s ETB (first-day souvenir sheet) for the joint issue "25 Year of Diplomatic Relations Israel–Greece" of 9.02.2016 (49–50).
L. Glassman presents his 16-page competition exhibit "The Pre-Philatelic Postal History of Jerusalem" (50–66). *[Editor's comment: The 73 points achieved are generous, given the lacklustre descriptions and ghastly layout]*
T. Zywietz details the official announcements of postal rates in Mandate Palestine 1919–1922 in facsimile (67–75).
T. Zywietz reports on Palestine's 1999 Christmas block with its missing numerator [revised version of the article in MEPB2] (76–80).

Although Mr. A. Andruisier, Vice-President of the Holyland Philatelic Society, came forward as new editor, as of November 2018, sadly, no further progress can be reported.

Türkei-Spiegel 123 – 1/2018

Arge Osmanisches Reich/Türkei, German, A5, colour, €5·00



A. Birken portrays the postal and philatelic history of Brusa (Bursa, Brousse) (4–12).
A. Birken tries to clarify the variations in cataloguing the 1916 *tur u-sina* stamps (13–14).
A. Birken looks at the correct attribution of the definitive article for state names, and surveys the names of (mainly) Arab states (15–29).
In "POSTA BEY'İYE ŞUBESİ 28 İSTANBUL" N. Tokoğlu presents a 1926 postcard with said postmark and looks into the history of the sender, a pharmacist, enquiring with a German pharmaceutical company (30–31).
A. Birken questions the existence of Turkey MiNr. A367 (32–33).
In "Antworten, Reaktionen…" [answers & reactions] A. Birken reports on Turkish postal rates in 1916; O. Richter shows parcel cards with Turkey MiNr. 279 in pink and MiNr. 416 (42–45).
Portrayal of 94 year old Hubert Gerzabek (3). Minutes and pictures from the 2017 AGM (36–42).

Türkei-Spiegel 124 – 2/2018

Arge Osmanisches Reich/Türkei, German, A5, colour, €5·00



N. Tokoğlu classifies trial prints of Turkey, especially of the London and Vienna prints of 1914–1920 (3–8).
W. Pijnenburg sets out his critique about specimen overprints missing from the specialised catalogue *Türk Pulları Spesyalize Kataloğu* (9–20).
A. Birken questions the differing dates of issue stated in catalogues for some wartime stamps series (MiNr. 477–484) (21).
A 1913 report on ethnicities in the Balkans is reprinted: "Die Bevölkerung auf dem Balkan um 1912" (from journal *Welt des Islams*) (22–27).
A. Birken portrays the postal and philatelic history of İzmir (Smyrna) (28–40).
N. Tokoğlu presents a newly discovery postmark "POSTA BEY'İYE ŞUBESİ 43 İSTANBUL" from İstanbul-Ortaköy (41).
A. Birken reports an offer on Ebay of another Adjémian postage due cover, which he regards as philatelic fabrication (42).
A. Birken is looking for scans of stamps for the next instalments of his update of Passer (43).
In *Antworten, Reaktionen…* [answers & reactions] W. Filbert presents his copy of MiNr. 350IC and G. Stobbe does likewise with MiNr. A335, A350, and A367 (44).
Announcement of Dr. Birken's fifth tome on Ottoman stamps: "Die Kleinen Tughras" (small tughras) (49).

Türkei-Spiegel 125 – 3/2018

Arge Osmanisches Reich/Türkei, German, A5, colour, €5·00



P. Rohrbach's 1917 essay on the economic capacity of the Ottoman Empire is reprinted (5–9).
A. Birken tells the story of the *Administration de la Dette Publique Ottomane,* its revenue streams and stamps (10–16).
A. Birken portrays the postal and philatelic history of Erzurum (17–22).
O. Graf reports on the rarely use obligatory tax stamps in aid of the Turkish Air Force (23–31).
A. Birken dwells on the Turkish names of provinces, here: Cebel-i Lübnan sancağı (32–34).
N. Tokoğlu shows his award gained at the 2018 World Stamp Championships (39).
In *Antworten, Reaktionen…* [answers & reactions] R. Stuchell reports that the photo shown in TS 124 (p. 39) actually is the Austrian post office in Jerusalem, not Smyrna; J. Warnecke points out several errors in Birken's 6th instalment of his update on Passer (40–41).
A. Birken searches for scans of MiNr. 374I (41).
Announcement of Dr. Birken's sixth and seventh tome on Ottoman stamps: "Sultansreise und Postamtsserien" (Sultan's travels and post office series) and "Ansichten von Konstantinopel" (views of Constantinople) (45).
The board gives a brief overview on GDPR (3–4) and invites members to the 2018 AGM held on 2 to 3 November in Cologne. Guest are welcome! (35–38).

Türkei-Spiegel 126 – 4/2018

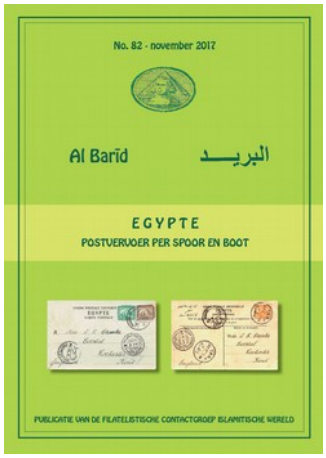
Arge Osmanisches Reich/Türkei, German, A5, colour, €5·00



O. Graf looks at Turkish occupation of Thessalia of 1897/98 a shows a range of covers (3–13).
A. Birken portrays the postal and philatelic history of Hama (14-18).
F. Bruining und T. Zywietz present an abridged version of their study on the Bon Samaritain (Khan al-Hathrur) post office first published in MEPB9 (19–29).
Reprint of miscellanea reported in 1912 by M. Hartmann in his society's journal *Die Welt des Islams* (30–33).
A. Birken dwells on Turkish names of provinces, here: Kosova vilayeti (34–39).
In *Antworten, Reaktionen…* [answers & reactions] J. Heijs reports a new chapter isued on the postal war between Turkey and Crete (41).

Al Barīd 82 البريد – November 2017

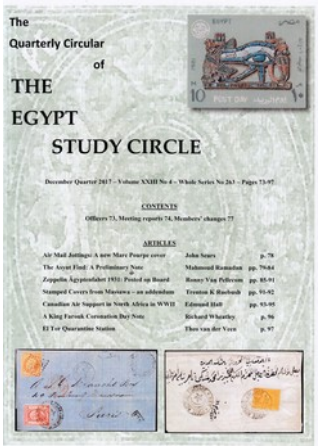
Filatelistische Contactgroep Islamitische Wereld, Dutch, A4, colour, –



The volume is entitled "Postal Transport by Rail and Boat," with T. Jansen giving an introduction to transport in Khedival Egypt (6).
R. van Pellecom traces the postal history of the Alexandria–Aboukir–Rosetta line. Construction started in 1876 but commercial success came only with the expansion of Alexandria's eastern suburbs towards Ramleh and Montaza in the 1890s. The postal history is extensive due to the number of different postmarks used on the legs of the line: Aboukir, Rashid, Hadra, Sidi Gaber, Zahrieh, Ramle, Sidi Bishr, Mandara, Montazah, Kharaba, and others (7–21).
J. van Zellem writes on postal transport by railway in Egypt and into Sudan: "A philatelic journey across and along the Nile" is studded with numerous cards and covers from the 1870s to the 1930s with T.P.O. cancels, bringing to life the ways and means of mail conveyance of the era (23–37).
T. Jansen writes an obituary of Ton Zonneveld, who died on 25.09.2017 aged 91 (22). From this issue Al Barīd comes in A4 size. FCIW hopes to publish one regular issue of Al Barīd as well as one special edition each year.

The Quarterly Circular 263 (Vol. 23, No. 4) – December 2017

The Egypt Study Circle, English, A4, colour, –



At the 9th July 2017 meeting, Paul Green reports on his Egypt meter markings collection (74–75).

J. Sears shows a 1914 *Marc Pourpe* Air Mail cover auctioned by Argyll Etkin (78).

M. Ramadan reports the initial findings from a discovery of a stash of letters during the demolition of a house in Asyut, dubbed "Asyut Find." It contains the correspondence of merchant family Khashaba from the 1850s to the 1880s. This gives new insights into the workings of the *Khedival Post* and leads to the discovery of new negative seals (79–84).

R. van Pellecom researched covers posted on board LZ 127 "Graf Zeppelin" during its *Ägyptenfahrt* (Egypt Flight) of 1931 (85–91).

T. K. Ruebush II adds information on new covers of the Egyptian Post Office in Massawa with type IV postmark "POSTE KHEDIVE EGIZIANE / MASSAWA" (91).

The late E. Hall reports on the Canadian air support in North Africa during WWII: RCAF Squadron 417. The covers shown suggest that the Canadians troops were likely served by British F.P.O. 600 (93–95).

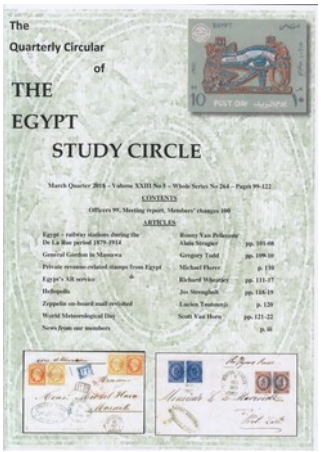
R. Wheatley shows a short note by Stephan M. Casulli directed at Richard Stead on the occasion of the coronation of King Farouk on 29th July 1937 (96).

T. van der Veen shows a 1908 cover from Alexandria to "M. le Dr. Felix Gotschlich" at "Campement Quarantenaire El Tor" (a quarantine station on the Southern Sinai established in 1871 for pilgrims returning from Mecca) with a "CAMPEMENT TOR" postmark. *[Dr. Felix Gotschlich (1874–1914) was a German biologist and hygienist who discovered the cholera bacterium* vibrio cholerae El-Tor *in 1903–1905. His brother Emil (1870–1949) was also a famous scientist and Director of Hygiene in Alexandria, 1896–1914]* (97).

Extensive reports on meetings 9th July, 16th September, and 4th November, on the success of auctions, and on gaining new members (74–77).

The Quarterly Circular 264 (Vol. 23, No. 5) – March 2018

The Egypt Study Circle, English, A4, colour, –



R. van Pellecom and A. Stragier researched railway station postmarks 1879–1914, i.e. cancellers with inscription "STAZIONE" or "S" (101–108).

R. Todd (of traders Carmichael & Todd) adds new General Gordon covers from the Egyptian Post Office in Massawa (109–110).

M. Florer shows two private revenue-related stamps: two cotton textile exchange coupons, one by *Company for the Sale of Egyptian Manufacturers*, the other by *Daoud Arch & Sons* (110).

R. Wheatley studies Egypt's AR (*avis de réception*) service from its inception (the oldest known form stems from 1875) to modern times (111–117).

J. Strengholt delves into the postal history of Heliopolis (118–119).

L. Toutounji shows two 1931 Zeppelin covers in response to R. van Pellecom's article in QC 263 (120).

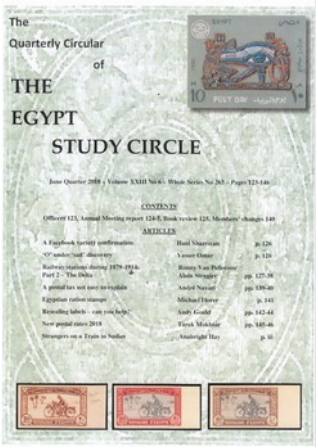
S. van Hoorn researched Egyptian stamps on the topics of *World Meteorological Day* and the *World Meteorological Organisation* (WMO) (121–122).

Short notices include P. Newroth showing a *Fuad 100m on £E1* FDC addressed to poet Christopher Toutonghi; T. Cakebread reports that the Tony Chisholm Egyptian postcard collection, comprising some 20,000 cards in total, will be auctioned by Christoph Gärtner; S. van Hoorn seeks help on the routing of a 1948 printed matter from Brussels to Cyprus with Egyptian censorship (iii).

A full-page ad presents Sami M. Fereig's three-volume "A Postal History Of Egypt Under The Muhammad Ali Dynasty." Volume 1 covers 1805–1914, volume 2 features 1914–1957, with the third volume documenting post office cancellations 1866–1914 ([iv]).

The Quarterly Circular 265 (Vol. 23, No. 6) – June 2018

The Egypt Study Circle, English, A4, colour, –



J. Davis reviews Stanley Gibbons' Commonwealth Stamp Catalogue "East Africa with Egypt & Sudan" in its 4th edition of 2018 (125).[2]

H. Sharestan shares his discovery of a stamp NP D3c (MiNr. 3b) with variety "blob on the value," and Y. Omar shows a variety of NP A8 (MiNr. 261?) (126).

R. van Pellecom and A. Stragier continue their series on railway station postmarks 1879–1914 (127–138).

A. Navari deciphers the postage due on a 1906 redirected cover: Cairo–London–Zurich (139–140).

M. Florer portrays Egyptian ration stamps of the mid-20th century on petrol, diesel, and sugar (141).

A. Gould reports on postal resealing labels for damaged covers (142–144).

B.-D. Buscke shows a cover with a tête-bêche pair of the 3rd issue 5 pa (MiNr. 14II) in response to M. Ramadan's piece in QC 263 (144).

T. Mokhtar reports on the new Egyptian postage rates from 1.01.2018 (145–146).

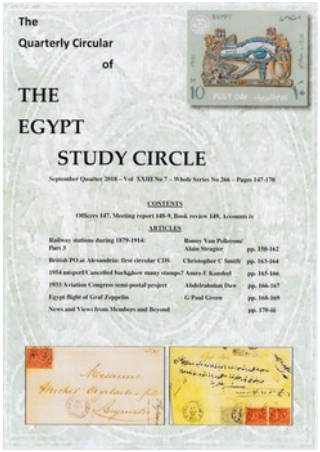
The editor thanks P. Green for bringing to his attention that the March 2017, October 2017, and April 2018 editions of Gibbons Stamp Monthly vastly update Egypt's recent stamps issues (146).

A. Hay shows and describes a 1952 cover from Khartoum to the Hollywood actor Farley Granger (iii).

Reports on the 2018 AGM (124–125). Adverts: Todd & Carmichael show an 1879 Massawa cover (ii); Grosvenor auction with material from the Alan Jeyes collection (iv); J. Davis promotes his book "Egypt From The Postal Concession Until Suez 1932 to 1956 – Part II: Commonwealth and Other Allied Forces During World War II" (insert).

The Quarterly Circular 266 (Vol. 23, No. 7) – September 2018

The Egypt Study Circle, English, A4, colour, –



During the July 7th meeting, L. Kimpton presented his collection of Air Mail history, including an early cover: Baghdad 24.02.1919, via M.E.F.'s "Aerial Mail Baghdad Cairo" to Palestine and then forwarded by train and ship to Britain (148–149). J. Davis then reviews Kimpton's book *Airmails Across The Middle East 1918–1930* (149).

R. van Pellecom and A. Stragier continue their series on railway station postmarks 1879–1914 with a third instalment (150–161). Due to errors a table from the 2nd part of the series (p. 130 of QC265) is reprinted and B. Sedgeley updates some of the postmarks shown in part 1 (p. 103 of QC264) (162).

C. C. Smith searches for the earliest date of use of the circular date-stamps of the British P.O. at Alexandra, showing a cover dated 22.02.1840 (163–164).

A. E. Kandeel shows misperforated corner blocks of the 1945 Royal Visit stamp, suggesting a printing sheet with two panes of 50 stamps each (165–166).

A. Daw, an Egyptian stamp dealer, unearthed a letter to the Egyptian authorities, suggesting a surcharge on occasion of the 1933 Aviation Congress (166–167).

G. P. Green describes a Zeppelin cover with special cancel PORT SAID / GRAF ZEPPELIN of 16.04.1931 to Berlin, but discrepancies in franking, the missing arrival German mark, a Zeppelin cachet in red, and an Alexandria cancel on the reverse, lets him suspect this may be a forgery (168–169).

In *Notes & Views* a cancel on a cover reported by B.-D. Buscke in QC265 is deemed a forgery; J. Chalhoub conforms a variety of the 20pa first issue (pos. 198); Information on the hotelier August Gorff (*German Hotel* and *Bayerische Bierhalle* in Ezbekieh) is sought; A. Stragier updates on a Helioplis cancel shown in QC230; B. Sedgley asks for routing info about a picture post card (depicting a train at Wadi Halfa) with Alexandria and Одесса cancels (170–171).

Accounts for 2017 (172).

2 See publisher's offer at https://www.stanleygibbons.com/east-africa- ... -catalogues-r2984-18.html.

المقتني العربي The Arab Collector 1 – May 2016[3]

The Arab Collector, Arabic, A4, colour, digital only, gratis



The *Featured Picture* shows the Inspector General of the U.S. Mint in San Francisco controlling coins being produced for the Republic of China in 1949 (2).

The team behind The Arab Collector describe their aims (3).

M. Ibrahim looks at *scalloped* coins used in the Arab world and the Indian influence on this kind of shape. Discussed are Ottoman, Iraqi, Egyptian, Sudanese, Yemeni, and Libyan coins (4–9).

M. Rizkallah details the first postal exhibition in Egypt held in Cairo in February 1946 to commemorate 80 years of Egyptian stamps. It was attended by King Farouk I (10–11).

M. Omar looks at coins depicting Queen Victoria (12)

M. Ibrahim describes special coins and stamps on the 90th birthday of Queen Elizabeth II (13).

A. Al-Ghareeb researched the history of the 1919 "Kom Ombo" local currency, suppressed by the British (14–15).

M. Rizkallah reports on the world's most famous stamp forger, Jean de Sperati (16–17).

M. Ibrahim reports on Arab banknotes and military medals auctioned by Spink in London (18–21).

A. Mohammed translated a piece from *The Numismatist* with general advice for collectors: knowledge, patience, and decisiveness (22).

Short Notices: U.S. Mint takes possession of the sole surviving 1974 Aluminium cent coin; the unveiling of new Australian five dollar bill; medals of Donald Trump; a Croatian stamp issue commemorating 100 years of Albert Einstein's theory of relativity (23).

المقتني العربي The Arab Collector 2 – June 2016[3]

The Arab Collector, Arabic, A4, colour, digital only, gratis



The *Featured Picture* shows coins of Sultan Mohammed III of Morocco produced by Spain from gold bullion sent by the Sultan in 1787. They were never issued and only 10 are believed to have survived (4).

A. Mohammed looks at currency grading: its concept, terminology, and historical development (5–7).

M. Al-Kahtani reports from the 2016 Gulf Philatelic Exhibition (*21st GCC Stamp Exhibition*) in Jeddah (8–9).

M. Rizkallah portrays American coin deal Abe Kosoff (10–11).

O. Abdulaziz presents designs, stamps and FDCs of the *Arab Postal Union* joint issue on the inauguration of the Arab League Secretariat building in 1960. The artists involved were Ramzi Labib, Mohammed Badr Bahjat and Ando Clefes, and the stamp was issued in Egypt, Saudi Arabia, Libya, Morocco, Lebanon, Syria, Jordan, Yemen (Kingdom), and Sudan (12–17).

M. Omar looks at the history of coins in the Maldives (18–19).

M. Ibrahim researched the history of the legendary *Maria-Theresien-Taler (*Maria Theresa thaler), minted since 1741 and widely used in the Arab world and East Africa well into the 20th Century (20–23).

M. Rizkallah looks at the design *Camel Rider* drawn by Colonel E. A. Stanton, Governor of Khartoum, and used on Sudanese stamps and banknotes (24–25).

M. Rizkallah studies Egyptian lottery tickets through the years (26–28).

M. Ibrahim presents British military medals from the Egyptian campaigns of 1882–1889 (29–31).

M. Rizkallah portrays U.S. President Franklin D. Roosevelt as a philatelist (32).

M. Ibrahim reports on the *Ahli-Hijazi Bank* banknotes which were seized and destroyed by Egyptian customs in 1924 (33–37).

M. H. Atteyeh looks at the Omnibus as a means of transportation in Egypt in the

3 The reviews of The Arab Collector are based on contributions by Baha Obeidat. Articles not concerned with Middle Eastern topics are also included.

19th Century (38).

Short Notices: British Virgin Islands issue a silver dollar in the shape of Big Ben; 5 dollar New Zealand banknote 'banknote of the year'; USPS *Eid* greetings stamp 2016 (39).

M. Bseiso studies Jordan's currency notes for 500 fils and 1/2 dinar notes, 1949–1997 [article in English, reprint from the IBNS Journal] (40–46).

المقتني العربي The Arab Collector 3 – July 2016[3]

The Arab Collector, Arabic, A4, colour, digital only, gratis

The *Featured Picture* looks at the myth of a person's picture resembling in appearance an Egyptian farmer on the £.E. 1 note in the 1920s/30s, the so-called "Egyptian Farmer Pound" (3).

M. Rizkallah researched international conferences and exhibits held in Egypt during the reign of King Fouad I (1922–1936) and produced a catalogue of special postmarks from 1925 (Int. Geographical Congress) to 1936 (15th Agricultural & Industrial Exhibition). Though some such events received stamps and medals, those of lesser importance were commemorated only with special cancellations used at temporary offices. *[The quality of the postmark images is sadly rather poor]* (4–12).

M. Ibrahim studied the Moroccan Rif banknotes, issued by the Berber rebels under Mohammed Abd al-Karim fighting the Spanish (and later also the French) occupiers in Northern Morocco during the *Rif War* of 1921–1927 (13).

M. Rizkallah continues his portrait of American coin deal Abe Kosoff, centring on the Kobbah Palace auction in 1954 (14–15).



A. Al-Ghareeb starts his "Currencies Atlas" with the Islamic Republic of Afghanistan, showing the current coins and notes (16–17).

M. Ibrahim continues his research into the history of the legendary *Maria-Theresien-Taler* (Maria Theresa thaler), looking at its use, local and regional embellishments and counter-markings in the Arab world (18–24).

A. K. Sabri presents Iraqi Railway stamps, on cover and as booklet (25).

Short Notices: 1 and 2 Saudi Riyal coins to replace the paper notes; printing of paper notes of 1 Egyptian pound to resume in 2016; Bronze medal at Jeddah Philatelic Exhibition awarded to a 1978 Iraqi stamp album; death of Chester L. "Chet" Krause, publisher of *Standard Catalog of World Coins*; U.S. stamp error "Inverted Jenny" fetches 1.35 million U.S. Dollars at auction; A US Cent minted on a Quarter Indian Rupee (26–27).

M. Ibrahim reports on the journey of a "Penny Black" sheet from the Postal Museum in London to be shown at World Stamp Show in New York (28–29).

M. H. Atteyeh writes about establishment of the National Bank of Egypt in 1898 (30–31).

M. Ibrahim presents British military medals from the Anglo-Egyptian War in Sudan (32–35).

A. Mohammed abridged an article by Dr. Abdel Rahman Fahmi Mohammed, Coins Secretary at the Islamic Art Museum in Cairo, on Christian embellishments and Coptic symbols on Islamic minted coins (36–38).

O. Abdulaziz looks at stamps of the ultimately failed Arab unity projects *Federation of Arab Republics* (Egypt, Libya, and Sudan) and *United Arab States* (Yemen joining the *United Arab Republic* of Egypt and Syria) (39).

O. Abdulaziz and M. Ibrahim show commemorative stamps and blocks of the World Stamp Show, New York 2016 (40–41).

In a *Letter to the Editor*, K. Al-Ma'ri explains the types of exhibits allowed at philatelic exhibitions and presents the scale of awards (42).

M. Mohammed describes his love for collecting coins and its educational value (43).

A. R. S. Al-Rasa' studied the history of currency in Tunisia (44–45).

M. Ibrahim reports on Brazilian Mint's unveiling of its medals for the 31st Olympic Games held in Rio de Janeiro (46–47).

H. Sharestan, of the Egypt Study Circle, describes his impressions visiting the 2016 World Stamp Show in New York [article in English] (48).

المقتني العربي The Arab Collector 4 – August 2016[3]

The Arab Collector, Arabic, A4, colour, digital only, gratis



The *Featured Picture* is a Photoshop montage of Abraham Lincoln made from 1 U.S.-cent coins by Ivan Freyman (3).

T. Al-Bawwab reviews the *Amman First International Numismatic and Philatelic Fair* of October 2016. Jordan Post issued two blocks limited to 5,000 copies each (4–5).

M. Rizkallah researched the design of the 1936 Anglo-Egyptian Treaty stamps (the first set of stamps of the King Farouk era) displaying prominently the King's monogramme (6–8).

A. Al-Ghareeb shows "SPECIMEN" banknotes proposed for the Israeli occupation of the Sinai, the West Bank, and the Golan: "Sinai Pound," "West Bank Dinar," and "Golan Lira" (9–11).

L. S.Toutounji catalogues the "AERIAL POST / E E F" hand-stamps used at Alexandria for the *1919 E.E.F. Emergency Flights* [In English] (12).

L. S.Toutounji shows a sheet with commemorative stamps, cancelled Jeddah 23 21.09.1945, prepared for King Farouk's collection [In English] (13).

M. Rizkallah discusses three covers gifted from King Abdul Aziz to King Farouk, who in turn gifted them to the Egyptian Philatelic Society (14).

M. Ibrahim portrays Sir Elwin Mitford Palmer KCB KCMG (1852–1906), financial adviser to the Khedive (15–19).

M. Rizkallah continues his portrait of American coin deal Abe Kosoff, centring on the Kobbah Palace auction in 1954: Rumours and denials surrounding the auction of King Farouk's coins and medals confiscated in the military coup. Kosoff tried to buy them directly but the new leadership insisted they be sold by auction (20–21).

M. Ibrahim gives glimpses of Egyptian Sultanate coins through clippings from British newspapers, 1914–1918 (22–23).

Short Notices: The Mauritius "Post Office" printing plate auctioned by David Feldman; Perth Mint 1kg gold coin; Egyptian commemorative stamp for Nobel Laureate Ahmed Zewail; U.S. *Silver Eagle* sold for US-$ 19,000; Barbados stamps without face value; commemorative coins for the 2016 Rio Olympic Games (24–25).

M. Rizkallah describes medals of conferences and exhibitions during the reign of King Fouad I (26–30).

M. Omar traces the history of the U.S. *One Cent* across time, 1787–2008 (31–33).

Triangular war letters: a look at Russian unfranked field-post letters folded into triangles during WWII [translated and edited by M. Ibrahim][4] (34–35).

M. Rizkallah celebrates the 100th anniversary of the Sultan Hussein Kamel coins and catalogues the 1916 and 1917 issues of Sultan Hussein Kamel (1853–1917, Sultan of Egypt 1914–1917) (36–44).

Please come forward with your articles, comments, research, or images!
MEPB always needs interesting new material!

4 Source: Studiolum [pseud.]: *Triangular letters*. Poemas del Río Wang [blog], 30.09.2011. Online: http://riowang.blogspot.com/2011/09/triangular-letters.html.

Random Notes 92 – July 2017

Arabian Philatelic Association Int., English, ca. A4, colour, digital only, gratis


الجمعية الدولية للطوابع الربيية العربية
ملاحظات عابرة
Arabian Philatelic Association International
Random Notes
July 2017 NUMBER 92
CONTENTS
The Arabian Philatelic Association International 2
Random Notes #92 3
Domestic Surface Covers 1938 - 1953 - J. I. Kearney 13
Arab Post Day Cover - David Jessich 17
APO 816 Usage in Saudi Arabia - J. I. Kearney 19
Dating Covers or Deciphering Those "Hard to Read" Cancels - David Jessich 23
Two Double-weight CASOC Covers - J. I. Kearney 26
Revenue Update - Martin Lovegrove 28
See page 7
Random Notes #92 - Page 1

In *Random Notes #92* the editor assembled short notes on a number of topics: 1962 Anti-Malaria stamp: 6q in green and blue as proof; it is suggested that Mayo 977X ("1961") is an essay, not a proof (3); 'Framed Kaaba' 2r found in black and turquoise (colours of the 100h) (3); Warning about forged Nejd 'Matbu'a' stamps in the market (4); King Ali essays in format 72×46mm (4); 1925 Nejd Medina forged overprint (5); Saudi linear registration barcode labels: postcode as part of coding (5–6); Hejaz caliphate overprint variety: horizontal bar, presumed border of overprint plate on field position 13 (6); Saudi Officials: plate variety of the 2p (6); Hejaz postage dues overprint varieties (7); Faisal Boeing stamps on un-watermarked paper (MiNr 355–382 Y) sold at 20 times estimate (19,000 €) (7); A 'Barid Mumtaz' linear barcode EMS parcel label (8); Linear barcode from Riyadh C.P.O. with postcodes 20300 and 215521 (8); David Jessich supplied a checklist of Saudi 'Flowers' and 'Cities' giving details on watermark, gum, and UV-colour (9–10); 'Khafji' plate variety "RJYAL" (11); Transjordan Hejaz Railway revenue stamp forged (11); Hejaz postage dues and Jeddah overprint forgeries (11–12); Marginal inscription on Anti-Malaria essay (12); Haschemite gold and black surcharge varieties (12); Suspected forgeries of Ottoman postmark "EL-ULA" (12).

J. I. Kearney looks at Saudi domestic surface covers during Hejaz, Nejd, and Hejaz & Nejd periods (13–16).

D. Jessich reports on the tracking of a 2016 registered cover, Al-Khobar to Riyadh, franked with the 2008 5r Arab Post Day stamp (not block), noting that transit took seven days. Jessich shows the stamp under UV light (17–18).

J. I. Kearney updates an article by R. Thoden in RN 35 on a US Army Post Office forwarding service for CASOC and BAPCO employees during WWII. The cover address was "Arabian American Oil Company, A.P.O. 816, c/o Postmaster, New York, N.Y." Kearney discerns four types of the "U.S. ARMY POSTAL SERVICE / A.P.O. / 816" postmark (19–22).

D. Jessich retraces his methods of deciphering hard-to-read cancels (23–25).

J. I. Kearney shows two double-weight CASOC covers from WII (26–27).

M. Lovegrove looks at a new type of the 150r 'Manpower Resources' revenue stamp with *al-malia* instead of *Kingdom of Saudi Arabia* security overprint: he's inconclusive whether it's a forgery or an essay (28–29).

Random Notes 93 – September 2018

Arabian Philatelic Association Int., English, ca. A4, colour, digital only, gratis


الجمعية الدولية للطوابع الربيية العربية
ملاحظات عابرة
Arabian Philatelic Association International
Random Notes
September, 2018 Number 93
CONTENTS
The Arabian Philatelic Association International 2
Random Notes #93, by Martin Lovegrove 3
Note regarding air mail rates in 1947, by Khalid Omaira 10
Note regarding variety of Scott C60 / C89 11
World War I in Arabia, by Kenneth Knight 12
Collecting Postally Used Covers, by Yusuf Aidroos 15
The Acting Editor put this issue of Random Notes together and it is obvious that the quality of the publication falls short of the standard we have been used to from Martin Lovegrove. Martin kindly supplied the Random Notes starting on page 3 and Ken Knight sent us the article on World War I starting on page 10.
In addition, we have an article on collecting covers by Yusuf Aidroos, which illustrates some uncommon postmarks and origins.
If anyone has complete or partial sheets of Hejaz stamps with or without overprints, please consider scanning them at 254dpi or 508dpi and sending the scans to me at hejazstamps@gmail.com where they can join many others on the website. If you are interested in the scans we have please email me.
1

In *Random Notes #93* M. Lovegrove assembled short notes on a number of topics: Forgeries by laser printer on Ebay (3–4); A 1972 registered official cover Riyadh–Cairo with a meter mark (type Hasler F-88), likely new early date for meter marks in Saudi Arabia(4–5); Stamp essays or colour trials by printers *Dar Al Isfahani* in Jeddah (4–5); Postmark variety for DAHRAN A.P. / 02 with Arabic index not ٢ but ١٠ (5); another forgery: black without gold (5); new Saudi non-delivery label CN15 on a letter from Algeria to Qatar (5–6); ARAMCO incoming registered date-stamp from 1954 (8–9) [follow-up to RN52]; K. Omaira shows an official announcement on Air Mail rates published in *Umm Al Qura* on 5.09.1947 (10–11); P. Moorer shows Sc. C60 or C89 with two missing perforation wholes (11).

K. Knight presents a 1918 post card with its text and historical context: Ernest Rawcliffe R.A.S.C., Hejaz Armoured Car Company, was part of T. E. Lawrence's troops in the „Arab Revolt" (12–14).

Y. Aidroos dwells on collecting postally used covers, and shows a number of examples from Saudi Arabia (15–24).

Marwan Nusair has assumed the role of acting editor after the resignation of Martin Lovegrove (2).

The Levant Vol. 9, No. 4[5] – January 2018

Ottoman & Near East Philatelic Society, English, A4, colour, US-$ 1·50



U. Togay shows a colour postcard issued as part of a series by the Red Crescent Society (53).

O. Graf researched the 1922 *Ay Yıldız* issue, discussing the earliest date known (25.11.1922), the printing, and perforation (54–59).

A. Kaplanian presents his research into the first (and only) postcard of Jordan. *[Reprint from MEPB 4]* (60–61).

G. A. Karim presents new information about the "Habbaniya Provisionals": Mounzer Baqous, in an Iraqi booklet of his, states that they were used in several cities due to a shortage of stamps in January 1942. Karim shows two covers from Baqous's publication: Junoubi 15.01.1942 and Habbaniya 15.01.1942 (62–63).

K. Giray shows five pages on the Ottoman Red Crescent and the International Red Cross Society from his award-winning exhibit on Ottoman P.O.W.s during WWI (64–68).

A. Gaiser brings to the attention of readers his study (co-author: James Riggan) "Stamps of the Fallen" published by the academic blog *Mizan Project*: part one is entitled "On Martyrs, Nations, and Postage Stamps,"[6] and part two "Martyrs on the Postage Stamps of the Islamic Republic of Iran"[7] (69).

In the *Q&A* section, C. Maki asks for an explanation of an overprint "as" on a Turkish stamp, R. Cork shows a Smyrna stamp in green, and two blue postage due stamps in different design and colour (essays?) (69).

The Levant Vol. 9, No. 5[8] – May 2018

Ottoman & Near East Philatelic Society, English, A4, colour, US-$ 1·50



B. Stuchell shows on the cover a post card commemorating the third anniversary of Lebanon's independence from Syria, 1.09.1923 (53).

T. Ali Reza's article "What might have been: early British Relations with Ibn Saud, 1910–1918" is reprinted from the journal of the *Society of Postal Historians*, Postscript (55–60).

O. Graf continues his research on the 1922 *Ay Yıldız* issue, discussing plates, the plate varieties, and the paper used (61–66).

K. Giray shows another section of his award-winning exhibit on Ottoman P.O.W.s during WWI: Kut al-Amara and Hasanbeyli. *[Editor's note: sadly, many of the scanned images shown are of very poor quality]* (64–68).

D. Barchard dwells on the political turmoils in Turkey from the armistice with Bulgaria in December 1912, the coup ousting of Grand-Vezier Mehmet Kamil in January 1913 to the peace treaty with Bulgaria in December 1913 [reprinted from Cornucopia magazine] (72–74).

In the *Q&A* section, R. Cork's query from the previous issue is resolved by reference to *Cinderella* literature; the queries on a Turkish stamp overprinted "**as**" and about two blue postage due stamps in different design and colour are reprinted (75).

The Levant Vol. 9, No. 6 – September 2018

Ottoman & Near East Philatelic Society, English, A4, colour, US-$ 1·50

H. Yılmaz shows two postcards depicting the Sultan's *selamlik* (military parade during the Sultan's Friday prayer) (77).

Atadan Tunaci researched the British-owned *Ottoman Railway Company* (O.R.C) operating the 133km Smyma–Aydın railway, showing its *postage paid* hand-stamps (79–81).

---

5 Note that this issue is erroneously numbered "Volume 10 Number 4."

6 Link: http://www.mizanproject.org/stamps-of-the-fallen-part-1/.

7 Link: http://www.mizanproject.org/stamps-of-the-fallen-part-2/.

8 Note that this issue is erroneously numbered "Volume 10 Number 5" and starts (as the previous issue) with p. 53.



M. Tükoğlu describes the *matbu'a* (Printed Matter) overprints of 1893 and 1901 on Turkish stamps. The author quotes a contemporaneous report stating that the overprint was applied to deter resale of discounted stamps for any other use than newspaper postage applied by publishers. *[editor's comment: for some reason also the* behi'ye *overprint 1905 is included. I'm not aware of* behi'ye *stamps with a* matbu'a *surcharge, though. Sold in bulk at 20% discount,* behi'ye *stamps were not limited in their use at all.]* (82–83).

B.-D. Buscke researched the late use of the Hejazi postmark of Ma'ān in Transjordan. *[Reprint from MEPB 8]* (84–86).

T. Zywietz reports on the annexation of Ma'ān District in 1925, presenting some contemporaneous newspaper reports. *[Reprint from MEPB 8]* (86–87).

A. Kaplanian shows postal usage of Jordan's Palestine Aid Obligatory Revenue stamps *[Reprint from MEPB 7]* (88).

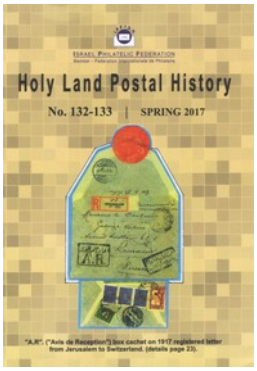
R. Smith describes three-hole triangle-shape perfins in the lower left corner of Ottoman stamp sheets re-printed by Bradbury Wilkinson in 1921, apparently marking them for surcharging with "IRAQ IN BRITISH OCCUPATION" – the corner blocks shown all lack this overprint (89).

In the *Q&A* section, R. Cork suggest that the "**as**" overprint might be a remnant of the surcharge "Sivas"; Cork also present Sc. 100 with a blue German railway station cancel: MÜNCHEN B. Ü. *[i.e. Bahnhofsübergabe]* (90).

Invitation for the 2018 AGM during NOJEX (77). The erroneous numbering of the previous two issues of The Levant is acknowledged by the editor (77).

Holy Land Postal History 132/133 – Spring 2017

Israel Philatelic Federation, English, ca. C5, colour, US-$ 25·00



In *Letters to the Editor*, G. Zuzkis shows a 1939 telegram from Warsaw to Tel Aviv, sent just hours before the start of WWII (5); and L. Martinoja refers to a Minhelet Ha'am postmark (6–7).

M. I. Fock shows usage of newspaper stamps as used by the Ottoman and foreign post offices in the Holy Land (8–12).

I. Karpovsky [spelled here Karpovskey] shows a number of A.R. covers, Ottoman Post, Austrian and French Post Offices; and one from the 1948 transition period (Minhelet Ha'am) (3–23, [a])

J. Aron adds to his previous article on pigeon post by looking at a manual used by the Jewish underground militia during the Mandate era (24–27).

Y. Kleiner compiled information about censorship procedures during WWI (28–39).

The study of B. Longo about the 1840s private postal service of Santelli & Micciarelli is reprinted from the website of the Lebanese Philatelic Association (http://lapsite.org/santelli-micciarelli/), in an abridged version. Y. Kleiner adds several further covers in an appendix (45–58).

M. I. Fock looks at the express service operated by the Italian Post in the Levant: The Italian 25c "EXPRESSO" stamp was overprinted in 1908 "LEVANTE / 1 PIASTRA 1" [MiNr. 18], and a 30c stamp was overprinted "LEVANTE / 60 PARAS 60" in 1910 [MiNr. 19] (59–61).

Z. Aloni presents a handwritten and officially certified copy of a public notice announcing the postal rates in Jerusalem in 1871. The piece only adds a 30 Para local rate Jerusalem–Hebron to the already known rates (62–65).

Y. Kleiner describes the 4th book in the "Postal History of the Transition Period in Israel 1948" series: Zvi Aloni's "Vol. I: Official Postal Services: Postal Administration of British Mandate, Minhelet Ha'am and Israel." (550 pages, US-$ 65) (66–69).

In *Items of Interest*, an 1870 *ballon monté* cover from Paris to Jerusalem, and a 1901 registered letter via German Post in China from Weihsien via Siberia to Jerusalem are shown (70). The back-cover shows four blocks-of-25 from the top right corner (with plate no. 1) of Palestine Mandate *Pictorials* 4, 5, 10, and 90m, as colour trials. All are overprinted "HARRISONS / SPECIMEN" ([d]).

The Israel Philatelist – Winter 2018 – 69. 2018, No. 1

Society of Israel Philatelists, Inc., English, ca. A4 (letter), colour, US-$ 4·95



In *Letters to the Editor*, Y. Asif (Israel Philatelic Service) responds to claims about the origins of illustrations used on the Israeli stamp commemorating the air war during WWI (5).

B. Weiner dissects a 1948 cover sent from Khartoum to a Sudanese soldier serving with the Egyptian Army, then in an Israel P.O.W. camp (6–7).

H. Chapman shows a May 1948 interim cover franked with JNF labels overprinted "Doar" after their demonetisation, duly taxed (8).

The third part of F. Adams' 12-page thematic exhibit with a special history viewpoint "The United Nations and Palestine 1947–1951." This part focusses on the workings of UNSCOP and UNCP (12–13).

A. Harris shows some PNA fiscals. *[Editor's note: The most glaring errors and omissions will be remedied by A. Kaplanian in the next issue]* (14–16).

In a new series, J. Wallach shows items from the Jordanian occupation of the Westbank, mainly Bethlehem, including a 1967 parcel card to Beit Jala (54–56).

From the Alexander Collection a 1914 post card from the Jewish colony Hadera, sent via Austrian Post to Jaffa is shown, it features part of a small pink label inscribed (in Hebrew) "Yod Hadera Colony Yod" (35).

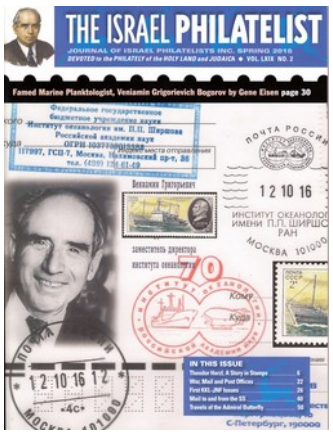
Y. Lehavy dwells on the persons illustrated on the Israeli stamp commemorating the air war during WWI and its FDC. *[Editor's note: Lehavy's claims about the identity of the persons depicted have been refuted by Israel Philatelic Service, see p. 5, so one wonders why this article was printed at all]* (36–37).

S. Uria shows a 1949 cover from New York to Tel Aviv, taxed 245 Mils (45).

E. Kroft looks the 1948 postal rate for Inland Newspapers in Palestine and then Israel. *[Kroft copies extensively the regulations and references the notices in the Official Gazette, but without mentioning my articles in MEPB, as basic courtesy would have required. Thankfully, I do not bear a grudge for such carelessness, whether intended or not]* (50–52).

The Israel Philatelist – Spring 2018 – 69. 2018, No. 2

Society of Israel Philatelists, Inc., English, ca. A4 (letter), colour, US-$ 4·95



In *Letters to the Editor*, the editor refers to N. Zankel's piece on the Haifa-Baghdad Overland Mail in TIP of Spring 2017, referencing rates information from Rainer Fuchs' website, failing to solve the conundrum of a 1923 letter franked 79 Mils (4); R. Fuchs enquires about the end of the Haifa-Baghdad Overland Mail after WWII (5).

D. S. Bull traces the writer (Major The Rev. Stephen Rensselaer Trowbridge, then with the American Red Cross' *Mission to Palestine*) and the recipient (Trowbridge's father-in-law Byron Horton) of a 1918 cover from Jerusalem to New York (10–11).

The fourth part of F. Adams' 12-page thematic exhibit with a special history viewpoint "The United Nations and Palestine 1947–1951." This part focusses on the Truce Commission and Count Bernadotte (12–13).

J. Wallach shows more covers from the Jordanian occupation of the Westbank, focussing on postal agencies: Mazari' en-Nubai, Jiljilyya, Deir Dibwan, Beituniya, and Nur Shams (16–18).

N. Zankel deciphers the story of a 1917 cover, registered with return receipt (A.R.), from Baltimore to Jerusalem. The cover was apparently interrupted by Ottoman Post in Beyrouth and only forwarded to Jerusalem in 1922 (22).

A. Kaplanian remedies the most glaring errors and omissions in A. Harris' piece on PNA fiscals in the previous issue (36–39).

B. Gruzd looks at FDCs of Israel's first airmail stamps (44–45).

E. Kroft depicts a May 1948 interim post card, taxed 14 Mils (49).

B. Belonje presents NIP's anniversary book with T. v. d. Laar's award-winning exhibit on the Palestine–Israel transition (50–51).

A. Harris looks at more Israel Revenue stamps used in the occupied West Bank (56).
S. Uria shows a 1949 cover from Massachusetts to Tel Aviv, compulsorily registered and taxed 50 Mils (45).

The Israel Philatelist – Summer 2018 – 69. 2018, No. 3

Society of Israel Philatelists, Inc., English, ca. A4 (letter), colour, US-$ 4·95



The fifth part of F. Adams' 12-page thematic exhibit with a special history viewpoint "The United Nations and Palestine 1947–1951." This part focusses on the Truce Commission, mediators Count Bernadotte (assassinated by the Zionist terrorist group Lehi on 17.09.1948) and Ralph Bunche (10–11).
J. Wallach presents parcel tags, parcel cards and covers in his research on the routing of mail to and from East Jerusalem (Jordan) 1948–1967 (18–21).
J. C. Hamilton shows covers Vatican–Palestine, including from the first flight of ALA LITTORIA,7.04.1937 *[Reprint from Vatican Notes Journal]* (34–35).
B. Gruzd looks, in the 7th part of his series, at covers with Israel's first airmail stamps (46–47).
A. Harris presents an overview of Israel's consular stamps (48–49).
Following up A. Kaplanian's piece in the previous issue, B. Belonje shows further Revenue stamps of the Palestinian National Authority (50–51).
J. H. Weiner analyses a 1920 registered return cover from Jerusalem to Shanghai, including some rare cancels like OETA EEF JERUSALEM I (1.03.1920) and JERUSALEM RLO (24.09.1920) (54–56).
N. Zankel analyses a 1916 cover mailed from Baltimore to Jerusalem (franked 15c) which reached Jerusalem in 1922, featuring a manuscript notice "Found amongst Turkish Post Office records at Beyrouth opened" (45).
D. A. Chafetz shows a 1926 cover from Jerusalem to the USA sent from "Notre Dame de France" a French Pilgrim's centre and seminar (49).
D. A. Chafetz describes four Mandate covers, 1941–1945 (52–53).
D. A. Chafetz & D. Scheper[9] present pre-1914 *Perfins* from the Holy Land (54–55).
The Editorial focusses on the 70th anniversary of S.I.P. (3). E. Kroft reports from. the 2018 World Stamp Championship held in Jerusalem (30–33).

The Israel Philatelist – Fall 2018 – 69. 2018, No. 4

Society of Israel Philatelists, Inc., English, ca. A4 (letter), colour, US-$ 4·95



N. Zankel and D.A. Chafetz show in an article in Judah Leon Magnes an early Overland cover: Jerusalem–Baghdad, 26.10.1923, already discussed in previous issues (7).
J. C. Hamilton shows more airmail covers Vatican–Israel, 1952–1967 (10).
A. Groten shows three stamp-line advertising labels, deemed essays, and the finally issued label. The "Exposition Universelle Scientifique, Industrielle & Philantropique" was to be held in Jerusalem in 1898, but was never held. *[The cover shown was described by P. Keeda in MEPB 9]* (12).
A. Kaplanian surveys British Mandate postmarks and registration labels used in the West Bank of Jordan (14–17).
J. C. Hamilton shows a picture post card of the Pontifical Biblical Institute (Pontifico Istituto Biblico), sent on 11.09.1939 to Madrid. It features an early censor mark. *[Reprint from Vatican Notes Journal]* (28).
The sixth part of F. Adams' 12-page thematic exhibit with a special history viewpoint "The United Nations and Palestine 1947–1951" focusses on the U.N. Conciliation Commission and the U.N. Relief and Works Agency for Palestine Refugees (UNRWAPR/UNRPR) (34–35).
The Editorial focusses on the 70th anniversary of S.I.P., charting events in its first year (3). M. Bass eulogises the philatelic life of the late Zeev Galibov (41).

9 Referring to Scheper, Dick: *Perfins of Imperial Russia and the Russian post offices abroad*. Rossica Society of Russian Philately, 2018.



Israel-Philatelie 30 – December 2017

IG Israel, German, A4, colour, –

U. Zahn presents his book "Ein wahrhaft irdisches Jerusalem : Mosaik aus Philatelie, Geschichte und Literatur," a thematic study on all aspects of the holy city (10–11).
H.-P. Förster looks at depictions of *chamsa* (خمسة, "Hand of Fatima") amulets on stamps (12).
E. Klett translated an article by J.-P. Danon from Doar Ivri no. 30 on the change of denomination of Israeli stamps from *mils* to *prutot* (13).
E. Klett translated a piece by C. D. Abravanel from Doar Ivri no. 39 pointing out that a maximum card for an Israeli stamp commemorating the air war during WWI shows the Australian Flying Corps, whereas the stamp itself shows a German pilot and his aeroplane (14).

Doar Ivri 42 – January/April 2018

Cercle Français Philatélique d'Israël, French, A4, colour, –

The editor shows a detail from a photograph of the Jerusalem General Post Office, ca. 1928, taken from the Library of Congress' *Matson Photo Collection* (3).



C. D. Abravanel shows a June 1927 postcard, Rehoboth–Port Said–Frankfurt, franked with 4m; and a 1950 QSL card, Jerusalem–Portland (USA) (5).
D. Blau surveys the R.A.F.'s emergency air service for E.E.F. and the later "Desert Air Route" connecting Baghdad, 1918–1927 (6–9).
B. Gruzd details Israel's first air mail stamps, 1950 (10–14).
C. D. Abravanel continues his studies of machine cancellations of Israel (15–17).
Z. Simmons shows a 1919 registered cover of Italian troops in Palestine, the *Distaccamento Italiano di Palestina*, franked with a British 2d stamp, cancelled APO SZ 17 on 5.07.1919 (28).
C. D. Abravanel shows another maximum card for an Israeli stamp commemorating the air war during WWI, showing now the proper photo of a German pilot and his plane, as depicted on the stamp itself (29).
Z. Simmons shows a picture postcard of Jerusalem, sent from the French Detachment in Palestine, bearing the French military cancels Trésor et Postes 410 of 21.09.1915 and Trésor et Postes 601A of 23.09.1917, with the sender clearly giving his address as "Secteur 601" (29).
J.-P. Danon shows a 1950 registered 500p "Negev" FDC, Eilat 26.12.1950 (31).
A 1910 picture postcard Jerusalem–Hamburg is shown: the sender franked it with a German Levant 10c on 10 Pf stamp, but apparently gave it to the Ottoman Post, which taxed the card, as did the Hamburg post office ([32]).

Doar Ivri 43 – May/August 2018

Cercle Français Philatélique d'Israël, French, A4, colour, –



The editor reprints the picture of the Austrian mail coach passing Sabil Abu Nabbut (Jaffa) in 1912 from p. 14 of MEPB 1, and adds as insert a picture of the fountain today (3).
C. D. Abravanel shows two 1932 post cards from New York to Rehovoth transported over the Atlantic by *Schleuderflugpost* (catapult post) via the German ship *Bremen* (5).
H. Rotterdam researched compulsory registration in Mandate Palestine (one example from 1944) and Israel, focusing on Israeli *Postage Due* stamps, rather than the topic of compulsory registration per se (6–11).
D. Blau looks at mail transportation during the Mandate era, focussing on air mail and disaster mail (12–15).
D. Avzaradel gives an overview on the history of Mandate Palestine's Coils, covering the basics about paper and colour varieties of the stamps from the *Pictorials* series used for the coils (22–25).
A 1913 post card from Haifa to Vienna is shown, sporting the rare octagonal

postmark "CAÏFFA 3" (10.12.1913) ([32]).
Obituary for Brian Gruzd (1946–2018) (11).



Doar Ivri 44 – September/December 2018

Cercle Français Philatélique d'Israël, French, A4, colour, –

Z. Aloni presents excerpts from his 2014 book "Postgeschichte und Philatelie in Israel im Wandel der Zeit. = La poste et la philatélie en Israël au fil du temps" (6–17).
P. Steuer looks into the "Jerusalem Cross" (*croix potencée*) cancellations of the French Post in Jerusalem, 1858–1880 (18–21).
A cover from Jerusalem by French Post, 13.08.1852, is shown; likely the earliest known by French Post: Jaffa 14.08.1852, Beyrouth 16.08.1852, Smyrna, Marseilles 6.09.1852, Lyon 7.09.1852 ([32]).
Short report on the 2018 World Championship in Jerusalem (31).



The surrender of Jerusalem to the British, 9th December 1917.

Original caption: *The Mayor of Jerusalem, Hussein Effendi El Husseini, meeting with Segts, Sedwick and Hurcomb of the 2/19th Battalion, London Regiment, under the White Flag of Surrender – Dec. 9th at 8 a.m.*

Source: American Colony (Jerusalem). Photo Department: *World War I and the British Mandate in Palestine*, p. 6. Online: https://www.loc.gov/resource/ppmsca.13290/?sp=6 (accessed 18.11.2018).

Small Ads

Any reader can place an ad in this section for free. I offer a box number service for people not wanting their name, address or e-mail displayed.

Small ads that are not purely of a private nature, e.g. organisations and commercial dealers, are marked by an ℋ to fulfil German advertisement regulations.

Private Gratis-Anzeige 10/006

Jordan and Palestinian Authority Revenue Stamps and IRCs

Wanted are:
Revenue Stamps of Jordan
Revenue Stamps of the Palestinian Authority
International Reply Coupons (IRCs) of Jordan

Offers to:
Avo Kaplanian
avo1945@hotmail.com

Private Gratis-Anzeige 05/006

Wanted: Postal History of the Indian Period in the Persian Gulf

I'm looking for postal history covers from the Indian Period of Muscat, Kuwait, Bahrain, and Dubai.

Please contact:
Thomas Johansen at
arabiangulfphilately@gmail.com

Private Gratis-Anzeige 01/001

Overland Mail Baghdad–Haifa
Iraq Railway Stamps 1928–1942
Iraq-Flood Relief Surcharges of 1967

Advanced research collector and exhibitor is interested in exchange of information, philatelic and historical material, photos, etc. related to the mentioned areas as well as purchase of interesting items missing in my collections.

Additional information required information can be found on my award winning websites:
http://fuchs-online.com/overlandmail
http://fuchs-online.com/iraq

Replies to:
Rainer Fuchs
rainer@fuchs-online.com

Private Gratis-Anzeige 10/008

International Reply Coupons

I collect International Reply Coupons (IRC) worldwide, 1907 until today. I am always interested to buy both single items and entire IRC collections and lots of whatever size.

A good stock of duplicates (only IRCs) is available for trade and exchange. Please contact me with whatever questions or suggestions you would like to make.

If you are a country collector and interested in information about IRC of your country please also don't hesitate to contact me!

Replies to:
Wolfgang Leimenstoll
wolfgang.leimenstoll@t-online.de

Private Gratis-Anzeige 10/004

Holy Land Cancels on Austrian Stamps

Collector seeking to purchase the following Holy Land-related material with postmarks from Jerusalem (Gerusalemme), Jaffa, or Haifa (Caifa):

Lombardy-Venetia stamps from 1863 or 1864, perf. 14 or perf. 9 (Michel: 14–23)

Austrian Levant 20 Para on 10 Heller with varnish bars (Michel: 40)

Austrian Crete 25 Cent (Michel: 3)

Replies to:
Aaron Huber (APS member)
ashuber@gmail.com

Private Gratis-Anzeige 10/003

Pre-1901 Postal History Palestine–Australia

I'm researching postal history between the Ottoman Palestine and Australia and am looking for details of any covers, cards, etc. sent in either direction prior to 1901. So far I know of a grand total of only three!

Any assistance would be appreciated, including references to material and auction offers. Besides information about this topic, I am also interested in purchasing such material.

Replies to:
Joseph Aron
shabbatshalom@gmail.com

Private Gratis-Anzeige 10/005

Qatar Postal History

Collector looking for unique Postal History items such as covers, letters, rare overprints and surcharges.

Offers to:
Adil Al-Husseini, P.O. Box 695, Doha, Qatar
ezgert@yahoo.com

Private Gratis-Anzeige 03/009

Jordan Postal Rates 1948–1967

Information on all Jordan postal rates during the Palestine annexation period (1948–67) is requested. I am trying to compile my own list as I cannot find any tables in the literature.

Replies to:
Paul Phillips
paulxlpe@gmail.com

Private Gratis-Anzeige 02/001

Sand Dunes Sahara Republic

I am interested in the *Sand Dune* stamps of the late 1960s and early 1970s plus the *Sahara Republic,* also the present day revival of the *Sand Dune* stamps now flowing from the Baltic Countries.
Want to exchange information, possible stamp trades or purchase. CTO is OK with me. All I want is an example of each stamp.

Replies to:
Richard Barnes
rtbarnes@shaw.ca

Private Gratis-Anzeige 01/004

Palestine Mandate 1918–1927

To complete and illustrate my article series on official postal announcements I'm looking for covers, cards, forms and images thereof, showing:

- rare usage of stamps
- postal rates
- rare destinations
- stamp combinations
- unusual franking
- postal forms, telegramme forms

from the pre-Pictorials era.

Replies to:
Tobias Zywietz
zobbel@zobbel.de

Private Gratis-Anzeige 02/004

United Nations in the Middle East

I offer commercially used (really mailed) covers from UN observation missions and military forces for sale:

UNTSO, UNEF I and II, UNDOF, UNIFIL, etc.

Can be sorted out by contingents nationalities.

I'm looking for early UN missions 1947–1950 in Israel and Palestine, such as:

UNTSOP, UN-Mediator Mission, UNSCOP, etc.

Replies to:
J. L. Emmenegger, Switzerland
jl.emmenegger@gmail.com

Private Gratis-Anzeige 02/003

Wanted: Ottoman Postal History

To buy or exchange Ottoman postal history (no Foreign Offices) with a bias toward material from the Middle Eastern area, e.g. Lebanon, Syria, Jordan etc. However, all areas are welcome.

Replies to:
Robert Stuchell
rstuchell@msn.com

Private Gratis-Anzeige 03/006

Oman Stamps & Postal History

I am intrigued by my lack of knowledge about the State of Oman stamps and history.

I would like to correspond with anyone with knowledge about the history surrounding this fantasy country, possibly exchange stamps and perhaps work towards creating a State of Oman Stamp catalogue.

Replies to:
Richard Barnes, 11715 - 123 ST NW, Edmonton, AB, Canada, T5M 0G8
rtbarnes@shaw.ca

Private Gratis-Anzeige 10/001

Covers: Iraq–USA / USA–Iraq

I'm looking for interesting covers of Iraq to USA as well as USA to Iraq for the period 1939 to 1945.

Send images (jpeg) with your asking price or ask for my at-market offer.

Replies to:
K. David Steidley, Ph.D.
David@Steidley.com

ℋ – Gratis-Anzeige 02/008

Ottoman Cancellations Software

Ottoman Cancellations software for identifying, cross-referencing, cataloguing and documenting Ottoman Cancellations and fragments thereof.

Please ask for free demo version (Windows), user manual, and conditions of sale from:

George Stasinopoulos
stassin@cs.ntua.gr

Private Gratis-Anzeige 01/012

Wants:
Sharjah, Yemen, Oman

Sharjah	Scott O1-9, NH or used (S.G. O101-09)
Yemen	Scott 597, 607, 615, 632, 633, 634, 635, C145 (S.G. 74, 82, 94, 112, 126, 127, 128, 129)
	Yemen (combined), any, used
Oman	Scott 110, 111, 112, 114, 115, 116, 118, any, used
	(S.G.: same numbers)

Buy or trade.

Offers to:
Burl Henry
henrysatshamrock@aol.com

ℋ – Gratis-Anzeige 05/005

Jordan & Palestine
Postal History

Kawar Philatelics offers a wide range of postal history items, covering West Bank, East Bank, and Palestinian Authority.

Large collections and stock available for Collectors, Dealers, and Investors.

www.kawarphilatelics.com




Replies to:
Kawar Philatelics, Kamal Kawar
kawar@kawarphilatelics.com

Private Gratis-Anzeige 10/002

Palestine Currency: Notes & Coins

I request all Readers to send me their extra Stamps Coins and Notes. It will be a help for me to restart my collection after the recent floods.

Please contact:
C. Abrahm Jos, Pvs-Iris Aprts, Tower 1 -11A,
P.O. Desom, Aluva 683 102, India
abrahamjohanncheeran@gmail.com

Private Gratis-Anzeige 10/009

Israel KBA Triangles

Collector of Israel KBA military numbers is looking for numbers 1014, 1021, 1032, 1035, 1043, 1048, 1049, 1060, 1064, 1091, 1092, 1094, and 1098. I offer 6 covers with other KBA numbers for each of the missing numbers.

Offers to: Harris
stamps@gmx.co.uk

Private Gratis-Anzeige 05/003

1992 Israel–China First Flight Cover Wanted



I am looking to purchase a First Flight cover Tel Aviv–Beijing of 3.09.1992. I have other covers from this event, but am looking for this specific cachet as pictured.

Apparently less than 100 registered covers exist.

Offers to:
Mark Sommer, brocean@aol.com

Private Gratis-Anzeige 01/005

Palestine World War I

For research purposes I'm looking for originals, photocopies, or scans of issues of

The Palestine News

This was the weekly military newspaper of EEF and OETA(S), published in Cairo in 1918/1919.

Replies to:
Tobias Zywietz
zobbel@zobbel.de

Private Gratis-Anzeige 01/016

For Sale: Jordan & Saudi

Saudi Arabia (Hejaz-Nejd)
Scott 135 & 136 (SG 313a & 314a)
unused, hinged $4 each plus postage

Mint items from Jordan
please ask for list or send wants

Replies to:
Marwan Nusair
+1-513-289-6337
hejaz@tccincinnati.com

ℋ – Gratis-Anzeige 02/007

Lebanese association of collectors of Stamps and Postal History LAP

The Lebanese Philatelic Association (LAP) encourages and promotes philately and postal history collecting in Lebanon. It represents Lebanon in the world body of philately, co-operates with Arab and International Philatelic Associations and clubs. It holds symposia and exhibitions and provides a committee of experts for Lebanese stamps and postal history.

The association's journal *LAP Magazine* is published every four months.

www.lapsite.org

Private Gratis-Anzeige 07/001

Palestine Articles by Major J. J. Darlow

For research purposes I'm looking for originals, photocopies, or scans of philatelic articles on Palestine by Major J. J. Darlow published in the 1920s and 1930s, especially two pieces published in 1922 in Harris Publications'

The Philatelic Magazine
(nos. 170 and 171).

Replies to:
Tobias Zywietz
zobbel@zobbel.de

Private Gratis-Anzeige 04/002

Holy Land Stamps and Literature

I seek high quality and high value Holy Land stamps and postal history as well as Literature (eg. The Holyland Philatelist, BAPIP Bulletins, and monographs).

Please contact:
rnasch@fairmanage.com

ℋ – Gratis-Anzeige 04/003

BAPIP Bulletin 1952–2015

The complete archive of the BAPIP Bulletin, the journal of the **Holyland Philatelic Society**, has been digitised. Available are entire issues or individual articles from 1952–2015.

Visit:
www.zobbel.de/stamp/lit_09.htm

Private Gratis-Anzeige 01/002

Looking for pro-Palestinian Slogans

I am looking for postal slogans in support of the Palestinian people and the refugees. I have a small collection of these and there are probably more available. Can you help me out?

Replies to:
Lawrence Fisher
Lf.stamps@gmail.com

Private Gratis-Anzeige 01/013

Turkish Occupation of Thessaly

Collector is interested in any postal history material related to the Turkish occupation of Thessaly 1897–1898.

Exchange of information is also highly welcome.

Offers to:
Otto Graf
otto@skanderbeg.net

Private Gratis-Anzeige 01/010

Persia & Yemen Postal History

Collector of Postal History of Persia (before 1930) and of Yemen (before 1945) wishes to purchase interesting items.

Replies to:
Bjorn Sohrne
bjornsohrne@gmail.com

Private Gratis-Anzeige 03/001

World War One Indian Army Field Post Offices

For research purposes, collector is interested in exchanging scans and information on the WWI Indian Army Field Post Offices in what is today Lebanon, Syria and Cilicia.

Replies to:
Bob Gray
robertgray@me.com

ℋ – Gratis-Anzeige 07/201



Extensive Stock of Iraq and Iraqi Kurdistan



Mohammed Dhia Al-Shirwani

P.O. Box 55220
Baghdad Post Office
Baghdad, Iraq

Phone: +964 (0) 7904 371 842
E-mail: shirwani@gmail.com



Website: shirwani.comeze.com

ℋ – Gratis-Anzeige 01/008

Doar Ivri

Revue du CFPI

Cercle Français Philatélique d'Israël



« Doar Ivri » is the 32 page, full colour (A4), award winning, quarterly journal in French of the **Cercle Français Philatélique d'Israël** (C.F.P.I.), founded in 2004.

It and covers all aspects of Holy Land philately and Judaica. Ask for a free sample copy (PDF) or visit our website:

www.cfpi-asso.net

Replies to:
Jean-Paul Danon

president.cfpi@cfpi-asso.net

Private Gratis-Anzeige 01/015

The online resource for Palestine Collectors

The award-winning, non-commercial website

Short Introduction To The Philately Of Palestine

presents a wealth of information for the collector of Palestine: be it First World War FPOs, Mandate stamps and postal history, Egyptian and Jordanian occupation, and modern-day PNA: stamps, postmarks, registration labels, postal history.

Also featured is the index to the BAPIP Bulletin and an extensive bibliography with over 8,000 entries, and much much more!

www.zobbel.de/stamp

ℋ – Gratis-Anzeige 01/009

NEGEV HOLYLAND STAMPS INC.

Specialists in

Holy Land Postal Bid Sales

Two mail auctions a year

HOLY LAND POSTAL BID SALES

Offering all aspects of Holy Land Philately

Judaica-Forerunners-British Mandate-Interim-Israel

Free illustrated catalogue sent on request

eBay Seller ID: LEADSTAMPSID

NEGEV HOLYLAND STAMPS

Sid Morginstin

LEADSTAMP@VERIZON.NET

Fax: 609-291-8438 CELL: 609-456-9508

PO BOX 8101 TRENTON NJ 08650

ℋ – Gratis-Anzeige 01/006

OMAN STUDIES CENTRE
for Documentation and Research on Oman and the Arabian Gulf

The Oman Studies Centre is pooling resources on Oman and the Gulf to support research on Oman and to provide advisory services. In addition to the Oman Library with books, maps, and documents, the information pool includes special collections such as a philatelic collection and a numismatic collection. For our philatelic collection we buy stamps, postal history, stationery, and documents in the following areas:

- India used in Muscat and Gwadar
- Pakistan used in Muscat and Gwadar
- British Post Office in Muscat
- Muscat & Oman, Sultanate of Oman
- "rebel stamps" State of Oman and Dhufar

We currently also buy early postcards of Oman (pre-1970) and Muscat quarter Anna varieties to complete collections that will result in the publishing of specialised catalogues in these two fields.

We have extensive holdings of duplicate material in all fields and are willing to sell or exchange for other Oman material. Enquiries are welcome.

Replies to:
Oman Studies Centre, Berlin Office, Kronenstr. 69, 10117 Berlin, Germany
collections@oman.org

ℋ – Gratis-Anzeige 10/201

The Institute of Postal Historical Studies "Aldo Cecchi" Prato, Tuscany, Italy

When you study postal history, you investigate on organized communication, particularly focusing on material aspects. This is a new, productive approach connecting different subjects, such as social history and history of culture, epistolography, history of management and of entrepreneurship, paleography, diplomatics, economic history, historical geography, history of journalism and of commerce, collecting.

Since 1982, in Prato, **Istituto di Studi Storici Postali "Aldo Cecchi"** has been an international reference centre for those concerned. The Institute is aimed at building, improving and sharing knowledge of the postal-historical subjects through publications, courses, workshops, exhibitions, and other cultural events.

One of the highlights of the Institute is his role as a **specialized library**, collecting guidebooks and old postal maps as well as modern philatelic editions. The library includes more than 13,000 items (volumes and booklets). Over time, the library has become a proper documentation centre on organized postal communication. The library is divided into special sections: the periodicals section contains almost 2,000 titles. The special collection of commercial philatelic publications (auction catalogues, fixed-price offers, promotional material, traders' price lists) numbers 15,000 items.

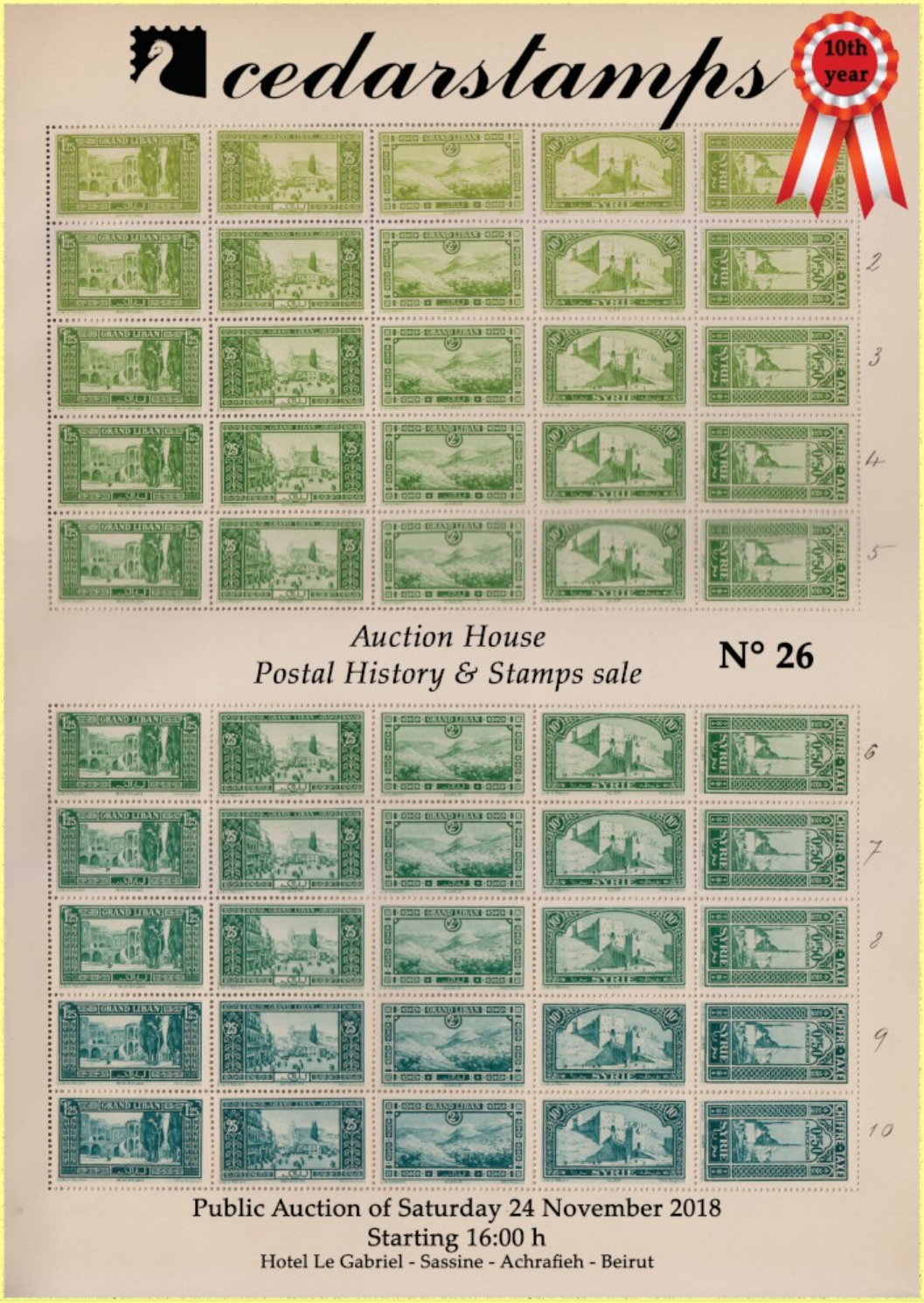
Last but not least, the Institute also holds an archival fond which is extraordinarily important for the history of Italian postal communications: the archive of the **"Direzione Superiore della Posta Militare"** (High office for Military Mail), containing some 400,000 original documents about its activity during the 20th century.

As you may understand, books and publications on postal-historical topics are welcome and ready to be inserted in the always-growing catalogue which can be consulted online. **You are therefore invited to send us your publications: they will be available to the international community of philatelists!**

www.issp.po.it

Istituto di Studi Storici Postali "Aldo Cecchi", Via Ser Lapo Mazzei 37, 59100 Prato, Italy

ℋ – Gratis-Anzeige 10/202



Cedarstamps Sed El Bauchrieh-City Center Bld.-3rd floor-Jdeidet El Matn-Lebanon
Telefax: + 961 1 901830 info@cedarstamps.com www.cedarstamps.com

YOUR LINK WITH THE MIDDLE EAST

ℋ – Gratis-Anzeige 03/007

LATIN AMERICAN PHILATELICS

P. O. Box 56194, LONDON, E17 0GF, GREAT BRITAIN



ALL WORLD POSTAL AUCTION & Retail Lists

Specialising in South & Central America, Middle East and British Commonwealth. Latest list features material from Aden, Bahrain, Egypt, Iran, Jordan, Oman, Palestine, Saudi Arabia and Yemen

WE RUN REGULAR ALL WORLD POSTAL AUCTIONS SPECIALISING IN LATIN AMERICA. EACH SALE INCLUDES STAMPS, POSTMARKS, POSTAL HISTORY, POSTAL STATIONERY, PROOFS, CINDERELLAS, REVENUES, ERRORS & VARIETIES.

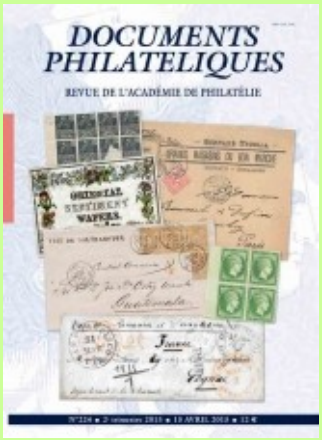
WRITE OR EMAIL FOR OUR FREE CATALOGUE.

EMAIL: latamphil@btinternet.com

Gratis-Anzeige 01/203

DOCUMENTS PHILATÉLIQUES

The quarterly revue of the Académie de Philatélie



If you are passionate about stamps and postal history, *Documents Philatéliques,* offers its readers original articles and reference studies in every aspect of philately.

Documents Philatéliques is published since 1959 in French. The revue consists of 40 pages, A4, all in colour.

The annual subscription covers four issues appearing on 15th of January, April, July, and October. An index of articles published, listed by author and title, is available on our web site:

www.academiedephilatelie.fr

We are able to offer a special rate for your first year of subscription of 30 € instead of the normal price of 40 €. **Save 10 €!**

Methods of payment:
– bank transfer: Académie de Philatélie. IBAN: FR8520041000010143663L02062 / BIC: PSSTFRPPPA
– PayPal (please add 2 € for charges): for information email brigitte.abensur@wanadoo.fr
– cheque drawn in Euro on a French bank to the order of Académie de Philatélie and addressed to: Brigitte Abensur, 8 rue des Fossés, 54700 Pont-à-Mousson. France.

Gratis-Anzeige 04/201

FCIW AL BARID

البريد

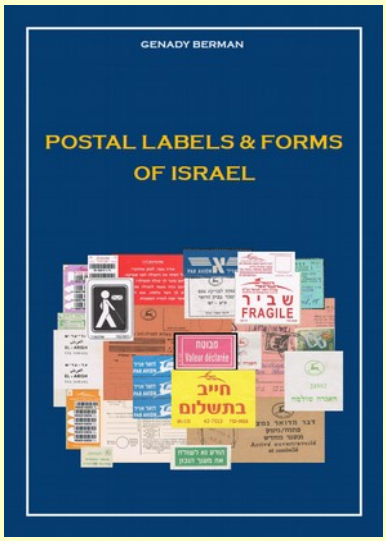
Established: 1969 in the Netherlands

www.pv-al-barid.com

Association dedicated to Middle East Philately, our members are mostly specialist in their field of collecting. The association supports them by organizing 4 meetings a year, 3-4 publications per year, readings, library and exhibitions.
Interested in becoming a member?

Contact our secretary at wim.poppelaars@hotmail.com

ℋ – Gratis-Anzeige 10/007



Israel Postal Labels and Forms Catalogue

Extensive listings of forms and labels: Registration, Official Registration,
Air Mail, Express, AR, Insurance, COD, Parcels, Non-Delivery, Customs,
and many more.

Book, 2017, 84 pages. ISBN: 978-965-572-473-8. US-$ 40 plus p&p.
Large Vermeil Medal at World Stamp Championship 2018.

Enquiries to:
Genady Berman
bermangenady@gmail.com

Gratis-Anzeige 01/201

The Oriental Philatelic Association of London

ORIENTAL PHILATELIC ASSOCIATION OF LONDON

The Oriental Philatelic Association of London was founded in 1949. Its remit is very broad both geographically and historically as it covers all philatelic aspects of post within the former Ottoman Empire and all its myriad successor states. Nevertheless many members specialise in one small area. Over one third of our membership of over 150 lives abroad, with a particular large number in the USA.

OPAL publishes a couple of journals per year along with a couple of newsletters. Both publications are also used to answer members' queries. If our extensive library can't help with queries, then our membership invariably contains someone who can help, however specialised or esoteric. There are informal meetings held in various UK locations as well as our annual get together for our AGM.

Membership costs presently £5 per annum. Further details can be found on and contacts can be made via OPAL's website: www.mclstamps.co.uk/opal/opalhome.html.

Philip Longbottom, OPAL secretary, email: prlongbottom@aol.com

ℋ – Gratis-Anzeige 01/202

Palestinian Authority

All Issues from the West Bank & Gaza



Sanctioned by the UPU since 1994 for internal & external mail from the Palestinian Authority territories, plus Gaza 'locals' issued since 2009.

Stamps – Blocks – Miniature Sheets
FDCs – Postal History
1994 – 2018



NEW NEW NEW **Palestine-Related Stamps Catalogue** ***NEW NEW NEW***

www.palstamps.eu

Contact us at: palstamps@ziggo.nl

Payments are accepted by PayPal, direct bank transfer, and cash sent at buyer's own risk.

ℋ – Gratis-Anzeige 10/203

1950 Jerusalem (Jordan) Return Cover with Rare "Pas de Service Via Israel"





1950 cover from Jerusalem (Jordan) to Prague, returned by error to Jerusalem (Israel) with multiple return and transit markings, incl. four times the rare "Pas de Service Via Israel" (Kibble type *Israel T-II.2).*

Franking:
Jordan in Palestine 2×20 Fils + 20 Mils (obligatory tax)

Routing:
Jerusalem (Jordan) 25.01.1950
→ Prague (ČSSR) 17.02.1950
→ RTS (not Jordan, but Israel in error)
→ Jerusalem (Israel) 10.03.1950
→ RTS (via Italy)
→ Naples (Italy) 20.03.1950
→ AMB Turin-Rome (Italy) 30.03.1950
→ Naples (Italy) 01.04.1950
→ RTS (Israel)
→ Jerusalem (Israel) 18.04.1950
→ RTS (Italy)
→ Naples (Italy) 03.05.1950
→ AMB Turin-Rome (Italy) 09.05.1950

This rare cover, as shown on p. 216 of my book *"The Arab-Israeli Conflict: No Service, Returned and Captured Mail"* is now for sale.

Enquiries to:
Daryl Kibble
kibbled@bigpond.com

And where is your Ad?

Just write to the editor to register your name and e-mail address, and you will be entitled to place an ad of your own in the next issue of MEPB!

mep-bulletin@zobbel.de

Do you collect stamps from the Holy Land?

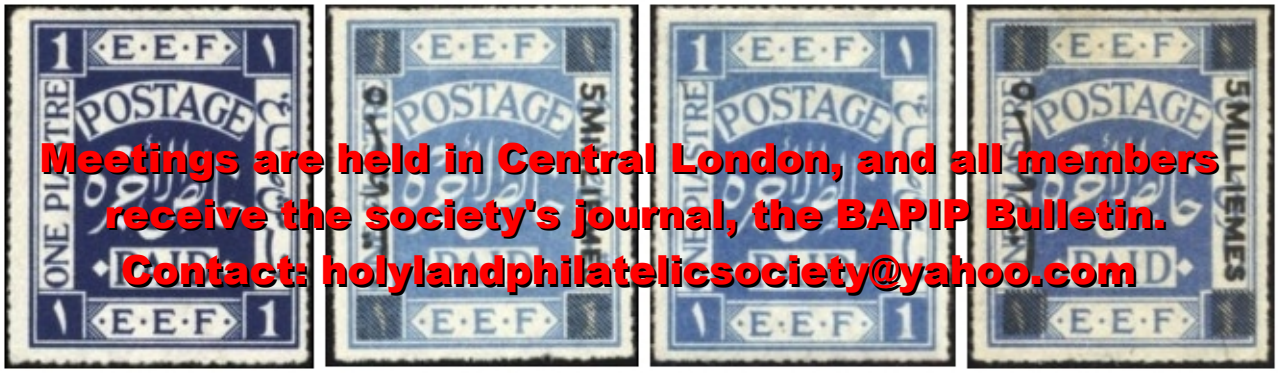
Why not join the Holyland Philatelic Society?

The Holyland Philatelic Society (founded in 1952) is the British society for all collectors of the stamps and postal history of Israel and Mandate Palestine, and for those interested in the postal services in the Holyland from earliest times until the present day, including Ottoman and foreign post offices, times of war, the occupations, and Palestinian National Authority.



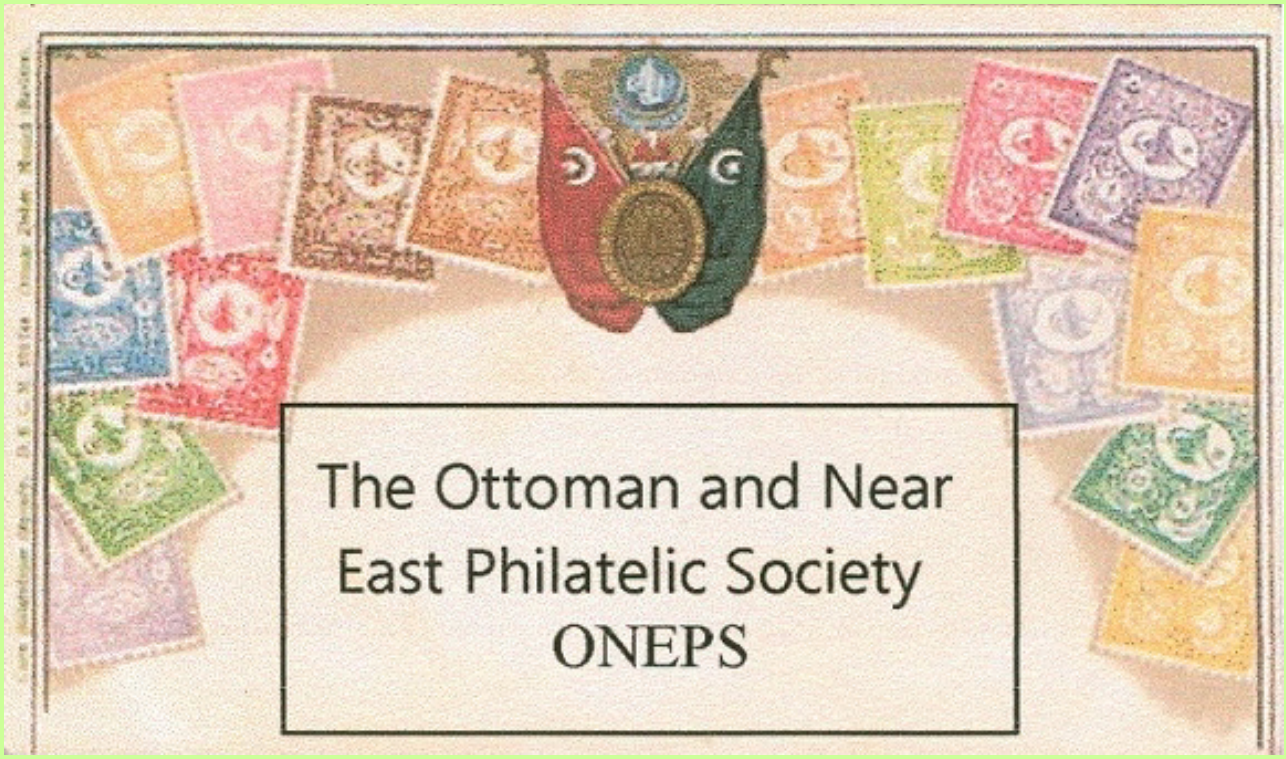






Meetings are held in Central London, and all members receive the society's journal, the BAPIP Bulletin.

Contact: holylandphilatelicsociety@yahoo.com



The Ottoman and Near East Philatelic Society (ONEPS) promotes the collection and study of postage and revenue stamps, stationery, and postal history of the Ottoman Empire, the Republic of Turkey, and Ottoman successor states, including the Near and Middle East, Egypt, Arabia, and the Balkans.

Our journal, "The Levant," is published three times a year, and an index to all articles is posted on our website: www.oneps.net.

Membership in the society opens the door to a philatelic community with a wide range of interests, including Turkey, Palestine, Lebanon, Syria, Saudi Arabia, Iraq, Jordan, Yemen, Egypt, Armenia, Greece, Cyprus, Bulgaria and Romania, philatelic and political history, postal administration, stamp authentication and forgeries, picture post cards and postal ephemera.

Annual dues are $20 in North America; £17 in the UK; €20 or $25 all other countries. Join by submitting an application, available from the Secretary, Mr. Rolfe Smith, at xbow2@mac.com or as download from our website: www.oneps.net.

www.oneps.net

Free Advertisement / Gratis-Anzeige

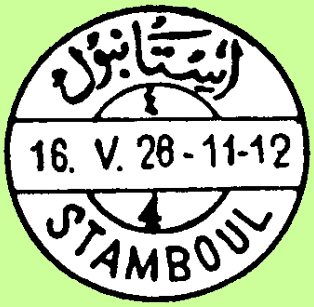
AROS

Arbeitsgemeinschaft Osmanisches Reich/Türkei im Bund Deutscher Philatelisten e.V.

Study Circle Ottoman Empire/Turkey







Die Arbeitsgemeinschaft Osmanisches Reich/Türkei (AROS) ist eine Vereinigung der Türkei-Philatelisten. Ihr Ziel ist die Verbreitung und Vertiefung des Wissens über die Briefmarken und Postgeschichte des Osmanischen Reichs und der Türkei sowie der Nachfolgestaaten des Osmanischen Reichs von Albanien bis Jemen, soweit hierfür im BDPh keine eigenen Arbeitsgemeinschaften bestehen.

Unsere Sammelgebiete

- Osmanisches Reich
- Levantepost und Militärmission
- Republik Türkei
- Türkisch-Zypern
- Libyen
- Ägypten
- Jemen und Oman
- Saudi-Arabien
- Qatar, Bahrain, Kuwait, VAE
- Iraq
- Syrien und Libanon
- Palästina und Jordanien
- Albanien
- Kooperation mit den ArGen Bulgarien, Griechenland und Rumänien

Unsere Leistungen

- effektive Tauschmöglichkeiten
- Rundsendedienst
- Literaturstelle mit Ausleihmöglichkeit
- jährliche Tagungen
- Möglichkeit der Mitgliedschaft im BDPh mit Verbandszeitschrift „philatelie“
- Prüfung von Marken, Stempeln und Aufdrucken durch erfahrene Philatelisten
- Beratung und Hilfe beim Sammlungsaufbau und -verkauf
- gebietsbezogene Auskunft und Hilfe für jeden Philatelisten
- viermal jährlich das Mitteilungsheft „Türkei-Spiegel“ mit Informationen und Forschungsergebnissen

Kontaktadresse: Dr. Andreas Birken, Kreienkoppel 3, 22399 Hamburg
A.Birken@t-online.de

www.arosturk.org/aos.htm

ℋ – Free Advertisement / Gratis-Anzeige

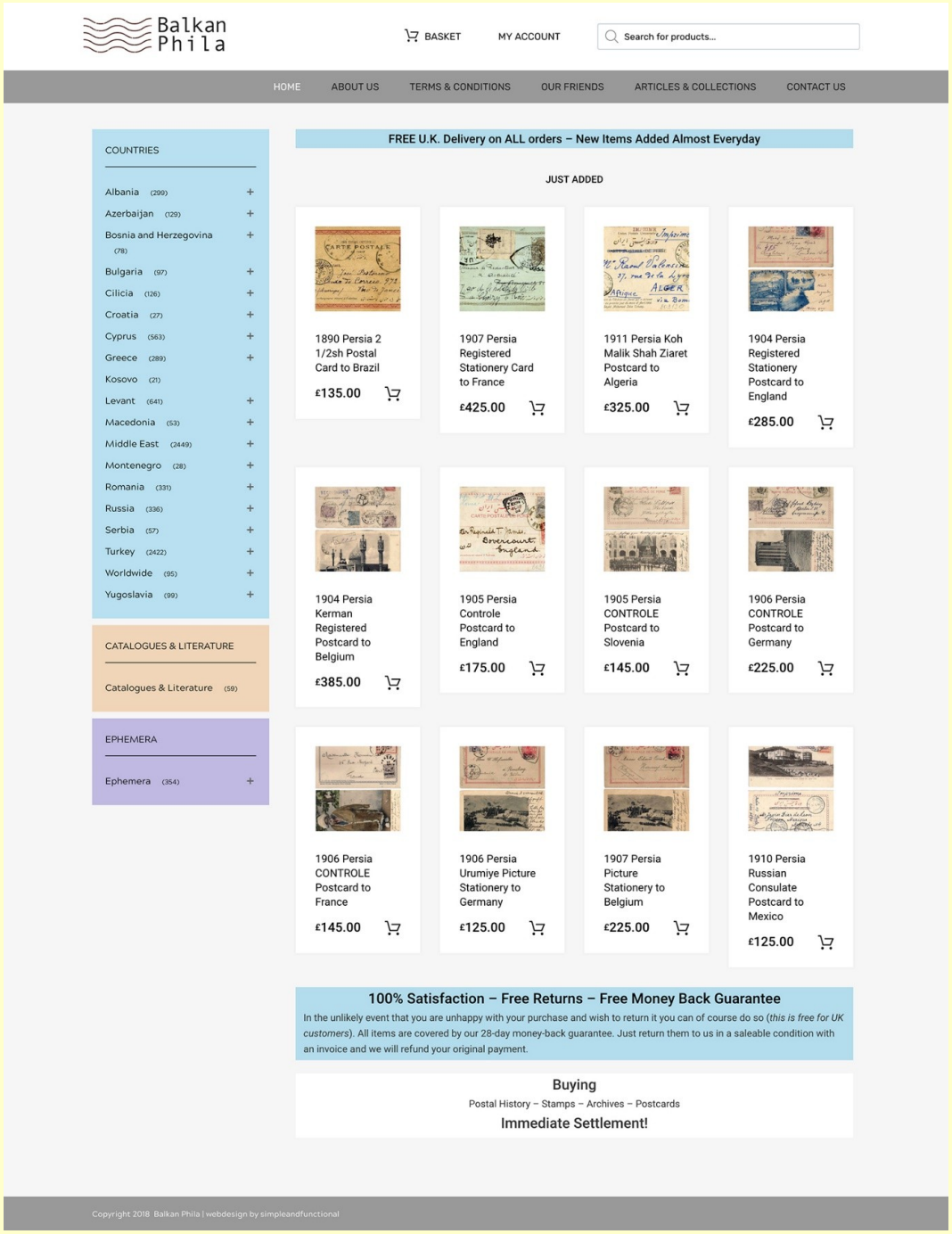
Balkan Phila

www.balkanphila.com

Website for collectors of the Ottoman Empire, Balkans and Middle East: Stamps & Postal History, Postcards & Literature, Articles & Collections, Maps & Books, Photographs & Gravures

Kemal Giray
AIJP, RPSL, ONEPS, OPAL, GBOS, ONS
info@balkanphila.com

Celebrating the new version of Balkanphila website Middle East Philatelic Bulletin readers can have 10% OFF on all products using coupon code LAUNCH18*



* Simply use coupon code LAUNCH18 on checkout and the discount will apply automatically.
Offer ends 31st January 2019.

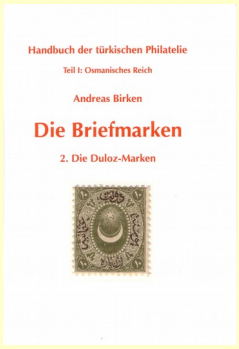
Dr. Andreas Birken

Handbook of Turkish Philately

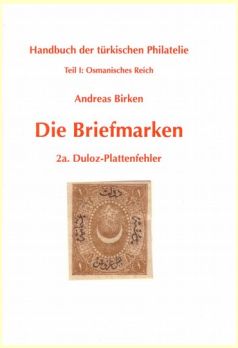
Part I: The Ottoman Stamps



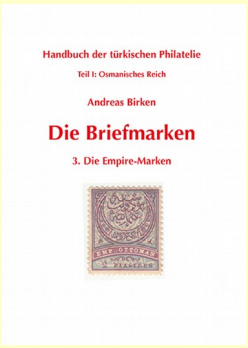
Volume 1: The Tughra Stamps
A5, 88 pages, colour, German – 15 €



Volume 2: The Duloz Stamps
A5, 88 pages, colour, German – 15 €



Volume 2a: The Duloz Plate Varieties
A5, 72 pages, colour, German – 10 €

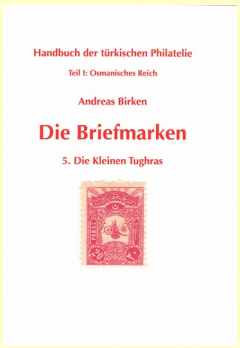


Volume 3: The Empire Stamps
A5, 92 pages, colour, German – 15 €

Volume 4: Coat-of-Arms and Thessaly Issues
A5, 80 pages, colour, German – 15 €

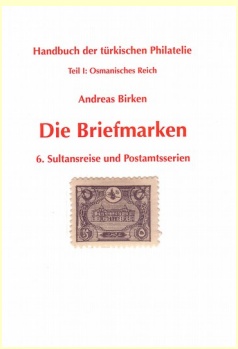


Volume 5: The Small Tughras
A5, 84 pages, colour, German – 15 €

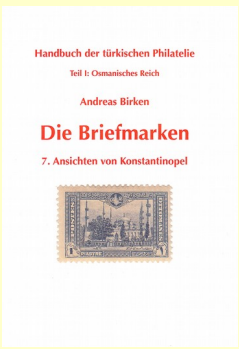


Volume 6: Sultan's Visit and Post Office Issues
A5, 64 pages, colour, German – 10 €

Volume 7: Views of Constantinople
A5, 56 pages, colour, German – 10 €



Volume 8: War & Inflation
A5, 68 pages, colour, German – 10 €



Volume 9: The Wartime Overprints
A5, 88 pages, colour, German – 15 €

Postage & Packing:
Germany: 2 €
Worldwide: 4 €

Also available:







Die Poststempel / The Postmarks
The Catalogue of Ottoman Postmarks
CD-ROM (PDF), colour – 50 € (free p&p)

Contact: Dr. Andreas Birken, Kreienkoppel 3, 22399 Hamburg
A.Birken@t-online.de – www.arosturk.org/publ.htm

בס"ד

The Online History Shop

HISTORAMA

ההיסטוראמה

החנות המקוונת להיסטוריה

PHILATELY & POSTAL HISTORY

of THE HOLYLAND, MIDDLE EAST & WARTIME

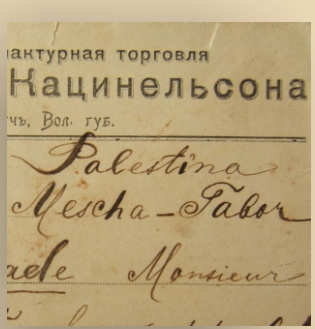
NEW AUCTION #7: 2 Dec. 2018 - 10 Jan. 2019

featuring Suspended Service, 'Postkrieg' & Hijack mail | WWI & WWII Military & civilian mail | Mandate stamps | Arab-Israeli 1948/1967 Wars mail | Ottoman post offices & colonies | *& more*

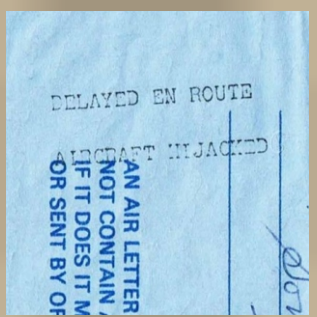








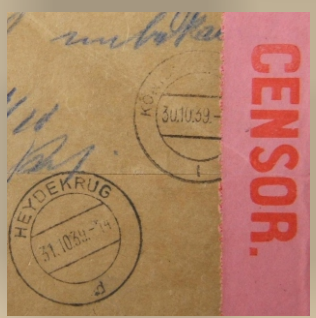












Rates | Routes | Air & Surface Mail | Peacetime & Wartime | Censors | Cachets & Postmarks Internment, DP & POW Mail | Franked & Stampless Mail | Military-enabled Civilian Mail | Postal history of the Jewish and Arab communities of Palestine & the Middle East

www.historama.com • inquiries@historama.com

By appointment: Shatner Center, Suite 34-189, Jerusalem 9134101 Israel

Tel: +972-54-768-0086 – we'll call you back • Fax: +1 (716) 328-1718

Editorial

by Tobias Zywietz (mep-bulletin@zobbel.de)
Publisher & Editor, The Middle East Philatelic Bulletin

The Contents of this Issue

Due to illness (I spent some troubling time in hospital undergoing two operations) I had to abandon some of the projects for this edition, and postpone others.

I present part two of my series on travel operator **Julius Bolthausen** with bits of further research and some additional post cards provided by *David Pearlman*. MEPB 11 will feature more of David's post cards.

Regular contributor *Rainer Fuchs* sheds some light on the short-lived **Beyrouth-Baghdad-Téhéran-Autombile (Eastern Transport Company)** and also presents a 1928 Dubai Paquebot cover.

Zeppelin specialist *Dieter Leder* presents a non-philatelic aspect of the **1929 Orient Flight** by looking at the mystery of the Haifa press drop. During the preparation of this piece I looked at the contemporaneous press reports about the flight and found some interesting articles in German. As even the specialist Zeppelin literature does not feature or quote from any of these, I decided to document the clippings in the **Archive Section**.

As a follow-up on my piece in MEPB 9 about the **Raid on the Bethlehem Post Office** in 1938, I appeal to collectors to look put for examples of **Disaster Mail** from the 'Arab Revolt' era.

In a Request for Information, *Rainer Fuchs* searches for evidence on the end date of the **Overland Mail Baghdad-Haifa**.

Two articles look at **Mandate Markings** during the early period of the **Jordanian Occupation of the West Bank**: *Bernd-Dieter Buscke* presents his research on the late use of Mandate postmarks, and *Avo Kaplanian* focuses on examples of postmarks and registration labels.

Two philatelic souvenir covers, auctioned at Siegel in New York, indicate the range of **Palestine-overprinted Egyptian stamps** in use at El-Majdal in 1948 and at Gaza in 1954.

Together with *Hálfdan Helgason*, *Avo Kaplanian*, and *Wolfgang Leimenstoll*, I present ongoing research into the **Reply Coupons of Jordan.** Initially we planned to look at manually re-valuated Reply Coupons, but this has now broadened. We hope that our initial listings will be augmented by readers sending-in their scans and information.

I take up an interesting cover from Daryl Kibble's book "The Arab-Israeli Conflict: No Service, Returned and Captured Mail" featuring an Israel Post internal notice on the termination of postal contacts.

Prof. Mark Sommer worries about the loss of information from printed sources in the digital age and makes an interesting offer to secure the digitisation of the journal HOLY LAND POSTAL HISTORY.

Archive Section

This issue's Archive Section consists of the documentation of contemporary German press reports about the 1929 Zeppelin Orient Flight (see above) and of a 1922 article on the **Postal Service and Postage Stamps in Palestine**, giving insight to early philatelic research.

The long-planned index to the Palestine Gazettes series for 1919–1929 will now appear in MEPB 11. The regular series is to resume in MEPB 12.

Adverts Section

The **Adverts Section** returns from its suspension. Readers are reminded that everyone registered is entitled to place free ads. Please come forward with your needs and wishes.

Future Articles

These are some of the topics and articles I am working on, together with many authors, to include in future issues of MEPB.

- The French Military Mission in the Hejaz 1916–1920
- The "Er Ramle" postmark on Zeppelin Orient Flight covers of 1931
- The Oriental Travels of Julius Bolthausen: More Post Cards and The Caiffa Bisects
- Early Postcards of Muscat
- Palestine: Jerusalem I Overprinting in August 1920
- The Printing Process of the Blues of Palestine
- PNA Issues: Gaza Freedom Fleet 2011
- Iraqi Railway Stamps Booklets
- 17th Century Mail by French Merchant Ships
- The RAF Postal Service in Sharjah
- The Postage Rates and Overland Mail charges of Iraq
- Overland Mail Route Instruction Labels
- Court Fee stamps of the Palestine Mandate
- Book Review: Sultanate of Oman Postal System 1966–2016
- Book Review: Anglo-Egyptian & French Colonial Censorship in WWII

- Book Review: Birken series on Ottoman Stamps
- Book Review: Michel North Arabia and Iran 2017
- The Revenue Stamps of Palestine 1994–2016
- Dr. Hoexter's Syrian FDCs
- Middle East Postal Wars
- Habbaniya Provisionals Revisited
- Jordan IRCs: Manuscript Re-Valuations
- The Danish Mission in At-Tayieh
- Nabuls Single Circle Datestamp 1949
- Hatay/Alexandrette–Syria Postal War 1939
- The Jordan Revenue and "Aid" Overprint Stamps
- Book Review: Osmanlı İmparatorluğu Posta Tarihi
- Stocks of Palestine's former agency at auction
- Archive: Mail Communications and the Indian Post Office in the Persian Gulf
- Archive: The Telegraphs of the Persian Gulf
- Lebanon 'Palestine Aid' covers
- The Old General Post Office of Jerusalem on Historical Photographs – Addendum
- RAF Emergency Air Mail 1919: Aerial EEF
- Iraq/Kuwait Postal War
- Posta Bey'iye Şubesi 28 İstanbul
- Jordan Stamps & Banknotes

Contributions

I will consider any article of quality for potential inclusion: be it a large article with original research, a small piece looking at a particular aspect, a concise description of an interesting cover, or a long-forgotten piece of research rediscovered. It can be original writing, or material already published.

I will advise and help with anything that is offered. Translation into English can be arranged, and all steps and processes are closely coordinated with the author.

If you think you can contribute to the journal, please do not hesitate to contact me!

Articles should be submitted as plain text (TXT), rich text (RTF), LibreOffice/OpenOffice (ODT), MS Word (DOC, DOCX) or Adobe Acrobat (PDF). Images can be JPEG/JPG- or PNG-files in 300dpi (or higher) resolution.

Rights to texts and images not belonging to the author should be cleared, or at least be flagged-up, so that I can deal with any such issues. If in doubt: just ask! I will strive to resolve any such occurring problems.

Acknowledgements

I'd like to thank again all contributors and all those aiding and encouraging me in the creation of this journal. The list would be too long to print here, so I mention just one non-philatelist, who, as native speaker, helped me with proofreading and gave advice on style of writing, namely *Colin Booth*.

My special thanks go to *Baha Obeidat* for translations in preparation of the inclusion of THE ARAB COLLECTOR in the Journal Reviews section.

Several organisations and persons gave me general permission to reprint articles from their journals and archives. One person I have especially to thank is *Barry D. Hoffman*, copyright owner of F. W. Pollack's THE HOLY LAND PHILATELIST.

Many thanks to all!

Translator and Proof-Reader Needed!

I'm looking for help in editing this journal, namely volunteers willing to translate or check translations (German/English, Dutch/English, Arabic/English) or to proof-read material submitted.

Download Statistics

As of early December 2018, the number of downloads of the first nine issues of MEPB continue to rise steadily, the cumulative total is now at 19,617, averaging 136 downloads per month per issue. But, naturally, numbers are tailing off after the first few months an edition is published. The totals for each issue so far:

Issue 1 (December 2015):	5,092	141/month
Issue 2 (April 2016):	2,902	91/month
Issue 3 (August 2016):	2,676	97/month
Issue 4 (December 2016):	2,167	91/month
Issue 5 (April 2017):	2,368	121/month
Issue 6 (August 2017):	1,688	110/month
Issue 7 (December 2017):	1,564	133/month
Issue 8 (April 2018):	1,160	149/month
Issue 9 (August 2018):	987	289/month

Please come forward with your articles, research notes, queries, and images!
MEPB needs interesting new material!

Imprint

The Middle East Philatelic Bulletin

Copyright © 2018 – All Rights reserved.

Publisher and Editor:

Tobias Zywietz, Hauptstr. 10, 75245 Neulingen, Germany, phone: +49-7237-443903, e-mail: mep-bulletin@zobbel.de

Copyright and exploitation rights of articles and contributions remain unrestricted and with the individual authors. Contributions signed by name do not necessarily represent the views of the editor or the publisher.

The magazine is free. It is distributed by the publisher exclusively via digital download from his website. Each reader is permitted to print this magazine for his personal use.

The dissemination of the magazine to third parties as a PDF-file is disapproved of, but any promotion by mentioning the website address or download link is highly welcome.

A mailing list is operated by the publisher giving participants prior notice of new issues and developments related to the journal. The recipients' addresses are not disclosed to third parties and deleted upon request.

Any further commercial exploitation of the journal or its contents, e.g. selling prints, is not permitted without prior request to and approval from the publisher.

Storage of individual articles and contributions or of the complete magazine on websites is prohibited. Exceptions are made after agreeing terms and conditions of such a use with the publisher.

Those interested in commercial re-use of individual contributions, are asked to contact the authors. Non-commercial re-use, e.g. in journals of philatelic associations, will be granted upon request to the publisher and author, provided the source is properly acknowledged.

The publisher strives to take account of existing copyrights and restrictions of texts and images used, but in individual cases this cannot be guaranteed, as it is not always possible to ascertain the existence of such rights.

The publisher and editor of this magazine has absolutely no commercial interests as it is published solely for the purpose of philatelic research and education.

If a breach of copyright is detected, respective parties are asked to contact the publisher to resolve the matter amicably, e.g. by inserting correct copyright notices.

The respective authors of individual articles and contributions are deemed responsible for all contents of their submissions. These rules are a prerequisite of accepting material for publication. Further claims of any kind, particularly for damages or indemnities, are expressly excluded.

Impressum

The Middle East Philatelic Bulletin

Copyright © 2018 – Alle Rechte vorbehalten.

Herausgeber und Redakteur (v.i.S.d.P./§5 TMG):

Tobias Zywietz, Hauptstr. 10, 75245 Neulingen, Deutschland, Tel.: 07237-443903, E-Mail: mep-bulletin@zobbel.de

Für Beiträge dritter Autoren verbleibt das uneingeschränkte Urheber- und Verwertungsrecht bei den genannten Autoren. Namentlich gekennzeichnete Beiträge stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion oder des Herausgebers dar.

Die Zeitschrift ist kostenlos. Sie wird vom Herausgeber ausschließlich digital über seine Webseite vertrieben. Jedem Bezieher steht es frei, diese Zeitschrift für seine persönlichen Belange auszudrucken. Die Weitergabe der Zeitschrift (PDF-Datei) an Dritte ist nicht verboten, die Nennung der Webseite bzw. des Links zum Herunterladen ist dagegen für alle Parteien vorteilhafter.

Der Herausgeber unterhält einen E-Mail-Verteiler, der den Interessenten vorab das Erscheinen einer neuen Ausgabe ankündigt und ihn mit Entwicklungen in Bezug auf die Zeitschrift auf dem Laufenden hält. Bezieher-Adressen werden nicht an Dritte weitergegeben und bei Einstellung des Bezugs bzw. auf Verlangen gelöscht.

Eine kommerzielle Weiterverwertung der Zeitschrift oder einzelner Inhalte, z.B. zum Zwecke des Verkaufs von Ausdrucken, ist ohne vorherige Anfrage und Genehmigung nicht gestattet. Die Speicherung und Bereitstellung einzelner Beiträge oder der kompletten Ausgabe dieser Zeitschrift auf Internetseiten ist untersagt. Ausnahmen sind nur nach entsprechender Vereinbarung mit dem Herausgeber möglich.

Interessenten an einer Wiederverwertung einzelner Beiträge, z.B. in Fachzeitschriften philatelistischer Vereine und ArGen, werden gebeten, mit den Autoren Kontakt aufzunehmen. Nicht kommerzielle Wiederverwertungen, z.B. in Vereins- oder Arge-Zeitschriften, werden nach Anfrage und bei ausreichender Quellenangabe gerne genehmigt. Der Herausgeber ist bemüht bestehende Urheberrechte zu berücksichtigen und zu nennen, kann dies aber im Einzelfall nicht garantieren, da das Bestehen solcher Rechte nicht immer im Vorhinein geklärt werden kann.

Der Herausgeber verfolgt keinerlei kommerzielle Interessen mit dieser Zeitschrift. Parteien, die einen Urheberrechtsverstoß gegeben sehen, sind gebeten, sich mit dem Herausgeber in Verbindung zu setzen, um eine einvernehmliche Lösung (nachträgliches Einfügen einer ordnungsgemäßen Herkunftsangabe) herbeizuführen.

Für Beiträge von Fremdautoren sind die jeweiligen Autoren verantwortlich. Diese Regeln sind Voraussetzung für die Annahme vom Material zur Veröffentlichung. Weitergehende Ansprüche gegenüber dem Herausgeber sind ausgeschlossen.

Datenschutzerklärung zu Mailing-Liste
Mailing List Data Protection Policy

by Tobias Zywietz (mep-bulletin@zobbel.de)
Publisher & Editor, The Middle East Philatelic Bulletin

Zusammenfassung

- Jeder Nutzer kann sich kostenlos registrieren lassen, um per E-Mail Informationen zum Erscheinen und Inhalt meiner elektronischen Zeitschrift *The Middle East Philatelic Bulletin* zu erhalten.
- Die gespeicherten Daten umfassen Name und E-Mail-Adresse des Nutzers.
- Die gespeicherten Daten werden zum Versand von Informationen zum Erscheinen und Inhalt meiner elektronischen Zeitschrift *The Middle East Philatelic Bulletin* genutzt sowie zur zweckdienlichen indiduellen Kommunikation.
- Jeder registrierte Nutzer kann jederzeit die Änderung oder Löschung der Daten verlangen. Die Änderung oder Löschung erfolgt umgehend.

Summary

- Any user can register for free to receive information by e-mail about the publication and content of my electronic magazine *The Middle East Philatelic Bulletin*.
- The stored data include the name and e-mail address of the user.
- The stored data will be used to send information about the publication and content of my electronic journal *The Middle East Philatelic Bulletin* and for appropriate individual communication.
- Every registered user can request the modification or deletion of the data at any time. The modification or deletion takes place immediately.

Datenschutzerklärung

Datenschutz hat einen besonders hohen Stellenwert für mich. Eine Nutzung meiner Zeitschrift ist grundsätzlich ohne jede Angabe personenbezogener Daten möglich.

Die Verarbeitung personenbezogener Daten, beispielsweise des Namens, und der E-Mail-Adresse einer betroffenen Person, erfolgt stets im Einklang mit der Datenschutz-Grundverordnung und in Übereinstimmung mit den für mich geltenden landesspezifischen Datenschutzbestimmungen. Mittels dieser Datenschutzerklärung möchte ich die Öffentlichkeit über Art, Umfang und Zweck der von mir erhobenen, genutzten und verarbeiteten personenbezogenen Daten informieren. Ferner werden betroffene Personen mittels dieser Datenschutzerklärung über die ihnen zustehenden Rechte aufgeklärt.

Ich habe als für die Verarbeitung Verantwortlicher zahlreiche technische und organisatorische Maßnahmen umgesetzt, um einen möglichst lückenlosen Schutz der über diese Internetseite verarbeiteten personenbezogenen Daten sicherzustellen. Dennoch können internetbasierte Datenübertragungen. wie E-Mail, grundsätzlich Sicherheitslücken aufweisen, sodass ein absoluter Schutz nicht gewährleistet werden kann. Aus diesem Grund steht es jeder betroffenen Person frei, personenbezogene Daten auch auf alternativen Wegen an mich zu übermitteln.

I. Name und Anschrift des Verantwortlichen

Der Verantwortliche im Sinne der Datenschutz-Grundverordnung und anderer nationaler Datenschutzgesetze der Mitgliedsstaaten sowie sonstiger datenschutzrechtlicher Bestimmungen ist

Tobias Zywietz
Hauptstr. 10
75245 Neulingen
Deutschland
Tel.: 07237-44 39 03
E-Mail: mep-bulletin@zobbel.de
Website: www.zobbel.de

II. Allgemeines zur Datenverarbeitung

1. Umfang der Verarbeitung personenbezogener Daten

Ich verarbeite personenbezogene Daten von Nutzern grundsätzlich nur, soweit diese zur Bereitstellung von Information über eine Mailing-Liste erforderlich ist. Die weitergehende Verarbeitung personenbezogener Daten erfolgt nur nach Einwilligung des Nutzers.

2. Rechtsgrundlage für die Verarbeitung personenbezogener Daten

Soweit ich für Verarbeitungsvorgänge personenbezogener Daten eine Einwilligung der betroffenen Person einhole, dient Art. 6 Abs. 1 lit. a EU-Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) als Rechtsgrundlage für die Verarbeitung personenbezogener Daten.

Bei der Verarbeitung von personenbezogenen Daten, die zur Erfüllung eines Vertrages, dessen Vertragspartei die betroffene Person ist, erforderlich ist, dient Art. 6 Abs. 1 lit. b DSGVO als Rechtsgrundlage. Dies gilt auch für Verarbeitungsvorgänge, die zur Durchführung vorvertraglicher Maßnahmen erforderlich sind.

Soweit eine Verarbeitung personenbezogener Daten zur Erfüllung einer rechtlichen Verpflichtung erforderlich ist, die mir unterliegt, dient Art. 6 Abs. 1 lit. c DSGVO als Rechtsgrundlage.

Für den Fall, dass lebenswichtige Interessen der betroffenen Person oder einer anderen natürlichen Person eine Verarbeitung personenbezogener Daten erforderlich machen, dient Art. 6 Abs. 1 lit. d DSGVO als Rechtsgrundlage.

Ist die Verarbeitung zur Wahrung eines berechtigten Interesses von mir oder eines Dritten erforderlich und überwiegen die Interessen, Grundrechte und Grundfreiheiten des Betroffenen das erstgenannte Interesse nicht, so dient Art. 6 Abs. 1 lit. f DSGVO als Rechtsgrundlage für die Verarbeitung.

3. Datenlöschung und Speicherdauer

Die personenbezogenen Daten der betroffenen Person werden gelöscht oder gesperrt, sobald der Zweck der Speicherung entfällt. Eine Speicherung kann darüber hinaus dann erfolgen, wenn dies durch den europäischen oder nationalen Gesetzgeber in unionsrechtlichen Verordnungen, Gesetzen oder sonstigen Vorschriften, denen der Verantwortliche unterliegt, vorgesehen wurde. Eine Sperrung oder Löschung der Daten erfolgt auch dann, wenn eine durch die genannten Normen vorgeschriebene Speicherfrist abläuft, es sei denn, dass eine Erforderlichkeit zur

weiteren Speicherung der Daten für einen Vertragsabschluss oder eine Vertragserfüllung besteht.

III. Mailing-Liste

Es steht jedem Nutzer frei, sich freiwillig und kostenlos per E-Mail in meine Mailing-Liste einzutragen. Dadurch entstehen keinerlei Verpflichtungen für den Nutzer.

1. Beschreibung und Umfang der Datenverarbeitung

Folgende Daten werden hierbei erhoben:

1. Name und Vorname des Nutzers
2. E-Mail-Adresse des Nutzers

2. Rechtsgrundlage für die Datenverarbeitung

Rechtsgrundlage für die vorübergehende Speicherung der Daten ist Art. 6 Abs. 1 DSGVO.

3. Zweck der Datenverarbeitung

Die Mailing-Liste dient dem Zweck, dem Nutzer Informationen zu Inhalten und Erscheinen der Zeitschrift zu übermitteln.

4. Dauer der Speicherung

Der Nutzer kann jederzeit die Mailing-Liste verlassen. Die Daten werden umgehend gelöscht.

5. Widerspruchs- und Beseitigungsmöglichkeit

Die Erfassung der Daten zur Bereitstellung der Mailing-Liste ist für den Betrieb der Mailing-Liste zwingend erforderlich. Es besteht folglich seitens des Nutzers keine Widerspruchsmöglichkeit.

Der Nutzer kann aber jederzeit der Speicherung widersprechen und damit die Mailing-Liste verlassen.

IV. E-Mail-Kontakt

1. Beschreibung und Umfang der Datenverarbeitung

Auf meiner Webseite ist eine Kontaktaufnahme über die bereitgestellte E-Mail-Adresse möglich. In diesem Fall werden die mit der E-Mail übermittelten personenbezogenen Daten des Nutzers gespeichert. Es erfolgt in diesem Zusammenhang keine Weitergabe der Daten an Dritte. Die Daten werden ausschließlich für die Verarbeitung der Konversation verwendet.

V. Rechte der betroffenen Person

Werden personenbezogene Daten von Ihnen verarbeitet, sind Sie Betroffener i.S.d. DSGVO und es stehen Ihnen folgende Rechte gegenüber dem Verantwortlichen zu:

1. Auskunftsrecht

Sie können von dem Verantwortlichen eine Bestätigung darüber verlangen, ob personenbezogene Daten, die Sie betreffen, von mir verarbeitet werden. Liegt eine solche Verarbeitung vor, können Sie von dem Verantwortlichen über folgende Informationen Auskunft verlangen:

(1) die Zwecke, zu denen die personenbezogenen Daten verarbeitet werden;
(2) die Kategorien von personenbezogenen Daten, welche verarbeitet werden;
(3) die Empfänger bzw. die Kategorien von Empfängern, gegenüber denen die Sie betreffenden personenbezogenen Daten offengelegt wurden oder noch offengelegt werden;
(4) die geplante Dauer der Speicherung der Sie betreffenden personenbezogenen Daten oder, falls konkrete Angaben hierzu nicht möglich sind, Kriterien für die Festlegung der Speicherdauer;
(5) das Bestehen eines Rechts auf Berichtigung oder Löschung der Sie betreffenden personenbezogenen Daten, eines Rechts auf Einschränkung der Verarbeitung durch den Verantwortlichen oder eines Widerspruchsrechts gegen diese Verarbeitung;
(6) das Bestehen eines Beschwerderechts bei einer Aufsichtsbehörde;
(7) alle verfügbaren Informationen über die Herkunft der Daten, wenn die personenbezogenen Daten nicht bei der betroffenen Person erhoben werden;
(8) das Bestehen einer automatisierten Entscheidungsfindung einschließlich Profiling gemäß Art. 22 Abs. 1 und 4 DSGVO und – zumindest in diesen Fällen – aussagekräftige Informationen über die involvierte Logik sowie die Tragweite und die angestrebten Auswirkungen einer derartigen Verarbeitung für die betroffene Person.

Ihnen steht das Recht zu, Auskunft darüber zu verlangen, ob die Sie betreffenden personenbezogenen Daten in ein Drittland oder an eine internationale Organisation übermittelt werden. In diesem Zusammenhang können Sie verlangen, über die geeigneten Garantien gem. Art. 46 DSGVO im Zusammenhang mit der Übermittlung unterrichtet zu werden.

Dieses Auskunftsrecht kann insoweit beschränkt werden, als es voraussichtlich die Verwirklichung der Forschungs- oder Statistikzwecke unmöglich macht oder ernsthaft beeinträchtigt und die Beschränkung für die Erfüllung der Forschungs- oder Statistikzwecke notwendig ist.

2. Recht auf Berichtigung

Sie haben ein Recht auf Berichtigung und/oder Vervollständigung gegenüber dem Verantwortlichen, sofern die verarbeiteten personenbezogenen Daten, die Sie betreffen, unrichtig oder unvollständig sind. Der Verantwortliche hat die Berichtigung unverzüglich vorzunehmen

Ihr Recht auf Berichtigung kann insoweit beschränkt werden, als es voraussichtlich die Verwirklichung der Forschungs- oder Statistikzwecke unmöglich macht oder ernsthaft beeinträchtigt und die Beschränkung für die Erfüllung der Forschungs- oder Statistikzwecke notwendig ist.

3. Recht auf Einschränkung der Verarbeitung

Unter den folgenden Voraussetzungen können Sie die Einschränkung der Verarbeitung der Sie betreffenden personenbezogenen Daten verlangen:

(1) wenn Sie die Richtigkeit der Sie betreffenden personenbezogenen für eine Dauer bestreiten, die es dem Verantwortlichen ermöglicht, die Richtigkeit der personenbezogenen Daten zu überprüfen;
(2) die Verarbeitung unrechtmäßig ist und Sie die Löschung der personenbezogenen Daten ablehnen und stattdessen die Einschränkung der Nutzung der personenbezogenen Daten verlangen;
(3) der Verantwortliche die personenbezogenen Daten für die Zwecke der Verarbeitung nicht länger benötigt, Sie diese jedoch zur Geltendmachung, Ausübung oder Verteidigung von Rechtsansprüchen benötigen, oder
(4) wenn Sie Widerspruch gegen die Verarbeitung gemäß Art. 21 Abs. 1 DSGVO eingelegt haben und noch nicht feststeht, ob die berechtigten Gründe des Verantwortlichen gegenüber Ihren Gründen überwiegen. Wurde die Verarbeitung der Sie betreffenden personenbezogenen Daten eingeschränkt, dürfen diese Daten – von ihrer Speicherung abgesehen – nur mit Ihrer Einwilligung oder zur Geltendmachung, Ausübung oder Verteidigung von Rechtsansprüchen oder zum Schutz der Rechte einer anderen natürlichen oder juristischen Person oder aus Gründen eines wichtigen öffentlichen Interesses der Union oder eines Mitgliedstaats verarbeitet werden.

Wurde die Einschränkung der Verarbeitung nach den o.g. Voraussetzungen eingeschränkt, werden Sie von dem Verantwortlichen unterrichtet bevor die Einschränkung aufgehoben wird.

Ihr Recht auf Einschränkung der Verarbeitung kann insoweit beschränkt werden, als es voraussichtlich die Verwirklichung der Forschungs- oder Statistikzwecke unmöglich macht oder ernsthaft beeinträchtigt und die Beschränkung für die Erfüllung der Forschungs- oder Statistikzwecke notwendig ist.

4. Recht auf Löschung

a) Löschungspflicht

Sie können von dem Verantwortlichen verlangen, dass die Sie betreffenden personenbezogenen Daten unverzüglich gelöscht werden, und der Verantwortliche ist verpflichtet, diese Daten unverzüglich zu löschen, sofern einer der folgenden Gründe zutrifft:

(1) Die Sie betreffenden personenbezogenen Daten sind für die Zwecke, für die sie erhoben oder auf sonstige Weise verarbeitet wurden, nicht mehr notwendig.
(2) Sie widerrufen Ihre Einwilligung, auf die sich die Verarbeitung gem. Art. 6 Abs. 1 lit. a oder Art. 9 Abs. 2 lit. a DSGVO stützte, und es fehlt an einer anderweitigen Rechtsgrundlage für die Verarbeitung.
(3) Sie legen gem. Art. 21 Abs. 1 DSGVO Widerspruch gegen die Verarbeitung ein und es liegen keine vorrangigen berechtigten Gründe für die Verarbeitung vor, oder Sie legen gem. Art. 21 Abs. 2 DSGVO Widerspruch gegen die Verarbeitung ein.
(4) Die Sie betreffenden personenbezogenen Daten wurden unrechtmäßig verarbeitet.
(5) Die Löschung der Sie betreffenden personenbezogenen Daten ist zur Erfüllung einer rechtlichen Verpflichtung nach dem Unionsrecht oder dem Recht der Mitgliedstaaten erforderlich, dem der Verantwortliche unterliegt.
(6) Die Sie betreffenden personenbezogenen Daten wurden in Bezug auf angebotene Dienste der Informationsgesellschaft gemäß Art. 8 Abs. 1 DSGVO erhoben.

b) Information an Dritte

Hat der Verantwortliche die Sie betreffenden personenbezogenen Daten öffentlich gemacht und ist er gem. Art. 17 Abs. 1 DSGVO zu deren Löschung verpflichtet, so trifft er unter Berücksichtigung der verfügbaren Technologie und der Implementierungskosten angemessene Maßnahmen, auch technischer Art, um für die Datenverarbeitung Verantwortliche, die die personenbezogenen Daten verarbeiten, darüber zu informieren, dass Sie als betroffene Person von ihnen die Löschung aller Links zu diesen personenbezogenen Daten oder von Kopien oder Replikationen dieser personenbezogenen Daten verlangt haben.

c) Ausnahmen

Das Recht auf Löschung besteht nicht, soweit die Verarbeitung erforderlich ist

(1) zur Ausübung des Rechts auf freie Meinungsäußerung und Information;
(2) zur Erfüllung einer rechtlichen Verpflichtung, die die Verarbeitung nach dem Recht der Union oder der Mitgliedstaaten, dem der Verantwortliche unterliegt, erfordert, oder zur Wahrnehmung einer Aufgabe, die im öffentlichen Interesse liegt oder in Ausübung öffentlicher Gewalt erfolgt, die dem Verantwortlichen übertragen wurde;
(3) aus Gründen des öffentlichen Interesses im Bereich der öffentlichen Gesundheit gemäß Art. 9 Abs. 2 lit. h und i sowie Art. 9 Abs. 3 DSGVO
(4) für im öffentlichen Interesse liegende Archivzwecke, wissenschaftliche oder historische Forschungszwecke oder für statistische Zwecke gem. Art. 89 Abs. 1 DSGVO, soweit das unter Abschnitt a) genannte Recht voraussichtlich die Verwirklichung der Ziele dieser Verarbeitung unmöglich macht oder ernsthaft beeinträchtigt, oder
(5) zur Geltendmachung, Ausübung oder Verteidigung von Rechtsansprüchen.

5. Recht auf Unterrichtung

Haben Sie das Recht auf Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung gegenüber dem Verantwortlichen geltend gemacht, ist dieser verpflichtet, allen Empfängern, denen die Sie betreffenden personenbezogenen Daten offengelegt wurden, diese Berichtigung oder Löschung der Daten oder Einschränkung der Verarbeitung mitzuteilen, es sei denn, dies erweist sich als unmöglich oder ist mit einem unverhältnismäßigen Aufwand verbunden. Ihnen steht gegenüber dem Verantwortlichen das Recht zu, über diese Empfänger unterrichtet zu werden.

6. Recht auf Datenübertragbarkeit

Sie haben das Recht, die Sie betreffenden personenbezogenen Daten, die Sie dem Verantwortlichen bereitgestellt haben, in einem strukturierten, gängigen und maschinenlesbaren Format zu erhalten. Außerdem haben Sie das Recht diese Daten einem anderen Verantwortlichen ohne Behinderung durch den Verantwortlichen, dem die personenbezogenen Daten bereitgestellt wurden, zu übermitteln, sofern

(1) die Verarbeitung auf einer Einwilligung gem. Art. 6 Abs. 1 lit. a DSGVO oder Art. 9 Abs. 2 lit. a DSGVO oder auf einem Vertrag gem. Art. 6 Abs. 1 lit. b DSGVO beruht und
(2) die Verarbeitung mithilfe automatisierter Verfahren erfolgt.

In Ausübung dieses Rechts haben Sie ferner das Recht, zu erwirken, dass die Sie betreffenden personenbezogenen Daten direkt von einem Verantwortlichen einem anderen Verantwortlichen übermittelt werden, soweit dies technisch machbar ist. Freiheiten und Rechte anderer Personen dürfen hierdurch nicht beeinträchtigt werden.

Das Recht auf Datenübertragbarkeit gilt nicht für eine Verarbeitung personenbezogener Daten, die für die Wahrnehmung einer Aufgabe erforderlich ist, die im öffentlichen Interesse liegt oder in Ausübung öffentlicher Gewalt erfolgt, die dem Verantwortlichen übertragen wurde.

7. Widerspruchsrecht

Sie haben das Recht, aus Gründen, die sich aus ihrer besonderen Situation ergeben, jederzeit gegen die Verarbeitung der Sie betreffenden personenbezogenen Daten, die aufgrund von Art. 6 Abs. 1 lit. e oder f DSGVO erfolgt, Widerspruch einzulegen; dies gilt auch für ein auf diese Bestimmungen gestütztes Profiling.

Der Verantwortliche verarbeitet die Sie betreffenden personenbezogenen Daten nicht mehr, es sei denn, er kann zwingende schutzwürdige Gründe für die Verarbeitung nachweisen, die Ihre Interessen, Rechte und Freiheiten überwiegen, oder die Verarbeitung dient der Geltendmachung, Ausübung oder Verteidigung von Rechtsansprüchen.

Werden die Sie betreffenden personenbezogenen Daten verarbeitet, um Direktwerbung zu betreiben, haben Sie das Recht, jederzeit Widerspruch gegen die Verarbeitung der Sie betreffenden personenbezogenen Daten zum Zwecke derartiger Werbung einzulegen; dies gilt auch für das Profiling, soweit es mit solcher Direktwerbung in Verbindung steht.

Widersprechen Sie der Verarbeitung für Zwecke der Direktwerbung, so werden die Sie betreffenden personenbezogenen Daten nicht mehr für diese Zwecke verarbeitet.

Sie haben die Möglichkeit, im Zusammenhang mit der Nutzung von Diensten der Informationsgesellschaft – ungeachtet der Richtlinie 2002/58/EG – Ihr Widerspruchsrecht mittels automatisierter Verfahren auszuüben, bei denen technische Spezifikationen verwendet werden.

Bei Datenverarbeitung zu wissenschaftlichen, historischen oder statistischen Forschungszwecken:

Sie haben auch das Recht, aus Gründen, die sich aus Ihrer besonderen Situation ergeben, bei der Verarbeitung Sie betreffender personenbezogener Daten, die zu wissenschaftlichen oder historischen Forschungszwecken oder zu statistischen Zwecken gem. Art. 89 Abs. 1 DSGVO erfolgt, dieser zu widersprechen.

Ihr Widerspruchsrecht kann insoweit beschränkt werden, als es voraussichtlich die Verwirklichung der Forschungs- oder Statistikzwecke unmöglich macht oder ernsthaft beeinträchtigt und die Beschränkung für die Erfüllung der Forschungs- oder Statistikzwecke notwendig ist.

8. Recht auf Widerruf der datenschutzrechtlichen Einwilligungserklärung

Sie haben das Recht, Ihre datenschutzrechtliche Einwilligungserklärung jederzeit zu widerrufen. Durch den Widerruf der Einwilligung wird die Rechtmäßigkeit der aufgrund der Einwilligung bis zum Widerruf erfolgten Verarbeitung nicht berührt.

9. Recht auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde

Unbeschadet eines anderweitigen verwaltungsrechtlichen oder gerichtlichen Rechtsbehelfs steht Ihnen das Recht auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde, insbesondere in dem Mitgliedstaat ihres Aufenthaltsorts, ihres Arbeitsplatzes oder des Orts des mutmaßlichen Verstoßes, zu, wenn Sie der Ansicht sind, dass die Verarbeitung der Sie betreffenden personenbezogenen Daten gegen die DSGVO verstößt.

Die Aufsichtsbehörde, bei der die Beschwerde eingereicht wurde, unterrichtet den Beschwerdeführer über den Stand und die Ergebnisse der Beschwerde einschließlich der Möglichkeit eines gerichtlichen Rechtsbehelfs nach Art. 78 DSGVO.

Data Protection Policy

This a non-binding translation into English. The only legally binding text is the German "Datenschtutzerklärung" above.

All references are to the German text of the General Data Protection Regulations (GDPR, German: Datenschutz-Grundverordnung, DSGVO).

Data protection is of particular importance to me. Use of my electronic journal pages is possible without any indication of personal data.

The processing of personal data, such as the name and e-mail address of a person, is always carried out in accordance with the General Data Protection Regulation (GDPR) and in accordance with the country-specific data protection regulations applicable to me. By means of this data protection declaration I would like to inform the public about the type, scope and purpose of the personal data collected, used and processed by me. Furthermore, data subjects will be informed of their rights by means of this data protection declaration.

As data controller, I have implemented numerous technical and organisational measures to ensure the utmost protection of the personal data processed via this website. Nevertheless, Internet-based data transmissions, like e-mail, may in principle contain security risks, so that absolute protection cannot be guaranteed. For this reason, every person concerned is free to transmit personal data to me also in alternative ways.

I. Name and address of the person responsible

The person responsible in the sense of the General Data Protection Regulation and other national data protection laws of EU member states as well as other data protection regulations is:

Tobias Zywietz
Hauptstr. 10
75245 Neulingen
Germany
Phone: 07237-44 39 03
E-mail: mep-bulletin@zobbel.de
Website: www.zobbel.de

II. General information about data processing

1. Scope of processing of personal data

In general, I only process personal data of users if this is necessary to provide information by way of a mailing-list. The further processing of personal data only takes place with the user's consent.

2. Legal basis for the processing of personal data

Insofar as I obtain the consent of the data subject for the processing of personal data, Art. 6 para. 1 lit. a EU General Data Protection Regulation serves as the legal basis for the processing of personal data.

In the processing of personal data required for the performance of a contract to which the data subject is a party, Art. 6 para. 1 lit. b DSGVO serves as the legal basis. This also applies to processing operations that are necessary to carry out pre-contractual measures.

As far as the processing of personal data is necessary for the fulfilment of a legal obligation, which is subject to me, Art. 6 Abs. 1 lit. c DSGVO serves as legal basis.

In the event that the vital interests of the data subject or another natural person require the processing of personal data, Article 6(1)(d) DSGVO serves as the legal basis.

If processing is necessary to safeguard a legitimate interest of mine or of a third party and if the interests, fundamental rights and freedoms of the data subject do not outweigh the former interest, Art. 6 para. 1 lit. f DSGVO serves as the legal basis for processing.

3. Deletion time of data and storage

The personal data of the person concerned will be deleted or blocked as soon as the purpose of storage ceases to apply. Furthermore, data may be stored if this has been provided for by the European or national legislators' regulations, laws or other provisions to which the person responsible is subject. The data will also be blocked or deleted if a storage period prescribed by the aforementioned standards expires, unless there is a need for further storage of the data for the conclusion or fulfilment of a contract.

III. Mailing-List

Every user is free to subscribe for free to my mailing list via e-mail. This does not create any obligations for the user.

1. Description and scope of data processing

The following data is collected:

1. surname and first name of the user
2. e-mail address of the user

2. Legal basis for data processing

The legal basis for the temporary storage of data is Art. 6 para. 1 DSGVO.

3. Purpose of data processing

The purpose of the mailing list is to provide the user with information about the contents and appearance of the journal.

4. Storage duration

The user can leave the mailing list at any time. The data will be deleted immediately.

5. Possibility of objection and elimination

The collection of data for the provision of the mailing list is absolutely necessary for the operation of the mailing list. Consequently, there is no possibility of objection on the part of the user. The user can, however, object to the storage at any time and thus leave the mialing list.

IV. E-Mail contact

1. Description and scope of data processing

You can contact me via the e-mail address provided on my website. In this case, the user's personal data transmitted by e-mail will be stored. In this context, the data will not be passed on to third parties. The data is used exclusively for processing the conversation.

V. Rights of the person concerned

If your personal data is processed, you are affected within the meaning of the DSGVO and you have the following rights vis-à-vis the person responsible:

1. The right to information

You can ask the person in charge to confirm whether personal data concerning you will be processed by me. If such processing is available, you can request the following information from the person responsible:

(1) the purposes for which the personal data are processed;
(2) the categories of personal data processed;
(3) the recipients or categories of recipients to whom the personal data concerning you have been or are still being disclosed;
(4) the planned duration of the storage of the personal data concerning you or, if specific information on this is not possible, criteria for determining the storage period;
(5) the existence of a right to rectification or deletion of personal data concerning you, a right to limitation of processing by the controller or a right to object to such processing;
(6) the existence of a right of appeal to a supervisory authority;
(7) any available information on the origin of the data if the personal data are not collected from the data subject;
(8) the existence of automated decision-making including profiling in accordance with Art. 22 para. 1 and 4 DSGVO and – at least in these cases – meaningful information on the logic involved and the scope and intended effects of such processing for the data subject.

You have the right to request information as to whether the personal data concerning you is transferred to a third country or to an international organisation. In this context, you may request to be informed of the appropriate guarantees pursuant to Art. 46 DSGVO in connection with the transmission. This right to information may be limited to the extent that it is likely to make it impossible or seriously impair the realisation of research or statistical purposes and the limitation is necessary for the fulfilment of research or statistical purposes.

2. The right of correction

You have a right of rectification and/or completion vis-à-vis the data controller if the personal data processed concerning you are incorrect or incomplete. The person responsible shall make the correction without delay.

Your right to correction may be limited to the extent that it is likely to render impossible or seriously prejudicial the achievement of the research or statistical purposes and the limitation is necessary for the fulfilment of the research or statistical purposes.

3. Right to limitation of processing

Under the following conditions, you may request that the processing of personal data concerning you be restricted:

(1) if you dispute the accuracy of the personal data concerning you for a period that enables the data controller to verify the accuracy of the personal data;
(2) the processing is unlawful and you refuse to delete the personal data and instead request the restriction of the use of the personal data;
(3) the data controller no longer needs the personal data for the purposes of the processing, but you do need them to assert, exercise or defend legal claims, or (4) if you have filed an objection to the processing pursuant to Art. 21 para. 1 DSGVO and it has not yet been determined whether the legitimate reasons of the person responsible outweigh your reasons. If the processing of personal data concerning you has been restricted, such data may only be processed - apart from being stored - with your consent or for the purpose of asserting, exercising or defending rights or protecting the rights of another natural or legal person or on grounds of an important public interest of the Union or a Member State.

If the processing restriction has been limited according to the above conditions, you will be informed by the person responsible before the restriction is lifted.

Your right to limitation of processing may be limited to the extent that it is likely to render impossible or seriously prejudicial the achievement of research or statistical purposes and the restriction is necessary for the fulfilment of research or statistical purposes.

4. The right of deletion

a) Duty of deletion

You may request the data controller to delete the personal data relating to you immediately, and the data controller is obliged to delete this data immediately, if one of the following reasons applies:

(1) The personal data concerning you are no longer necessary for the purposes for which they were collected or otherwise processed.
(2) You revoke your consent, on which the processing was based pursuant to Art. 6 para. 1 lit. a or Art. 9 para. 2 lit. a DSGVO, and there is no other legal basis for the processing.
(3) You file an objection against the processing pursuant to Art. 21 para. 1 DSGVO and there are no overriding legitimate reasons for the processing, or you file an objection against the processing pursuant to Art. 21 para. 2 DSGVO.
(4) The personal data concerning you have been processed unlawfully.
(5) The deletion of personal data relating to you is necessary to fulfil a legal obligation under Union law or the law of the Member States to which the data controller is subject.
(6) The personal data concerning you were collected in relation to information society services offered pursuant to Art. 8 para. 1 DSGVO.

b) Information to third parties

If the data controller has made the personal data concerning you public and is obliged to delete it pursuant to Art. 17 para. 1 DSGVO, he shall take appropriate measures, including technical measures, taking into account the available technology and the implementation costs, to inform data processors who process the personal data that you as the data subject have requested the deletion of all links to this personal data or of copies or replications of this personal data.

c) Exceptions

The right to cancellation does not exist if the processing is necessary

(1) to exercise freedom of expression and information;
(2) to fulfil a legal obligation required for processing under the law of the Union or of the Member States to which the controller is subject, or to perform a task in the public interest or in the exercise of official authority conferred on the controller
(3) for reasons of public interest in the field of public health pursuant to Art. 9 para. 2 lit. h and i and Art. 9 para. 3 DSGVO;
(4) for archiving purposes in the public interest, scientific or historical research purposes or for statistical purposes pursuant to Art. 89 para. 1 DSGVO, insofar as the law referred to under a) is likely to make it impossible or seriously impair the attainment of the objectives of such processing, or
(5) to assert, exercise or defend legal claims.

5. Right to information

If you have exercised your right to have the data controller correct, delete or limit the processing, he/she is obliged to inform all recipients to whom the personal data concerning you have been disclosed of this correction or deletion of the data or restriction on processing, unless this proves impossible or involves a disproportionate effort. Recipients have the right vis-à-vis the person responsible to be informed about these recipients.

6. Right to data transferability

You have the right to receive the personal data concerning you that you have provided to the person responsible in a structured,

common and machine-readable format. In addition, you have the right to transmit this data to another person in charge without obstruction by the person in charge to whom the personal data was provided, provided

(1) processing is based on consent pursuant to Art. 6 para. 1 lit. a DSGVO or Art. 9 para. 2 lit. a DSGVO or on a contract pursuant to Art. 6 para. 1 lit. b DSGVO and

(2) processing is carried out by means of automated methods

In exercising this right, you also have the right to request that the personal data concerning you be transferred directly from one data controller to another data controller, insofar as this is technically feasible. The freedoms and rights of other persons must not be affected by this.

The right to transferability shall not apply to the processing of personal data necessary for the performance of a task in the public interest or in the exercise of official authority conferred on the controller.

7. Right of objection

You have the right to object at any time, for reasons arising from your particular situation, to the processing of personal data concerning you under Article 6(1)(e) or (f) of the DSGVO; this also applies to profiling based on these provisions.

The data controller no longer processes the personal data concerning you, unless he can prove compelling reasons worthy of protection for the processing, which outweigh your interests, rights and freedoms, or the processing serves to assert, exercise or defend legal claims.

If the personal data concerning you are processed for direct marketing purposes, you have the right to object at any time to the processing of the personal data concerning you for the purpose of such advertising; this also applies to profiling, insofar as it is associated with such direct marketing.

If you object to the processing for direct marketing purposes, the personal data concerning you will no longer be processed for these purposes.

You have the possibility to exercise your right of objection in connection with the use of Information Society services by means of automated procedures using technical specifications, notwithstanding Directive 2002/58/EC.

For data processing for scientific, historical or statistical research purposes:
You also have the right to object to the processing of personal data concerning you for scientific or historical research purposes or for statistical purposes pursuant to Art. 89 para. 1 DSGVO for reasons arising from your particular situation.

Your right of objection may be limited to the extent that it is likely to make it impossible or seriously impair the realisation of the research or statistical purposes and the limitation is necessary for the fulfilment of the research or statistical purposes.

8. Right to revoke the declaration of consent

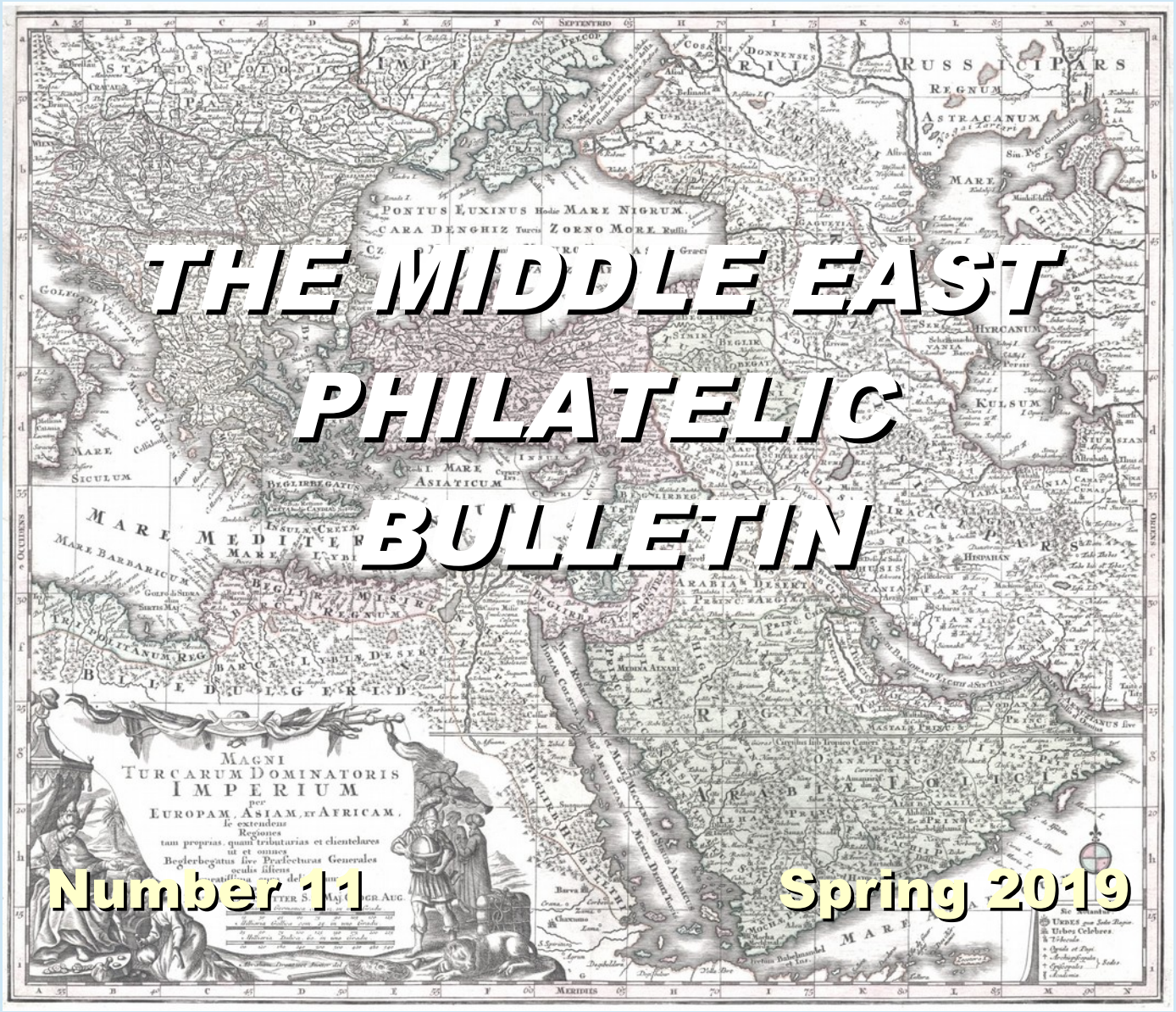
You have the right to revoke your data protection declaration of consent at any time. The revocation of consent shall not affect the legality of the processing carried out on the basis of the consent until revocation.

9. Right of appeal to a supervisory authority

Without prejudice to any other administrative or judicial remedy, you have the right of appeal to a supervisory authority, in particular in the EU member state where you reside, work or suspect the infringement, if you believe that the processing of personal data concerning you is contrary to the DSGVO.

The supervisory authority to which the complaint has been submitted shall inform the complainant of the status and results of the complaint, including the possibility of a judicial remedy under Article 78 DSGVO.

Please come forward with your articles, research notes, queries, and images! MEPB needs interesting new material!



THE MIDDLE EAST PHILATELIC BULLETIN

Number 11 Spring 2019

Some of the Articles in Preparation:

More Bolthausen Picture Post Cards

Contemporaneous Records of the Jerusalem I Overprinting

The French Military Mission in Hejaz

Danish Mission in At-Tayieh

Hatay Postal War 1939

Overland Mail: Route Instruction Label Types

The Jordan Revenue and "Aid" Overprint Stamps

Manuscript Re-Valuations of Jordan IRCs

Archive: Mail Communications and the Indian Post Office in the Persian Gulf

Archive: Palestine Gazettes Index 1919–1929