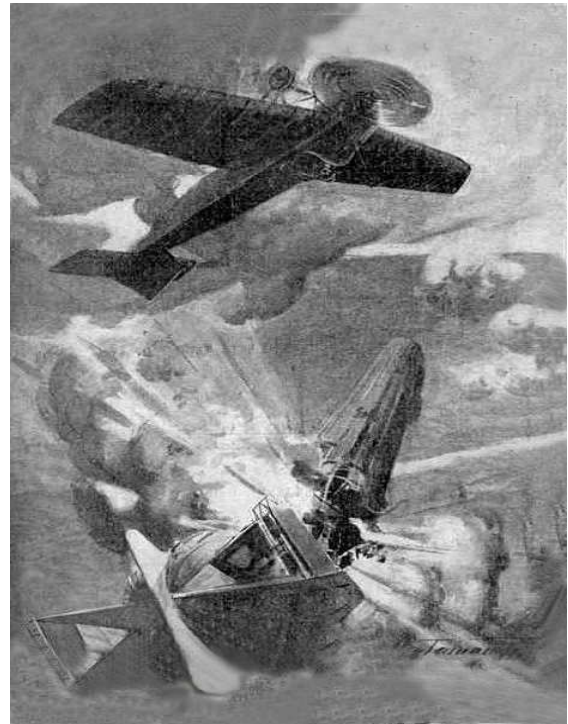


Vom Himmel , durch die Hölle in ´s Klosterbett .

Das „geschenkte Leben „ des Alfred Mühler, Höhensteuermann auf Heeres-Luftschiff LZ 37, 1915

*Ergebnis einer Spurensuche von
Günter Dick, Sankt Augustin*



30 Seiten mit 20 Abbildungen,

© Alle Rechte vorbehalten

Stand : 5.3.2015

Aus dem Himmel, durch die Hölle, in´s Klosterbett .

Das „geschenkte Leben“ des Alfred Mühler.

von Günter Dick - Sankt Augustin

Nicht jedem Teilnehmer des Ersten Weltkrieges, war ein solches Schicksal beschieden. Millionen junger Menschen mussten damals an allen Fronten sinnlos unter schrecklichsten Bedingungen ihr Leben lassen oder kamen nur noch als Krüppel verstümmelt zurück in ihre Heimat. Ein sinnloser Weltkrieg, heraufbeschworen durch degenerierte „Adels-Eliten“ mit ihren maßlosen nationalistischen Vorstellungen, die nicht nur so im Deutschen Kaiserreich, sondern bei allen an diesem Krieg beteiligten europäischen Nationen vorherrschte.

Das Schicksal (oder war es ein Fingerzeig Gottes ?) ging dagegen mit Höhensteuermann Alfred Mühler (1887 – 1945)¹ auf dem Heeres-Luftschiff LZ 37, unter dem Kommando des Kreuztaler Luftschiffkommandanten Otto van der Haegen, (1887 Kreuztal - 1915 Gent)² im Juni 1915 recht gnädig um. Mühler war der einzige Überlebende der insgesamt 9 -köpfigen Besatzung des LZ 37 das als erstes deutsches Luftschiff überhaupt in voller Fahrt von dem britischen Piloten Reginald Warneford (23) über Gent in der Nacht vom 7.Juni 1915 nicht abgeschossen, sondern von oben in voller Fahrt regelrecht abgebombt wurde.

Dies war damals das erste und es blieb das einzige Mal, dass etwas auf diese Art und Weise geschehen ist.

- 1 Diese Geschichte der wundersamen Rettung von Steuermann Alfred Mühler ist in der Literatur nach dem Ersten Weltkrieg in Deutschland mehrmals „süffisant“ erwähnt, jedoch über die Jahrzehnte wohl hier weitgehend in Vergessenheit geraten.
Heinrich Wandt : „ Erothik und Spionage in der Etappe Gent“ , Seite 82 –86 , AGIS - Verlag, Wien-Berlin 1929
Ernst Lehmann : „Auf Luftpatrouille und Weltfahrt“ Seite 45-46 , Wegweiser Verlag, Berlin 1936

Dagegen blieb das „geschenkte Leben“ des **Alfred Mühler**, während und nach dem Ersten Weltkrieg völlig unbekannt. Ebenso war seine Herkunft und Geburtsdaten selbst aus o.a. Literatur nirgendwo zu ergründen. Der Autor führte daher zeit- und kostenaufwändige Recherchen durch, so dass ihm darüber heute der lückenlose Lebenslauf, vorliegt. Bereits in Teilen erfolgte Veröffentlichungen, die auf diese Daten zurückgreifen, beruhen nachweislich alle auf diese Recherche-Ergebnissen des Verfassers.

- 2 **Otto van der Haegen**, (* 23.5.1887 in Kreuztal, + 7.6.1915 – Gent / Sint Amandsberg), 1. Kommandant auf LZ 37 .
Er war der jüngste und einzigste Sohn unter 7 älteren Schwestern von Jan Livien van der Haegen (1839 Ninove / Be. - 1913 Siegen) aus erster und zweiter Ehe. Er war begeisterter Ballonfahrer Hobbyfotograf und machte die ersten Luftaufnahmen aus dem Zeppelin von seiner Heimatregion.

s.a. Dr. Hans Kruse „Das Siegerland vom Luftschiff aus gesehen“ „Siegerland“ 4.Bd. 3.- 4. Heft, Sept. 1920, S. 89 –112

Die im Bildarchiv des LWL-Münster online gestellten 14 Luftaufnahmen von Otto van der Haegen aus den Jahren 1913-15 wurden durch die Hinweise des Verfassers erkannt und letztlich auch dann entsprechend beschriftet. Ihre Herkunft war nach der Übernahme der alten Bildbestände aus dem ehem. Medienzentrum Arnsberg bis Anfang 2009 beim LWL – Münster unerkannt geblieben.
s.a. Markus Köster : „ Siegerland“ , Bd.86 /Heft 1, 2009, Seite 33-48

(<http://www.lwl.org/LWL/Kultur/LWL-LMZ/Bildarchiv>)

Im weiteren Verlauf des Krieges musste man noch über 40 derartiger Luftschiff-Vernichtungen , vor allem nach Einführung der Phosphormunition im Jahr 1916 bei den Boden-Luft-Abwehrkanonen und den Flugzeug-Maschinengewehren bei den ständig weiterentwickelten Flugzeugen verzeichnen , doch war anfangs der Glaube an der Richtigkeit dieser „Zeppelin´schen Kriegsstrategie „ noch weit verbreitet. Graf Zeppelin war es der die Deutsche Heeresleitung mit seiner „fixen Idee“ letztlich überzeugen konnte, weil er auch fest daran glaubte mit der Bombardierung britischer Städte „das perfide Albion „ in die Knie zwingen zu können.

Der Weg zur Katastrophe für LZ 37 und seiner Besatzung .

Das Luftschiff LZ 37 im April nach seiner Fertigstellung und Erprobung auf der Werft in Potsdam unter das Kommando von Oblt. Otto van der Haegen gestellt worden, der schon vor Ausbruch des Weltkrieges Ausbildungsleiter u.a. auch im Luftschiffer-Bataillon III in Köln –Bickendorf gewesen ist. Kurz nach Kriegsbeginn war er als 1. Offizier unter dem Kommandanten Konrad Andree´ bei der Erkundungsfahrt mit Verlust von LZ 23 (Z VIII) im Elsaß beteiligt und übernahm danach mit einem Teil des Kölner Bataillons in Berlin - Johannisthal ein Schulkommando auf dem vom Heer konfiszierten DELAG - Luftschiff LZ 13 (-HANSA-) , das ab Sept. 1914 als Schulschiff zur Ausbildung weiterer Luftschiff-Besatzungen diente.

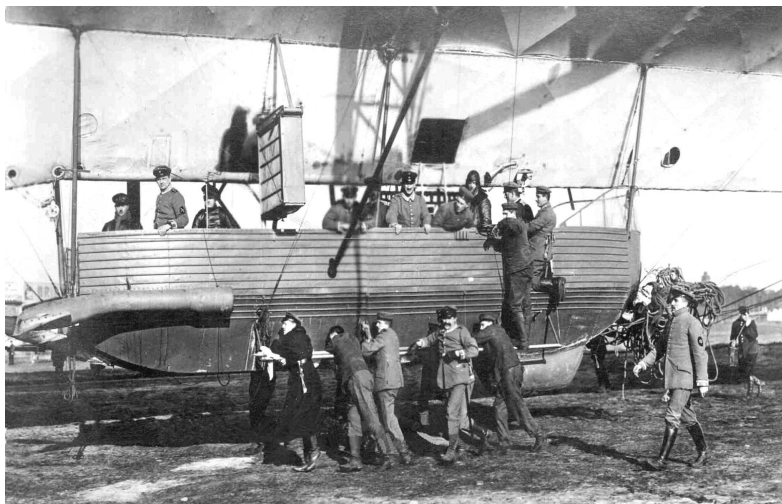


Abb. 1

Führergondel LZ 13 (Hansa) 1914/15 in Johannisthal beim rückwärtigen Einhalten mit der erkennbaren Mannschaft des Luftschifferbataillon III aus Köln-Bickendorf

v.li. Otto v.d. Haegen , Steuermann Alfred Mühler, 7.Pers. Maschinist Willy Müller. mit Lederhaube. Die 5. Pers. mit beiden Händen auf Reeling stützend, ist auf anderen LZ 37- Mannschaftsfotos wieder erkennbar, jedoch konnte der zugehörige Name noch nicht gefunden werden.
2. Pers. v. re., vermutlich der Maschinist Karl Clauss

Foto: Postkartenverlag Paul Hoffmann – Berlin 1915

Eine Postkarte, die der Bonner Maschinist Willy Müller³ am 2.Januar 1915 an seinen damaligen Freund und späteren Schwager Josef Trimborn sandte, bestätigt letztlich die Versetzung der Gruppe von Köln nach Berlin-Johannisthal. Ganz offenbar war die Übernahme des bereits ab Anfang 1915 auf der Zeppelin-Werft in Potsdam im Bau befindliche Heeres-Luftschiff LZ 37 damals schon vorgesehen .

3 Wilhelm (Willy) Müller (*17.7.1888 Bonn, + 7.6.1915 Gent- Sint Amandsberg, Maschinist auf LZ 37 s.a. Günter Dick :
„ Vom Himmel durch die Hölle in den Tod „
Bonner Geschichtsblätter, Bd. 64, / 2014, Seite 197 – 212,
Herausgeber : Bonner Heimat- u. Geschichtsverein und StA. Bonn.

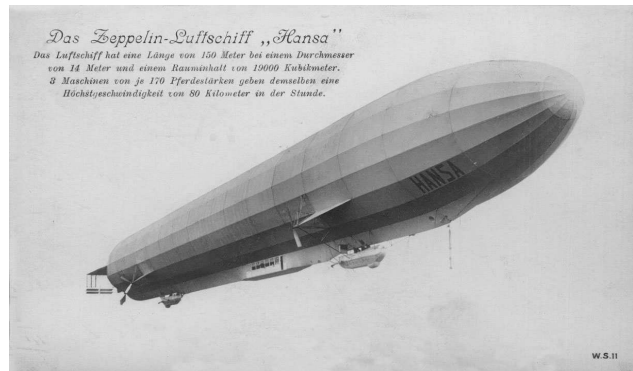
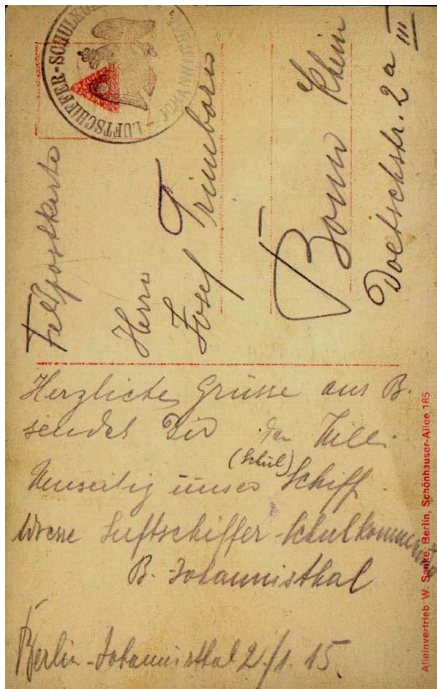


Abb. 2

Ansichtspostkarte vom Maschinisten Wilhelm (Willy) Müller an seinen Freund u. späteren Schwager Josef Trimborn in Bonn vom 2.1.1915

Vorderseite zeigt das Heeres- Schulschiff LZ 13 (Hansa) in voller Fahrt.

(Privatbesitz)

Das neue Luftschiff LZ 37 wurde nach seiner letzten und siebten Abnahmefahrt am 31.3.1915⁴ von der Werft in Potsdam, nach Johannisthal und danach zur Luftschiffhalle in Gotha überführt .



Abb. 3

Heeres-Luftschiff LZ 37 auf dem Zeppelin-Werftgelände am Templiner See in Potsdam .
 Erstfahrt 4.3.1915, letzte u. siebte Abnahmefahrt am 31.3. 1915,
 3 Maybach Motore a` 210 PS, davon 1 Motor in der vorderen Führergondel, Gasvolumen 22.470 m³ in
 18 Gaszellen, Rumpf-Durchmesser:14,9 m, Länge 158 m deutlich erkennbar die obere Bugplattform
 mit MG-Stand

Zeppelin Archiv Friedrichshafen, Ausschnitt, bearb. Verf.

- 4 Berichte der sieben Erprobungsfahrten : > Zeppelin-Archiv-Friedrichshafen.
 In den Fahrberichten sind die Mannschaftsmitglieder des Kommandos LZ 37 und ihre Tätigkeitsbereiche namentlich aufgeführt. Der Obersteuermann Alfred Mühlner war u.a. bei allen Fahrten immer am Höhensteuer mit dabei. Letzte Abnahmefahrt erfolgte mit 22 Personen an Bord.
 Oblt. van der Ha(e)gen und Oblt. Ackermann nur als Begleitperson.

Ein Mannschaftsfoto⁵ des Kommandos LZ 37 wahrscheinlich aufgenommen während ihres kurzen Zwischenaufenthaltes in Berlin-Johannisthal zeigt Abb. 4

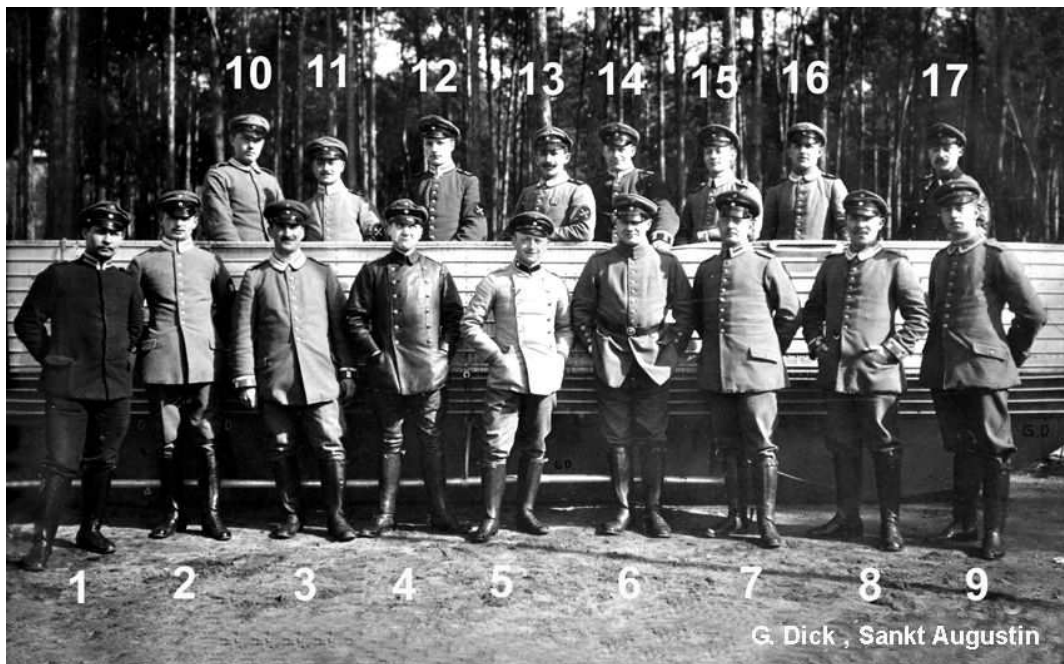


Abb. 4

Luftschiffer-Kommando LZ 37 in Berlin-Johannisthal, vor einer Luftschiff-Ersatz-, bzw. -Übungsgondel, Anfang April 1915

Nur folgende Personen konnten bisher zweifelsfrei wiedererkannt werden:

2 - Alfred Mühler- Obersteuermann (laut seinem Bericht aus dem Jahr 1938 !) / **5** - 1. Kommandant Oblt. Otto van der Haegen / **15**- Maschinist Willy Müller-Bonn , **17** - Maschinist Karl Claus - Esslingen-Mettingen

3 - ist zwar auf weiteren Mannschaftsfotos immer leicht wieder zu erkennen, jedoch konnte der zugehörige Name, evtl. über entsprechende Vergleichsfotos, noch nicht gefunden werden .

Der spätere 2. Kommandant auf LZ 37, Kurt Ackermann war zu dem Zeitpunkt noch beim Kommando LZ 17 (Sachsen) unter Kommandant Ernst Lehmann und kam offenbar erst in Köln wieder zur LZ 37-Mannschaft hinzu. (s.a. Abb. 6)

Von Gotha aus wurde LZ 37 am 18.4. 1915 über die Heimatregion des Kommandanten, zur „Reichsluftschiffhalle“ in Köln -Bickendorf überführt. Die rd. 300 km lange Fluglinie von Gotha nach Köln liegt nahezu auf gleichem Breitengrad und führt bei Westkurs genau über des Siegerland hinweg. Otto van der Haegen wich aber dabei ab seinem Heimatort Kreuztal vom weiteren direkten West-Kurs nach Köln ab und wählte eine Südroute entlang des Siegtales. Bei dieser Überführungsfahrt entstanden auch noch einige der ersten Luftbildaufnahmen vom Siegerland, z.B. den Geiweider Eisenwerken , der Stadt Siegen und zuletzt noch von der Abtei auf dem Michaelsberg in Siegburg, die Hans Kruse, in der Zeitschrift „Siegerland“ (Bd. 4- Heft 3/4, Sept. 1920) damals mit veröffentlicht hat.

5 Foto aus Nachlaß von Elfriede Schneider (1903-1972) - Ferndorf, Nichte von Otto van der Haegen. (Privatbesitz)

Gleiches Mannschaftsfoto wurde auch im Augenzeugenbericht von Alfred Mühler verwendet, den er in der Soldatenzeitung „Kyffhäuser „, Nr. 19 vom 8.5.1938 veröffentlichten ließ. Dieses Zeitungsfoto ist jedoch durch die schlechte Druckqualität kaum reproduzierfähig.

Geeignete andere Quellen für dieses Repro-Foto, sind dem Verfasser bisher nicht bekannt.

Die Landung in Köln-Bickendorf hätte beinahe schon bereits dort zu einer Katastrophe geführt. Die Motoren waren bereits abgestellt und der Kommandant hatte schon mit den Maschinisten das Schiff verlassen, die Haltemannschaft war bereit zur Einhallung, als starke Windböen ihnen das Luftschiff aus den Händen riß. Es trieb nach ein paar harten Bodenberührungen, antriebslos über Köln in südlicher Richtung ab.

Über die einstündige Rückführung zum Landeplatz und Rettung des Schiffes gibt es heute zwei widersprüchliche Berichte. Einen vom Soldaten Lipski ⁶ aus der Haltemannschaft, der sich über das Halteseil, das er versäumt hatte rechtzeitig los zu lassen, in die vordere Führergondel retten konnte. Nach seiner Darstellung hätte er dann die Motoren wieder zum Laufen gebracht und das Schiff dann alleine auch zum Landeplatz zurückgesteuert.

Der Obersteuermann Alfred Mühler schildert dagegen in seinem Augenzeugenbericht, den er erst 23 Jahre später in der Soldatenzeitschrift „Kyffhäuser“ ⁷ im Jahre 1938 veröffentlicht hat, dass es ihm allein gelungen wäre das Schiff aus 1500 m Höhe zum Landeplatz in Bickendorf zurückzuführen, nachdem die „Maschinisten“ die Motoren hätten wieder starten können.

*„Stolz und kühn steuerte ich nun den Landungsplatz an. Dessen war ich mir sicher: Von unten mußte sich das wohl ganz prächtig gemacht haben und mein Kommandant würde mit mir zufrieden sein“.[...] Der Kommandant (Otto van der Haegen – Anm. Verf.) sprach der Besatzung seinen Dank aus, er lobte besonders mein zielbewusstes Handeln und mein persönliches Können.
„Mit solcher Besatzung könnte ich selbst in die Hölle fahren“*

Durch diese Havarie waren am Schiffsgerippe und an einem Propellerantrieb erhebliche Schäden aufgetreten, die einige zeitaufwändige Reparaturarbeiten erforderlich machten. Das verschaffte der Mannschaft letztlich einen schönen Kurz-Urlaub im Kölner Mai, ehe es zum Kriegseinsatz nach Westen weiterging. Wie Abb.5 zeigt wusste man schon, wie man sich diese Zeit vertreiben konnte.

6 <http://www.luftfahrtarchiv-koeln.de/lipski.htm> (Zugriff 15.1.2015)
Schiffsrettung durch den braven Muketier Lipski, Bericht von Bernhard Fassbender – Köln

7 Alfred Mühler : „ Mit LZ 37 aus 2000 m Höhe brennend abgestürzt.“
Kyffhäuser Nr. 19 vom 8.5.1938, Seite 446-447



Abb 5

Kommando LZ 37 in Wartestellung, - „Siesta“ vor der Reichsluftschiffhalle in Köln-Bickendorf im April-Mai 1915

v .li. : 2. Pers. - Höhensteuermann Alfred Mühler , 3. Pers. - Maschinist Willy Müller- Bonn , es bleibt lediglich eine Vermutung, dass ganz rechts der „Musketier Lipski“, sitzt, der angeblich später an der Westfront bei einem anderen Luftschifferbataillon gefallen ist.

VDK-Gräber-Suche blieb leider bisher erfolglos.

(Privatbesitz) Ausschnitt bearb. Verf.

Nach den erforderlich gewordenen umfangreichen Reparaturen am Schiffgerippe, in der Kölner Luftschiffhalle, wurde noch eine obligatorische Guppenaufnahme der LZ 37-Mannschaft gemacht.



G. Dick, Sankt Augustin

Abb. 6

LZ 37 – Mannschaft Mai 1915, vor der Luftschiffhalle in Köln-Bickendorf.

Es konnten bisher hier nur 4 Personen namentlich genau identifiziert werden:

2.= Maschinist Karl Clauss, **7** = 1. Kommandant Otto van der Haegen, **9** = 2. Kommandant Kurt Ackermann (anhand Gesichtsvergleiche vorliegender Fotos seines 14 Jahre älteren Bruders Otto, sowie vom Vater Carl und Großvater Louis Ackermann), **11** = Maschinist Willy Müller- Bonn. Zu vermuten bleibt **10** = Höhensteuermann Alfred Mühler. **12** = hat zwar hohe Wiedererkennungsmkmale, jedoch ist sein Name (noch) unbekannt

Ansichtspostkarte, lt. Poststempel abgesendet am 30.5.1915 von Willy Müller - Bonn an seinen Freund Josef Trimborn der in der Kraftfahrzeug- Kompanie in Brügge diente.

(Privatbesitz), bearb. Verf.

Danach erfolgte die Überführung zum Kriegseinsatz in der Nacht vom 28.Mai 1915⁸ in 4 Std. Fahrzeit zum Einsatzhafen Brüssel-Etterbeek. Die dort bereits bestehende ältere Luftschiffhalle aus Vorkriegszeit war für LZ 37 vom Heer entsprechend verlängert worden. Sie stand damals auf dem Gelände der heutigen Brüsseler Universität.

In der nur 6 km weiter nördlich gelegenen Luftschiffhalle in Brüssel-Evere war bereits LZ 38 unter Befehl von Hptm. Erich Linnarz stationiert. Dieses Luftschiff erreichte am 31.Mai 1915 erstmalig London und entlud dort seine Bombenlast auch über Wohngebiete. LZ 37 soll sich auch angeblich an dieser Angriffsfahrt schon beteiligt haben, aber infolge heftigem Geschütz -Beschuss über Swale-Borough umgekehrt und unverrichteter Dinge zur Basis Etterbeek zurückgekehrt sein.⁹

Erste ausgeführte und letzte Feindfahrt des LZ 37 . Der Hölle entgegen.

Am Sonntag Abend , am 6.Juni 1915 erhielt der Kommandant den Marschbefehl zu einer Angriffsfahrt nach England. Aus seiner Truppe hatte Otto van der Haegen neben seinem Berliner Freund, als 1. Offizier Kurt Ackermann , noch weitere sieben besonders zuverlässige Personen aus seiner Truppe (1. Zug) ausgewählt. Die Besatzung war auf ein Minimum beschränkt worden, weil man eine maximale Anzahl Bomben an Bord mitführen wollte.

Zu dieser Angriffsfahrt auf London waren ebenfalls noch die Luftschiffe LZ 38 (Brüssel Evere), LZ 39 (Brüssel –Agathe-Berchem) und das Marine-Luftschiff L9 / LZ 36 (Hage/Ostfriesland) beauftragt worden. LZ 38 mußte aber vorzeitig wg, Motorprobleme nach seiner Basis Evere zurückkehren.

Alfred Mühler schreibt in seinem Bericht 1938 recht euphorisch :

„ Endlich durften wir also ran an den Feind ! [...] Nun war der Augenblick gekommen, wo jeder an seinem Posten stand und seinen Mann zu stehen hatte.“

Noch vor Mitternacht erreichte man Dover und warf dort, trotz britischem Abwehrbeschuß , einige Bomben ab und drehte nach Süden ab, da über die Funkentelegraphie entsprechende geänderte Anweisungen wg. schlechter Wetterlage an den Kommandanten erfolgt waren. (nur das Marine-Luftschiff L9/ -LZ 36 unter Kapt. Heinrich Matthy wirft seine Bomben über der engl. Stadt Hull ab und kehrt zur Basis zurück)

Nachdem LZ 37 weisungsgemäß die verbliebene Bombenladung über die im Bau befindliche Gleisanlagen in Calais abgeworfen hatte, begab man sich auf die Rückfahrt entlang der Küste bis Leuchtfeuer Ostende, dann Richtung Brügge – Gent zur Basisstation Brüssel – Etterbeek.

8 Datum von Gen. Lt. a.D. Fr. Stahl am 25.5.1973, - nach handschriftl. Vermerk in der LZ 37- Akte im Zeppelin-Archiv, Friedrichshafen.

9 Flieger –Ring-Nachrichtenblatt Nr. 40 /Juli 1926, Seite 20



Abb. 7 Fahrtroute LZ 37 und Flugroute Reginald Warneford in der Nacht vom 6. / 7. Juni 1915

Hintergrundkarte: www.bing.com/maps

Die wirklichen Schäden die man bei dieser Angriffsfahrt dem Feind zugefügt hatte, waren bei der vorherrschende Dunkelheit nicht wirklich auszumachen. Die angeordneten Schäden waren damals wohl in keiner Weise mit solchen Bombenschäden vergleichbar, wie man sie aus dem 2. Weltkrieg her kennt, aber die psychologische Wirkung vor allem bei der Zivilbevölkerung soll damals schon recht erheblich gewesen sein.

Jede „Wunderwaffe“ erzeugt auch eine wirksame Gegenwehr.

Der britischen Luftabwehr war das Treiben der Luftschiffe in dieser Nacht nicht verborgen geblieben. Von ihrem Stützpunkt Veurne bei Dünkirchen aus starteten nacheinander vier Flieger mit dem Auftrag die Luftschiffhallen in Brüssel zu bombardieren. Zwei von Ihnen schafften es auch die Halle in Evere in Brand zu bomben und dabei gleichzeitig das darin liegende Luftschiff LZ 38 zu vernichten.

Der Pilot Rose, der auch mit Reginald Warneford (23) um 1 Uhr nachts gestartet war, musste mit seinem Einsitzer wegen Navigationsschwierigkeiten zurückkehren. Warneford war ab da im Dämmerlicht der Nacht allein mit seinem Eindecker, einer französischen Morane –Saulnier-L in Richtung Brüssel unterwegs, als er trotz nächtlichem Dämmerlicht das Luftschiff auf seiner Rückfahrt im Bereich Ostende –Brügge entdeckte. Aus eigenem Jagdfieber und Ehrgeiz änderte er sein eigentlich vorgegebenes Ziel der Bombardierung der Luftschiffhalle in Brüssel St. Agathe-Berchem. Er führte dafür 6 Stück 20 lbs. (ca. 9kg) schwere Brandbomben mit. Sie

waren hinter dem Pilotensitz aufgehängt und mussten damals noch einzeln per Hand vom Flugzeugpiloten abgeworfen werden. Er verfolgte LZ 37 im sicheren Abstand, da der Bordschütze ¹⁰ auf der oberen Plattform des Luftschiffes das MG-Feuer schon mehrmals auf ihn gerichtet hatte.

Das Luftschiff LZ 37 fährt auf einer Höhe zwischen 2000 und 2500 m , in einer damals von Flugzeugen eigentlich kaum erreichbaren Höhe.

Wenn man aber den Berichten Warnefords vom 8.Juni. an seinen Squadron-Vorgesetzten Arthur Murray Longmore (1885-1970) Glauben schenken sollte, so gelang es ihm doch mit seinem Eindecker auf ca. 3300 m (11.000 feet) auf zu steigen und von hinten bis auf ca. 2100 m (7000 Fuß) knapp über das Luftschiff zu gelangen. ¹¹

Berichte wonach LZ 37 aus unerfindlichen Gründen an Höhe verloren und so dem brit. Piloten erst dadurch Gelegenheit geboten hätte über das Luftschiff zu gelangen, sind danach wohl nicht ganz richtig. Außerdem hat später der überlebende Höhensteuermann Alfred Mühler überhaupt nichts darüber in seinem Augenzeugenbericht erwähnt und der hätte sich doch ganz sicher daran noch erinnert, ob er damals einen entsprechenden Auftrag vom Kommandanten erhalten hatte, die Fahrhöhe zu verringern oder ob man aus anderen technischen Gründen an Fahrhöhe verloren hätte.

Eine ganz unglaubliche These wurde in diesem Zusammenhang wiederholt vom Genter Heimatkundler und Archivar Frederik Vanderstraeten des öfteren veröffentlicht und von anderen Autoren abgeschrieben.

Hiernach sollen sich angeblich so scharfe Eisnadeln an den Gasballon-Außenseiten im Inneren des LZ 37 gebildet haben, dass es zu Perforationen beim Aneinanderreiben der Gasballonhüllen gekommen sei, die so einen Traggasverlust verursacht hätten.

Obwohl so etwas auch bei den später entwickelten Kriegsluftschiffen mit Prallhöhen bis über 6000 m nicht beobachtet wurde, übersieht er, dass eine solche Eisbildung im Sommer, selbst bei Fahrhöhen knapp über 2000 m, nur einer recht regen Fantasie entsprungen sein können. Wie dort üblich, wird leider auch nie eine nachvollziehbare Quelle dazu mit aufgeführt.

Auch die Vermutung, dass LZ 37 beabsichtigt habe, die zu dieser Zeit schon unbelegte Luftschiffhalle im nur noch rd. 10 km entfernten Gontrode anzusteuern, ist nicht nachgewiesen. Diese Halle war zuvor Basis von LZ 35, der aber schon am 14. März 1915 nach einer Angriffsfahrt über Frankreich bei Aeltre notlanden und abgewrackt werden musste .

10 nach Angabe in Anm. 7 war der Sergeant Hermann Kirchner als Bordschütze eingeteilt.

11 <http://www.victoriacross.org.uk/bbwarnef.htm> (Zugriff 20.1.2015)

Sieht man sich in Abb. 7 die Fahrtroute an, so hätte LZ 37 auch schon längst eine Richtungsänderung vor , oder über Gent nach Süden einleiten müssen, wenn man die Luftschiffhalle in Gontrode denn hätte ansteuern wollen . So aber bleibt es wohl bei einer berechtigten Annahme, dass man die Fahrtrichtung zur Basis Brüssel-Etterbeek beibehalten wollte.

Es wäre ja auch durchaus zu vermuten, dass über die an Bord befindliche Funkentelegraphie evtl. die Nachricht empfangen wurde, dass die Halle in Brüssel-Evere mit dem darin befindlichen LZ 38 von feindlichen Flugzeugen kurz zuvor (ca. 1.30 Uhr) in Brand gebombt wurde und man vor den feindlichen Fliegertätigkeiten in der Region des rückkehrenden LZ 37 gewarnt hat. Nur darüber wird überhaupt nichts im Bericht von Höhensteuermann Mühler erwähnt und gerade der hätte dies sicher damals nicht unerwähnt gelassen.

Dem jungen und ehrgeizigen Piloten Warneford gelingt es also mit seinem Eindecker von hinten, angeblich sogar mit abgeschaltetem Motor, über den mächtigen. 158 m langen Luftschiffkörper zu gelangen und seine Brandbomben per Hand aus ca. 2 100 m (7000 feet) Höhe abzuwerfen.

Dem verantwortlichen MG-Schützen Sergeant Kirchner oben auf der Bugplattform, muß wohl das Herannahen des brit. Fliegers bei dem herrschenden Dämmerlicht und bei den enormen Motorengeräuschen der eigenen drei Luftschiffantriebe (3 x 210 PS Maybach) unbemerkt geblieben sein. Eine Abwehr mit seinem MG –Feuer wäre aber auch bei dieser Distanz und den ungünstigen Sichtverhältnissen kaum erfolgreich ausführbar gewesen.

Die ersten Bomben Warnefords verfehlen zwar das Ziel oder rauschen durch die Leinenbespannung hindurch ohne zu explodieren, aber seine letzte Bombe trifft offenbar die Gitterstruktur, explodiert und setzt das Schiff in Brand und bringt so eine Wasserstoff-Gaszelle nach der anderen zur Explosion.

Nach Warnefords Bericht nach seiner glücklichen Rückkehr zu seiner Basis bei Dünkirchen an seinen Squadron-Vorgesetzten Longmore war es zu dem Zeitpunkt **2. 25 Uhr.**

Zahlreiche Illustratoren und Maler haben dann später versucht das Ereignis dieser ersten Luftschiff-Vernichtung durch den jugendlichen Fliegerhelden Warneford festzuhalten. Abb. 8 ist hier nur ein Beispiel von zahlreichen bekannten Fantasie-Darstellungen, wobei es den Zeichnern offenbar damals auf realistische Bilder gar nicht so ankam. Wie hier beispielsweise dargestellt, löste sich die Führergondel nicht frühzeitig vom Schiffkörper und die Besatzung blieb auch bis kurz vor dem Aufschlag in ihren beiden Motorgondeln. Alle 8 Leichen wurden im näheren Umkreis der Aufschlagstelle beim Klosters O.L.V. Vistitatie aufgefunden.



Abb. 8

Eine der zahlreichen Phantasie-Zeichnungen vom explodierenden Zeppelin und den durch die Wucht der Explosionen auf den Rücken geworfenen Eindecker des brit. Fliegers Reginald Warneford.

Gemälde vom Illustrator Raymond Sheppard (1913 – 1958)

- wikipedia-

Fotografien der Absturzstelle gibt es verständlicherweise keine, da die kurz danach an die Unglücksstelle herbeigeeilte Deutsche Besatzungstruppe, alle derartige Bestrebungen sofort unterbunden hat. Einer Nonne die es trotzdem gewagt haben soll eine Privataufnahme zu machen, wurde sofort der Fotoapparat konfisziert und der Film vernichtet. Beim späteren Abtransport der Schiffstrümmer auf Eisenbahnwaggons scheuten sich die deutschen Etappen-Propagandisten nicht, Schilder anzubringen mit der Aufschrift „Französischer Zeppelin“. ¹²

Das Geschehen auf LZ 37 :

Im folgenden Augenzeugenbericht des Höhensteuermanns Alfred Mühler , den er später im Jahre 1938 in der Kyffhäuser -Zeitschrift veröffentlichte, lesen sich die Vorgänge auf LZ 37 wie folgt :

Wir befanden uns wohl in diesem Augenblick , in 2000 m über Gent, als plötzlich drei gewaltige Detonationen das Luftschiiff erschütterten. Ich flog vom Steuer an die Gondeltüre.

Entsetzen überkam mich, was war passiert ? –Knisterrasseln, sonst Totenstille in der Gondel (Anm. Verf. : Dies ist sehr unglaubwürdig, denn die Motore in den beiden Gondeln liefen ja zuerst noch sicher kurz weiter. Vielleicht auch ein Hinweis darauf, dass der Bericht damals von einem Journalisten der Zeitschrift redigiert wurde.)

12 Frederik Vanderstraeten, Piet Dhanens, „ Luchtschip ontploft boven Gent“ , 2011 , S. 71

Der Kommandant hing mit dem Oberkörper auf der Bordwand; der Erste Offizier (Kurt Ackermann ,> Verf.) lag gebeugt über dem Führertisch: der Seitensteuermann, der Fahringenieur (Karl Mahr, > Verf.) und der Maschinist waren auf den Boden der Gondel gefallen.— Keiner rührte sich-- bewusstlos ? Ich stand noch-- warum eigentlich ? Ein Schauer des Grauens überkam mich-- ein scheuer Blick nach der hinteren Gondel brachte mir einen neuen Schrecken---- allmächtiger Himmel --- Das Schiff brannte!

Ich will nicht verbrennen !

Durch den Hitze-Auftrieb stürzten wir anfangs noch langsam, doch dann ging 's schneller, immer schneller. Nun musste ich sterben.--- es gab kein Ausweichen, keine Rettung ! Über mir lohte die Feuerglut. Beißender Qualm umhüllte mich, brennende Stoffetzen lösten sich und flatterten über mich hinweg .- es ging gleich zum Tode .“Ich will nicht verbrennen ! „, schrie es in mir.

--- In wahnsinniger Eile jagten Gedanken durch mein Gehirn, mein ganzes Leben , meine Braut, meine Eltern, und Geschwister, alle sah ich um mich meine Todesnachricht lesend .- Gott, was kann man nicht alles in Sekunden durchdenken“ – Langsam sank auch ich um---Glimmende und schwelende Stoffreste der Schiffsbespannung fielen mir auf Gesicht und Nacken und auf meine Kameraden.

In mir schrie es immer wieder “ Ich will nicht verbrennen !“ – Pistole... jagte es aufs neue durch mein Hirn - - -Nein, wozu das alles noch ? - Mein Gott jeden Augenblick mußte der Schiffkörper aufschlagen – Noch einmal schaute ich in das gewaltige Flammengewirr — dann hatte ich abgeschlossen. Noch verspürte ich ein gewaltiges Krachen und Schüttern - -. Das Luftschiff war durchgebrochen Mir schwanden die Sinne.

Durch den Aufschlag kam mir wieder zum Bewusstsein, dass ich noch lebe. Ja, hatte ich denn geträumt ? Oder war ein Wunder geschehen ? Wo war ich den hier ? Stürzte ich immer noch ?

Aber nein, ich lag ja auf einem Bett und eine Klosterschwester stand vor mir , die ich mit großen Augen anstarrte. Über uns brannte es mit lautem Knistern und Balkenwerk fiel herab . Wo war hier ein rettender Ausweg- ich rannte so gut ich konnte, hin und her. Kein Ausweg war zu entdecken! Ja , sollte ich denn, der ich buchstäblich aus höchster Gefahr gerettet war, nun hier noch elendig verbrennen? Wo war denn die Schwester — warum ließ sie mich allein ? – Teile der Decke sackten durch, größere Mauerteile mit sich führend .

Aus Angst und Schmerzen , aufs höchste erregt, schrie ich die Wände an : Ich muß hier gerettet werden ! – Ich irrte weiter, wand mich durch ein Trümmerloch, Dort, dort schien durch ein Spalt - ein Ausweg ? – Nein das Schiffsgerippe lag von außen davor - mit aller Kraft warf ich mich dagegen, doch – ich flog zurück - - - Mein

Körper straffte sich: du musst hier dein Leben retten, schrie es erneut in mir. Du musst hier hinaus !

Verzweifelt sprang ich im Hechtsprung durch die verlagerte , halboffene Türspalte. Mit dem Tailenhaken meines Lederrocks hakte ich irgendwo an, aber die Wucht meines Anspringens ließ sie ausreißen. Ich landete draußen zwischen brennenden Schiffstrümmern und rannte nun durch die glühenden und schwelenden Luftschiffreste.

Ja , warum schoß hier niemand ? War denn hier niemand ? Ich rannte aufrecht , wie im Traum , fasste mich an die Stirn um zu fühlen, dass ich es war. Ich lief bis mich die Sinne verließen und ich erschöpft zusammenbrach.

Nach längerem Suchen will man mich im Klostergarten , bewusstlos an einer Mauer kauern aufgefunden haben. Noch benommen, sah ich zwei meiner Kameraden neben mir liegen. Meiner Erinnerung nach waren es der Kommandant (Otto van der Haegen > Verf.) und Oberleutnant Ackermann. Beide gaben noch schwache Lebenszeichen von sich. Ein großer Soldat trat an meine Bahre und sagte in beruhigtem Ton: „Du bist gut aufgehoben Kamerad , hier sind Deutsche „. Ich hatte wohl das unbestimmte Gefühl gehabt , mich in Feindesland zu befinden und mich unklar darüber geäußert. [...]

Alfred Mühler wurde in das Militärhospital II am Koophandelsplein in der Genter Stadtmitte transportiert .



Abb. 9 Militärhospital II , ehemals - Neuer Justizpalast- , in der Etappenstadt Gent, 1915
„ Adel und Offiziere genesen unter Palmen „

Rechtes Foto : Auf der Balustrade > oben links, saß Patient Alfred Mühler im Juni 1915, als das Foto Abb. 10 entstand. Heute ist in diesem Gebäude am Koophandelsplein das Kriminalamt Gent untergebracht.

Durch einen kleinen Hinweis im späteren Bericht von Mühler, dass sich das Lazarett „gegenüber dem Justizpalast“ befunden habe, konnte dieses Sonder-Hospital , das nur für Patienten aus deutschem Adel und Offiziercorps bestimmt war , vom Verfasser wiederentdeckt werden.

Im Stadtarchiv Gent hat dann Archivar Georges Antheunis dankenswerterweise noch einige Original-Aufnahmen aus der damaligen Zeit auffinden können.



Alfred Mühler nach seiner wunderbaren Rettung im Lazarett. Aufn. (5) Privataufnahmen



G. Dick , Sankt Augustin

Abb. 10 Patient Alfred Mühler im Juni 1915 im „Edel-Militär-Hospital“ Gent (Repro aus Bericht Anm. 7 - > das Originalfoto gilt als verschollen)
Foto rechts :
100 Jahre später an gleicher Stelle vom Verfasser digital einmontiert.
(100 Jahre in dem sich sehr vieles veränderte, aber manches auch erhalten blieb.)

(Die Milchglasscheiben wurden aus Sicherheitsgründen im heutigen Kriminalamt angebracht.)

Schon nach 6 Wochen am 19.7.1915 wurde Alfred Mühler als „felddienstfähig,, entlassen. (Eintrag im Krankenbuch : Bruch des Epicondulus exterum a. re. Ellenbogen, Hautabschürfungen im Gesicht u. r. Bein,) Hier werden die verbliebenen psychischen Beschwerden z.T. bei zeitweisen Sprachverlusten nicht erwähnt.

Die 8 toten Besatzungsmitglieder wurden dagegen in das allgemeine Militärhospital I in der Ekkergemstraat eingeliefert, dort identifiziert und am Donnerstag den 9.Juni auf dem ganz in der Nähe befindlichen Westfriedhof (Westerbegraafplaats) in ihrer ersten Grablage bestattet.

Begräbnisliste der LZ 37-Mannschaft Mittwoch, den 9. Juni 1915 auf dem Genter Westfriedhof (Westerbegraafplaats)				
Grab-Nr.	Name	Geburtsdatum	Geburtsort	Dienstgrad
1865	Ackermann, Kurt	14.5.1886	Berlin, Askanischer Platz 4	Obltn. 2. Kommandant
1866	van der Haegen, Otto	23.5.1887	Kreuztal, Moltkestr. 9	Obltn. 1. Kommandant
1867	Ruske, Gustav	17.7.1880	Soldin –Neumark (Mysliborz)	Maschinist
1868	Kirchner, Hermann	3.5.1893	Berlin, Willibald Alexis Str. 32	Sergeant MG-Schütze
1869	Schwarz, Otto	6.4.1890	Wilhelmsburg / Haarburg	Seiten- Steuermann
1870	Clauss, Karl	31.3.1886	Mettingen, ehem. Brühlstr. 8	Maschinist
1871	Mahr, Karl	30.6.1881	Leipzig, ehem Sophienstr. 75	Fahringenieur
1872	Müller, Wilhelm	17.7.1888	Bonn- Meckenheimer Str. 10	Uttfz. Maschinist

Abb. 11 Begräbnisliste vom 9.6.1915, Westerbegraafplaats in Gent

Maschinist Willy Müller aus Bonn wurde aber bereits am 3. Juli 1915 exhumiert und dann auf dem Bonner Nordfriedhof am 6. Juli 1915 begraben. Dies wurde der Familie Müller ermöglicht, weil Willys Freund und auch späterer Schwager Josef Trimborn, wie bereits bei Abb. 6 erwähnt, als LKW-Fahrer bei der KFZ-Kompanie in Brügge stationiert war. Er hatte auch den Abschluß des Zeppelins damals bei seiner nächtlichen LKW-Fahrt bei Gent selbst mit angesehen, wie sein Sohn Hermann-Josef Trimborn (Jahrg. 1928) dem Autor noch zu berichten wusste. Durch die ständigen Nachschubfahrten von der Front in den Kölner Region war es für die Familie Müller doch recht verständlich, dass sie ihren toten Sohn in die Heimat zurückholen ließen, auch wenn die „Etappen-Militärs“ sie mehrmals davon zu überzeugen versuchten, ihn doch bei den übrigen Kameraden begraben liegen zu lassen.

Am 5. Januar 1917 wurde das bis heute noch erhalten gebliebene Denkmal für die gefallene LZ 37-Besatzung eingeweiht. Gebaut wurde es vom Deutschen Militärbauamt - Gent, wobei dazu auch viele Spenden der Kameraden aus dem Kommando LZ 37 einfließen.

Der Entwurf stammt von keinem geringeren als dem renommierten Architekten Wilhelm Kreis (1873-Eltville, 1955 Bad Honnef). Die Verbindung zu Wilhelm Kreis kam über den ab 1897 ebenfalls in Düsseldorf lebenden und künstlerisch wirkenden 14 Jahre älteren Bruder von Kurt Ackermann, dem Landschaftsmaler Otto Ackermann (1872 Berlin – 1953 Düsseldorf) zustande.



Abb. 12 Einweihung des LZ 37- Denkmals auf dem Westerbegraafplaats in Gent am 5. Januar 1917, während der Ansprache eines „Feldgeistlichen“.

Links sichtbar das Grabkreuz von Otto van der Haegen, Kurt Ackermann liegt, hier nicht sichtbar, symmetrisch rechts daneben.
Die übrigen 5 Gräber wurden direkt links neben dem Denkmal angeordnet.

Wie Alfred Mühler später berichtet hat, wurde er auch damals aus seinem Luftschiffer-Bataillon in Mannheim zur Feier abkommandiert, vermutlich ist er der Offizier im dunklen Mantel in der hinteren Reihe ganz rechts .

(Privatbesitz , M. Siebel , aus Nachlaß Elfriede Schneider-Ferndorf) Ausschnitt bearb. Verf.

Das eindrucksvolle Denkmal steht nur ca. 100 m entfernt von der ersten Grablage der LZ 37 –Toten. Alle bis dahin dort verbliebenen sieben Toten wurden damals dazu umgebettet. Otto van der Haegen und Kurt Ackermann wurden in ihren Metallsärgen (lt. Eintrag im Genter Krankenbuch Militärhospital I , erhielten nur diese beiden Offiziere einen Metallsarg) auf der Denkmal-Vorderseite und die übrigen LZ 37-Besatzungsmitglieder wurden links daneben umgebettet.

Nach dem 2. Weltkrieg hat dann der Volksbund Deutsche Kriegsgräberfürsorge e. V. (VDK) 1956/57 diese fünf, mit allen anderen inzwischen noch dazu gekommenen zahlreichen deutschen Soldatengräbern aus beiden Weltkriegen umgebettet, mehrheitlich auf den Soldatenfriedhof in Vladslo in West-Belgien.¹³ Dort liegen heute ihre Gräber verstreut ohne jeglichen Hinweis auf ihre Zugehörigkeit zur LZ 37-Mannschaft. Die Grabplatte von Willy Müller auf dem Bonner Nordfriedhof ist allerdings damals mit LZ 37- Signet gekennzeichnet worden und ist heute dort noch vorhanden.

¹³ Allgemein bekannt ist dieser Soldatenfriedhof in Vladslo auch u.a. durch die dort aufgestellten beiden Skulpturen „ Trauernde Eltern „ von Käthe Kollwitz, da ihr Sohn Peter dort ebenfalls begraben liegt. Der VDK ließ von diesen Skulpturen Repliken anfertigen, die am 20.9.2014 auf dem Soldatenfriedhof in Rshew / Wolga, rd. 250 km vor Moskau , aufgestellt wurden.

Die beiden Gräber von Otto van der Haegen und Kurt Ackermann blieben allerdings von dieser letzten Umbettungsaktion verschont, weil die Berliner Familie Ackermann schon 1916 eine Fläche von 10 m² von der Stadt Gent als Erbgrab aufgekauft hatte. Dies wurde vom VDK dann auch bei der allgemeinen Umbettungsaktion respektiert, obwohl es auch angeblich Stimmen gegeben haben soll, die diesen Kaufvertrag als nichtig erklären wollten, weil er ja während der deutschen Besatzungszeit (1914-18) mit „willfährigen“ Stadtverordneten zustande gekommen wäre. Das Erinnerungsmal steht heute aber unter Denkmalschutz, so dass es wohl auch dort noch länger erhalten bleibt .

Die beiden Freunde Otto van der Haegen und Kurt Ackermann sind heute noch die einzigen deutschen Soldaten, die auf diesem Friedhof vor dem Denkmal unter Gehweg-Steinplatten mit ihren Inschriften begraben liegen. Bei feuchter Witterung ist die Inschrift aber kaum sichtbar, so dass ein uninformativer Besucher auf ihren Gräbern steht und bemerkt es nicht.

Der VDK betreut diese beiden Gräber nicht mehr, da sie als reine „Privatgräber“ gelten.

Zivilopfer der Katastrophe:

Neben diesen 8 Kriegstoten waren leider auch Zivilopfer zu beklagen, die allerdings weder in der deutschen noch in der britischen oder französischen Kriegsberichterstattungen besonders erwähnt wurden.

Vom brennenden abstürzenden Luftschiffgerüst lösten sich offenbar bereits vor dem Aufschlag auf das Klostergebäude O.L.V.- Visitatie (Onze Lieve Vrouw) in der Visitatiestraat von Sint Amandsberg (heute OT. von Gent) größere Bauteile, wie vermutlich z.B. eines der beiden hinteren Propellerantriebe. Diese Aggregate stürzten u.a. durch das Dach des Wohnhauses der Begine Sidonie Maes im Großen Beginenhof (Nr. 70) und töteten ihre dort schlafende 9 –jährige Nichte Odile Maes. Sie war erst tags zuvor aus Brügge auf Besuch zur Tante Sidonie Maes gekommen, um weiter weg von der Kriegsfront zu sein. Ihre Tante Sidonie überlebte mit erheblichen Verletzungen am Bein.

Im rd. 500 m entfernt liegenden Klostergebäude, der Aufschlagstelle, kam die Schwester Eliza – 26 (Marie Coolson) im oberen Schlafgemach der Schwesternschaft ums Leben. Die vordere Motorengondel durchbrach das Dachgebälk und setzte dabei die dort befindlichen Schlafgemächer in Brand . Sie konnte sich nicht mehr aus ihrer misslichen Lage befreien, so wie es Alfred Mühlner mit viel Glück noch schaffte. Jede Hilfe kam bei ihr zu spät . Sie verbrannte bei lebendigem Laibe.

Schwester Longina –32 (Pharailde van de Kerckhove) erlitt so schreckliche Brandverletzungen, vor allem im Gesicht, dass sie nur als Invalide im Rollstuhl am Klosterleben weiter teilnehmen konnte. Sie starb 1926 nach 11 schmerzvoll durchlittenen Jahren .

Held des Tages : Reginald Warneford.

Von allem dem Unglück hat der Held der britischen Nation Reginald Warneford (23) sich verständlicherweise kaum weitere Gedanken gemacht. Bei der Explosion wurde sein Saulnier Eindecker auf den Rücken geschleudert, er konnte aber die Maschine wieder in eine stabile Fluglage bringen, jedoch bringt er den Motor nicht wieder zum Laufen. Er muß im Gleitflug im feindlich (deutsch) besetzten Gebiet notlanden und findet trotz des herrschenden spärlichen Dämmerlichtes auch ein passendes freies Feld, wo er unbeobachtet von den deutschen Besatzern in kurzer Zeit seine defekte Benzinleitung notdürftig reparieren und seine Maschine auch wieder starten kann. Er findet trotz einiger Navigationsschwierigkeiten und einer nochmaligen Zwischenlandung im französischen Gebiet, am nächsten Morgen zurück zu seiner Einheit bei Dünkirchen und landet dort um 10.30 Uhr.

Für soviel heldenhaftes „Draufgängertum“ ist ihm die höchste brit. Kriegsauszeichnung, das „Victoria Cross“ (VC)- als erstem Flieger überhaupt - durch den engl. König Georg V verliehen worden.

Lange Freude hat er aber damit allerdings leider nicht gehabt. Nur 10 Tage später nach einer weiteren Ordensverleihung durch den franz. Oberbefehlshaber Joffre in Paris, ist er nachmittags noch in Buc bei Versailles zusammen mit einem amerikanischen Reporter Henry Needham zu einem Testflug gestartet. In rd. 100 m Höhe bricht eine Tragfläche, das Flugzeug dreht sich um 180 Grad und beide werden herausgeschleudert und getötet (angeblich vergaß man sich die Gurte anzulegen).

Diverse Fotos vom Staatsbegräbnis auf dem Londoner Brompton Cemetery und ein pompöser Grabstein ist von ihm geblieben. (s.a. wikipedia)

Woher kam Alfred Mühler und was wurde aus dem „Glückspilz“ ?

Das war bis vor kurzem noch das große Rätsel. Weder war sein Geburtsdatum, noch sein Geburtsort bekannt. Bei seinen toten Kameraden war das alles penibel in der Genter Begräbnisliste eingetragen, von Alfred Mühler aber war da bisher nirgendwo eine Spur zu finden. Selbst in seinem Bericht von 1938 konnte keinerlei Hinweise auf Herkunft und Lebenslauf gefunden werden.

Dieser Missstand veranlasste den Autor eine zeit- und kostenaufwändige Spurensuche zu starten.

Bereits schon im Okt. 2010, wurden die Krankenbucheinträge sowohl des Militärhospitals I als auch des Kriegslazarett II - Neuer Justizpalast- aus der damaligen „Etappenstadt „, Gent aus dem Kriegsjahr 1915 aufgefunden. ¹⁴

14 Herrn Dieter Dureck vom Landesamt für Gesundheit und Soziales (LAGeSo) in Berlin sei ganz besonders dafür gedankt, dass er sich bereit fand, auf die Bitten des Autors nach diesen zwei alten Genter Krankenbüchern überhaupt zu suchen, obwohl dies bei privaten, genealogischen Anfragen wegen Personalmangels eigentlich unerwünscht bzw. untersagt war. (Okt. 2010) Das gesamte Krankbuchlager LAGeSo wurde inzwischen dort am 31.12.2013 geschlossen und an das Bundesverwaltungsamt Berlin und Bundesarchiv Freiburg abgegeben.

**Abb. 13**

Alfred Mühler ca. 1918

hier mit Auszeichnung EK II und der Friedr. August Medaille in Silber.

Er war nach Ende des Ersten Weltkrieges ab Dez. 1918 bis Okt. 1920 noch als Schirmmeister bei einer Feldluftschifftruppe im Grenzschutz tätig.

Nach 1934 wurde ihm noch das „Frontkämpferkreuz“, als nachträgliche Auszeichnung für seine 12 jährige Heeres-Dienstzeiten in Krieg u. Frieden verliehen

(Der Orden wurde damals 1934 vom Reichspräsidenten Paul v. Hindenburg eingeführt)

Foto : Repro Verf. aus Bericht - Anm. 7

Bei den Einträgen im Krankenbuch des Militärhospitals II (Neuer Justizpalast) konnte vom Einlieferungstag 7.6.1915 bis zum Entlassungstag 19.7. neben dem Geburtsdatum 9.1.1887, auch sein Geburtsort Rochlitz in Sachsen und auch sein Elternhaus Kunigundenplatz 54 (heute Nr. 5) gefunden werden. Damit konnte nun mit der Suche seines weiteren Lebenslaufes erst richtig begonnen werden.

**Abb. 14**

Geburtshaus von Alfred Mühler in Rochlitz / Sachsen, Kunigundenplatz 5 (vorm. Nr. 54)

Hier führte sein Vater Julius – Hermann Mühler (1860-1924) eine Schuhmacherwerkstatt.

li. > Chor der Kunigundenkirche

re. > am Hausdurchgang eine Hinweistafel des Geschichtsvereins Rochlitz

Foto:- Verf. 2011



Unzählige zeit- und kostenaufwändige Anfragen z.B. beim Rochlitzer Pfarramt , bei Stadtarchiven, Standes- u. Katasterämtern in Mittelsachsen und auch bei diversen Bundesbehörden (Zoll- und Finanzverwaltung sowie Bundesarchive Freiburg u. Berlin) waren dann aber noch immer notwendig, um einen einigermaßen nachvollziehbaren Überblick zu erhalten.

Ohne Nutzung der heutigen elektron. Medien, wäre die umfangreiche Recherche nicht möglich gewesen.

Heute liegen nun die Hauptdaten des Lebens von Alfred Mühler vor, wie in Kurzform aus Abb. 15 zu ersehen ist.

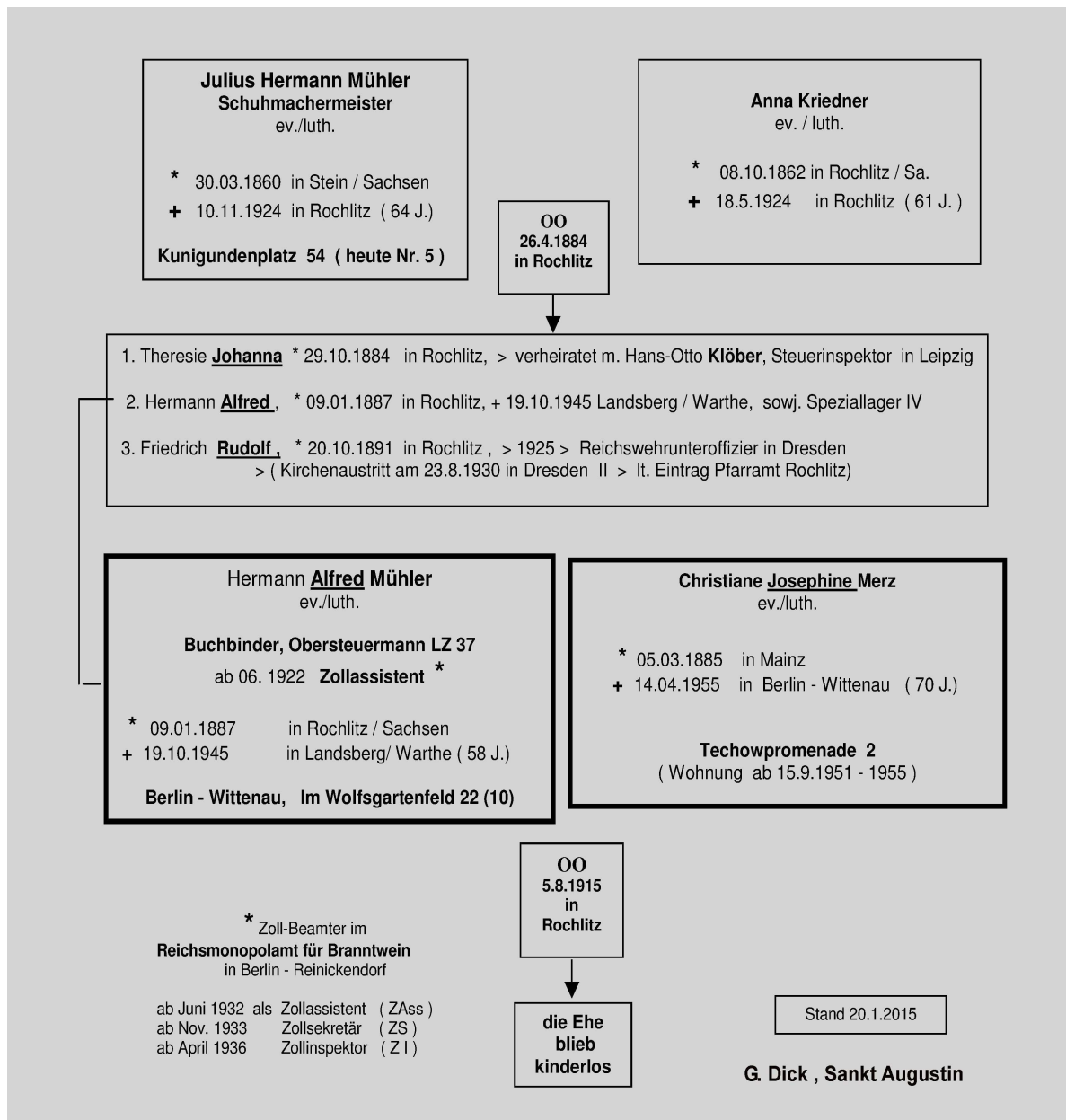


Abb. 15 Lebensdaten von Alfred Mühler , inkl. seiner Ehefrau, Eltern und seinen beiden Geschwistern.

Mühler beginnt 1893 seine Schulausbildung in der Bürgerschule in Rochlitz und nach dem 8. Schuljahr absolviert er seine Buchbinderlehre bei der Fa. Braun im ca. 25 km nördlich gelegenen Grimma. Während seiner 3 jährigen Lehrzeit besucht er nebenbei dort noch eine Fortbildungsschule .

Ab Juni 1904 arbeitet er dann als Buchbindergehilfe in verschiedenen Städten, wie Geringswalde, Reichenberg, Luckenwalde, Chemnitz und Berlin.

Ab Oktober 1908 tritt er seine Friedensdienstzeit beim Heer im Telegraphen-Bataillon I in Berlin-Treptow an. Die beruflichen Aussichten in seinem Lehrberuf haben den 23 jährigen Alfred Mühler offenbar nicht mehr so ganz zufrieden stellen können.

Ab September 1910 wechselt er dann in die im Aufbau befindlichen Heeres-Luftschifferbataillone I-III in Berlin- Reinickendorf / Tegel und wird dort zum Steuermann ausgebildet.



Abb. 16 Kaserne des Königl. Preuß. Luftschiffer Bataillons in Berlin-Jungfernheide / Tegel am ehem. Spandauer Weg (heute Kurt-Schumacher- Damm) Ansichtspostkarte um 1909

Die Gebäude gehören heute zur „ Julius Leber- Kaserne „ der Bundeswehr und beherbergen u.a. das Bundeswehr- Wachbataillon (s.a. wikipedia)

LZ 6 (fälschlicherweise vielfach als Z III bezeichnet) landete am 29.8.1909 mit Graf Zeppelin erstmalig in Berlin-Tegel.

Ab Kriegsbeginn im Aug. 1914 wird er dem Luftschiffer-Bataillon III , dass ab 1911 in der Festung Köln im Fort IV (Bocklemünd) angesiedelt war, zugeordnet und kam so ab Okt. 1914 mit Ausbildungsleiter Otto van der Haegen zum Luftschiffer-Schulungskommando Johannisthal und dann letztlich auch zur Besatzung des Heeres-Luftschiffes LZ 37.

Das Zweite Leben des Alfred Mühler .

Nach seiner Genesung und Entlassung aus dem Genter Militärhospital im Juli 1915 besucht er vor seiner Heimfahrt laut seinem späteren Bericht noch die Begräbnisstätten seiner 8 toten Kameraden ¹⁵ auf dem Westfriedhof und ebenso die Stätte der Katastrophe am Kloster O.L.V. Visitation in Sint Amandsberg.

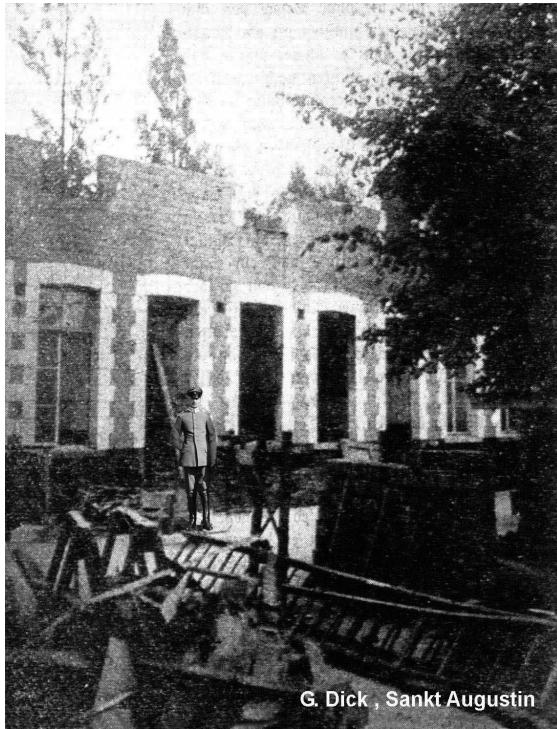


Abb. 17

Alfred Mühler vor den Trümmern des abgebrannten Klostergebäudes in Sint Amandsberg nach seiner Genesung im Juli 1915

Die noch aufstehenden Wände des Schwester-Wohnhauses wurden später abgerissen und an gleicher Stelle ein neues Ziegelgebäude errichtet

Foto aus dem Kyffhäuser- Bericht 1938 ist nicht reproduzierfähig. Original gilt als verschollen

(Foto aus Bericht - Anm. 7 , bearb. vom Verf.)

Den gewährten kurzen Genesungsurlaub verbrachte er in seinem Elternhaus in Rochlitz und nutzte es auch dort um seine Braut Christiane Merz, an die er ja beim Absturz des Luftschiffes LZ 37 so intensiv noch gedacht hatte, am 7. August 1915 zu heiraten . Die Ehe blieb aber leider kinderlos.

Mühler blieb danach weiter beim Luftschiffer Bataillon I , Berlin- Reinickendorf / Tegel, jedoch ausschließlich beim Bodenpersonal. Für einen Einsatz beim fahrenden Personal war er nach seinem Erlebnis in Gent verständlicherweise nicht mehr zu begeistern.

Ab Dezember 1915 wird er nach dem bekannten Luftschiffstützpunkt Jamboli ¹⁶ in Bulgarien versetzt und wird dort bei der Luftschifftruppe 17 als Schirrmeister

¹⁵ Die von Ernst Lehmann in Anm. 1 gemachte Aussage, dass es sich um insgesamt 10 Besatzungsmitglieder auf LZ 37 gehandelt hätte, konnte bisher nicht bestätigt werden. Im Bericht Mühler 1938 (Anm. 7) sind richtigerweise nur die acht toten Kameraden namentlich aufgeführt, die auch in der amtlichen Genter Begräbnisliste (Krankenbuch Militärhospital I) eingetragen wurden.

¹⁶ Jambol (Jamboli) in Bulgarien war der südlichste Luftschiff-Stützpunkt des deutschen Heeres. Von hier aus führte man Aufklärungsfahrten und Bombenangriffe nach Rumänien, Russland, Sudan und Malta. Bekannt geworden durch die Afrika-Rekordfahrt des LZ 104 (L 59) zur Versorgung von Paul von Lettow-Vorbeck und seiner Schutztruppe für Deutsch-Ostafrika. LZ 104 musste jedoch unverrichteter Dinge umkehren und landete nach 95 Stunden und 6500 Fahrkilometer am 25. November 1917 wieder in Jambol.

tätig , aber schon nach einem halben Jahr im Juli 1916 kommt er zum Luftschiffhafen in Mannheim, (Schütte-Lanz) wo er auch das Kriegsende erlebt und wo er am 31.12.1918 seine Kriegsdienstzeit beim Heer beendet.

Er verbleibt jedoch noch bis zum Okt. 1920 bei einer Grenzschutz-Feldluftschiffer Truppe , die dann nach den Reparationsforderungen des Versailler Vertrages letztlich aufgelöst werden mußte. Hier beendet er dann seine insgesamt 12 jährige freiwillige Militärlaufbahn.

Mit einer kurzen privatwirtschaftliche Betätigung als Buchhalter bei der Diskontobank in Mannheim bis Mai 1922 überbrückt er die unruhigen Nachkriegsjahre um dann ab Juni 1922 in die Dienste der Zollverwaltung einzutreten. Vermutlich konnte er diesen Wechsel über seine Beziehungen seines Schwagers Hans Klöver, der in der Reichs-Finanzverwaltung in Sachsen tätig war, erreichen.

Es begannen nun für ihn und seine Frau Christiane ein recht abwechslungsreiches Leben über 10 Jahre hinweg , das Mühler als Zollassistent erst auf Probe in Konstanz im Juni 1922 begann und nach zahlreichen Stellenwechsel als Zollassistent an den verschiedenen Grenzorten am Oberrhein bis nach Karlsruhe im Jahre 1932 erleben konnte. Man wohnte jeweils in Beamten-Wohnheimen oder Wohnungen die die Zollverwaltung an Ort und Stelle zur Verfügung stellte. Eine Registrierung in den Einwohnermeldeämtern war dadurch nicht erforderlich, so dass die späteren Recherchen vom Autor z.B. in Basel, Weil a. Rhein , Lörrach oder Bad Peterstal immer negativ beschieden wurden. Die längste Zeit von 5 ½ Jahren (Dez. 1925 bis Juli 1930) verbrachte das Paar dabei in Bad Peterstal im schönen Schwarzwald, wobei der eigentliche Einsatzort in der 40 km weiter westlich gelegenen Zollstation Kehl am Rhein lag. Eine Bahnverbindung war dazu vorhanden, so dass die täglichen Bahnfahrten bei den Beamten-Freifahrtkonditionen kein Problem darstellten. Es dürfte vermutlich hier die schönste Zeit ihres Lebens gewesen sein.

Die nächste Versetzung erfolgte im August 1930 zum Zollamt Karlsruhe-Maxau . Man wohnt hier in einem Beamtenwohnheim in Knielingen, sicher nicht mehr landschaftlich so reizvoll wie in Bad Peterstal, aber als Beamter hat man den Versetzungsvorgaben der Verwaltung ohne Widerspruch zu gehorchen.

Eintritt in die NSDAP

Hier in Knielingen tritt der 44 Jahre alte Zollassistent Mühler am 1. September 1931 der NSDAP bei . Er erhält die noch rel. niedrige Mitgliedsnr. 644522, die später, vor allem nach 1933, leider in die Millionen ansteigt.

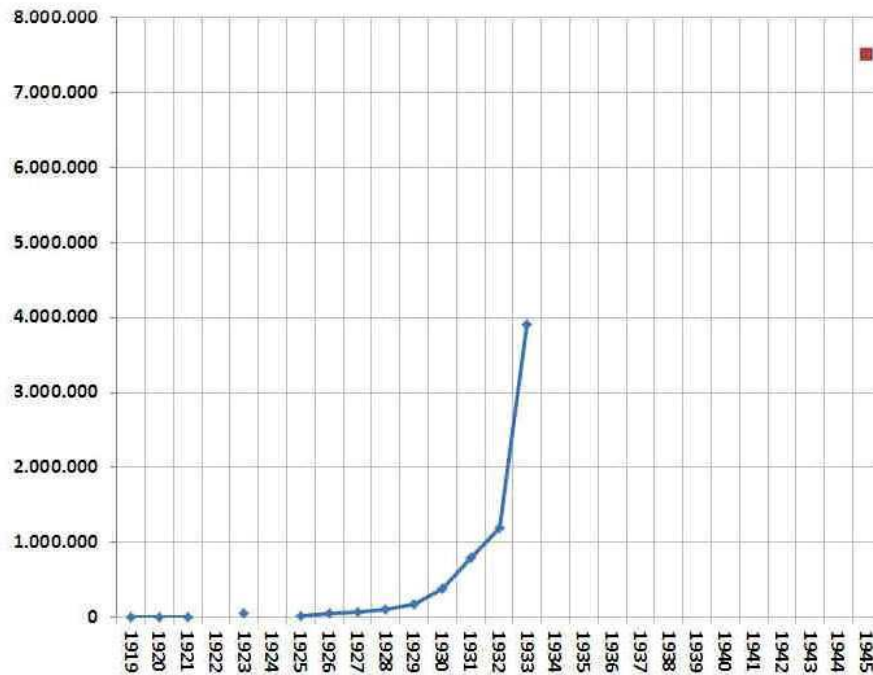


Abb. 18 NSDAP-Mitgliederzahlen ab 1919 bis 1933 – 1945 (> wikipedia)

Die rasch wachsende Mitgliederzahl 1930-33 während der damaligen Weltwirtschaftskrise, verdeutlicht eindrucksvoll Abb. 18.

Für einen Beamten mit seiner völlig abgesicherten Arbeitsstelle, gab es im Herbst 1931 aber noch keine direkten beruflichen Zwänge, dieser extrem nationalistischen Partei beizutreten, es sei denn man war von deren Propagandasprüchen und antidemokratischen Hetzparolen selbst voll überzeugt.

Dies muß offenbar bei Alfred Mühler auch so der Fall gewesen sein, wobei er sich wohl genaugenommen in „bester Gesellschaft“ wähnen konnte. Es sei hier nur daran erinnert, dass selbst hochintelligente Menschen mit Hochschulstudium und Promotion, diesem „Nazi-Irrglauben“ anhängen und auch schon vor 1933 Parteimitglied wurden, aber dann später vielfach in der jungen Bundesrepublik bis in die höchsten Staatsämter als Staatssekretäre, Ministerpräsidenten oder gar Bundeskanzler, „mit und ohne Ohrfeige“, aufstiegen.
(My flag always blowing in the wind of change !)

In Mühlens NS- Personalakte ist unter Tätigkeit innerhalb der NSDAP vermerkt:
„Mit Beginn meines Eintrittes in die Partei als Politischer Leiter tätig „ ,

womit eigentlich seine politische Überzeugung nur betätigt wird.

Zurück in die Reichshauptstadt .

Seine Parteiarbeit macht sich offenbar auch „bezahlt“, denn ab September 1932 absolviert er in Berlin bei der Reichsfinanzverwaltung einen halbjährigen Schulungskurs, deren Prüfung er am 5. Mai 1933 mit dem Ergebnis „genügend“ besteht.

Ab Juni 1933 bis zum Ende 1945 ist er dann im Reichsmonopolamt für Branntwein in Berlin-Reinickendorf angestellt. Ab April 1936 wird er dort auch zum „Zollinspektor“ ernannt.

Die kinderlose Familie wohnt in Berlin –Wittenau , in einer Siedlung mit Mehrfamilienhäuser „Im Wolfsgartenfeld“ (Entwurf von Architekt Hermann Muthesius, erbaut 1924-26 , Gebäude stehen heute unter Denkmalschutz), wobei im Laufe der Jahre ab und zu auch Wohnungswechsel von Haus-Nr. 10 in 22 und 24 stattfinden.

Das Großereignis Olympia Berlin 1936 wird PG („ Parteigenosse“) Mühler nebst seiner Frau Christiane mit Sicherheit viel Freude gemacht und sie weiter bestärkt haben im Glauben an eine „Goldene NS-Zukunft“.

Seine Ortgruppe Berlin -Wittenau ernennt ihn bereits im November 1932 zum „Zellenleiter“ und ab März 1934 zum „Schulamtsleiter“.

Ab 3. August 1936 ist er beim Kreisgericht VI A , Berlin Reinickendorf, Berliner Str. 99/100 als Beisitzer unter dem aufsichtsführenden Richter Radny eingesetzt. Kreisgerichte sind die unterste Klasse der NS-Gerichtsbarkeit und befinden sich meistens auch im Gebäude der Partei-Ortsgruppen .

Inwieweit hier Alfred Mühler üble Urteile seiner vorgesetzten Juristen und NS-Richter beiepflichtet oder sonstwie unterstützt hat, ist aus den vorliegenden Akten nicht ersichtlich. ¹⁷

Einen entscheidenden Einfluß auf die jeweilige Urteilsfindung kann er aber als „juristischer Laie „ wohl kaum gehabt haben.

Sein Passfoto aus 1938 zeigt ihn als recht „vertrauenswürdigen älteren Herren“, der die Welt sicher nicht mehr erobern möchte.

17 Personalakte OPG – Kreisgericht VI - Berlin, Bundesarchiv – Berlin, und Personalbogen 1936, Zollmuseum Hamburg,



Abb. 19

„PG“ Alfred Mühler um 1938

...ein vertrauenswürdiger Beamter
für die „Heimatfront“.

nach Aktenlage ist er im Besitz einer
vollständigen SA-Uniform,
„Ariernachweis „ inklusive .

Bundesarchiv-Berlin

barch / ehem. BDC:OPG/Richter,
Mühler, Alfred, 9.1.1887

Die Muthesius –Wohnsiedlung in Wittenau übersteht weitgehend unbeschädigt die Kriegereignisse und die Familie Mühler überlebt den Krieg dort ebenso unbeschadet.

Noch am 6. Januar 1945, wo sich unaufhaltsam das Ende des „III. Reiches“ nicht nur erahnen, sondern schon mit Sicherheit erwarten läßt, sendet ihm sein Kreisgerichtsleiter Radny ein Glückwunschsreiben zu seinem 58. Geburtstag:

„[...] Möge es Dir vergönnt sein, Deine Kraft noch auf lange Zeit in den Dienst des Kreisgerichtes zu stellen, damit Du in dieser Arbeit für unseren Führer und seiner Bewegung in alter bewährter Treue wirken kannst.

*Mit diesen Wünschen grüßen Dich mit
HeilHitler
Der Leiter und die Mitarbeiter
des Kreisgerichtes Reinickendorf-Wedding
Radny „*

Es sollte sein letzter Geburtstag sein.

1945. Das Ende im sowjetischen Internierungslager

Alfred Mühler, obwohl offenbar doch „nur“ NS-Mitläufer wurde kurz nach dem Einmarsch der sowjetischen Truppen in Berlin am 19. Juni 1945 verhaftet und in das Sammellager Weesow-Werneuchen, nördlich von Berlin verbracht.

Grund: „NS-Justiz - Zellenleiter „

Weil das Lager Weesow aber schnell überfüllt war, wurden Ende Juli '45 die Lagerinsassen von dort aus in mehreren Bahn-Transporten, nach einem jeweiligen 10 km Fußmarsch zum Bahnhof Bernau, dort in Güterzüge verladen und nach Landsberg a.d. Warthe (heute poln. - Gorzów Wielkopolski) abtransportiert . Hier entstand das sowjetische NKWD-Speziallager IV in der ehem. General von Strantz Kaserne. Die Inhaftierten litten zu einem großen Teil an Ruhr, die bereits im Lager Weesow ausgebrochen war.

Ein Mitarbeiter der „Stiftung Gedenkstätte Buchenwald - Weimar „ und Autor Holm Kirsten hat im Jahre 2005 u.a. die dort damals herrschenden elenden Zustände in einer lesenswerten Dokumentation ausführlich beschrieben. ¹⁸

Alfred Mühler war psychisch und physisch diesen Zuständen aber nicht mehr gewachsen . Er starb dort bereits nach 2 Monaten Inhaftierung mit 58 Jahren am 19.10. 1945. Seine Grablage ist nicht bekannt, da hier nur Massengräber üblich waren.

Seine Witwe Christiane Mühler in Berlin erhielt davon keinerlei Benachrichtigungen. Ihr Mann galt als verschollen. Nach aufgefundenen Eintragungen beim DRK Suchdienst München sollte er angeblich im NKWD-Speziallager 2 , in Buchenwald, erst im Mai 1948 verstorben sein. Offenbar wurde das Todesdatum damals notwendig, um Rentenansprüche der Witwe zu ermöglichen. In den Verzeichnissen der Gedenkstätte Buchenwald konnte aber von Kustos Dr. Bodo Ritscher im Mai 2011, auf Anfrage des Autors, keinerlei Eintragungen von Alfred Mühler aufgefunden werden.

Erst über die „Stiftung Sächsischer Gedenkstätten“ in Dresden wurde der Verbleib von Alfred Mühler dann letztlich endgültig aufgedeckt, da man dort heute u.a. auch über einen Teil der alten sowjetischen Archivunterlagen aus der ehemaligen Sowjetunion verfügt.

18 Holm Kirsten, Das sowjetische Speziallager Nr. 4 , Landsberg /Warthe
Herausgeber : Stiftung Gedenkstätte Buchenwald, - Wallstein Verlag-Göttingen , 2005

3 APR. 1953

1. Фам. МЮЛЕР

2. Имя АЛЬФРЕД

3. Отч. _____

4. Год рожд. 1887 5. Место рожд. Берлин

6. Адрес Витеннау Вольфрамовый бульвар 22

7. Проф. (спец.) проф. фис.

8. Место работы, должк. партийный работник

9. Партия НСДАП 10. Нац. Нармек 11. Гражд. Герм.

12. Арестован 12. 11. 1945 13. Характер преступл. Крайне правый (рад. парт.)

14. Стат. УК статья 15 15. Карточка заполнена _____

27 MAR. 1953

195 г. -

Орган Од-б. Восток
лей. преступч.
Т. Белье фр. воюе
без сокращения

Отдел _____

№ док. 27922

Сл. _____

Арх. _____

Дакто _____

Форм _____

Указательный палец правой руки

Aufgefundene Daten im
Archiv Stiftung Sächs. Gedenkstätten – Dresden,
(e-mail von Ute Lange vom 17.6.2011)

1. Name (Mjuler) Mühler, Alfred, geb. 1887
2. Geburtsort : Berlin-Wittenau *
3. Letzte Wohnung: Berlin-Wittenau
4. Grund der Inhaftierung : NS-Justiz-Kreisgericht
5. Tag der Gefangennahme : 19.6.1945
6. Lager: Weesow (Werneuchen)
7. Abgangsdatum nach Landsberg / Warthe: 25.7.1945
8. Todestag: 19.10.1945

* dieser Eintrag ist nachweislich falsch !
Geburtsort war Rochlitz/ Sachsen

Abb. 20 Karteikarte aus dem sowj. Speziallager IV in Landsberg / Warthe mit Todeseintrag über den inhaftieren Alfred Mühler (1887-1945)

Archiv : Stiftung Sächs. Gedenkstätten, Dresden

Schlussbetrachtung:

Insgesamt 30 ereignisreiche Jahre, inkl. der 6 letzten weniger schönen Kriegsjahre, wurden aber so Alfred Mühler seit seiner wundersamen Rettung in Gent „geschenkt“. Das Schicksal erreichte ihn dann aber doch noch mit einem schlimmen Ende.

Man mag sich nicht ausmalen, was jeder seiner 8 toten Kameraden von 1915 alles noch mit ihrem Leben hätten anfangen können. Bei Otto van der Haegen und Kurt Ackermann ließe sich sicher auch eine Karriere als Luftschiffkapitän beim Zeppelin-Konzern denken, so wie es Ernst Lehmann oder Hans v. Schiller zustande brachten. Ob sie aber auch das „NS-Bonbon“ am Jacket getragen hätten ? Das ist ihnen wenigstens aber so erspart geblieben.

Die Enkel und Urenkel von Mühlerns drei Jahre älteren Schwester Theresie - Johanna, damals verheiratet in Leipzig mit dem Steuerinspektor Hans Klöver, (Abb. 15) leben heute in Süddeutschland und haben außer der Geschichte über die damalige wundersamen Rettung ihres Großonkels angeblich keine weiteren Unterlagen mehr von ihm vorliegen.

Schwager Hans Klöver, (+ 1960) schrieb später auf einer DIN A 4 Seite die Geschichte für seine Nachkommen in aller Kürze auf , mit dem folgenden Schlusssatz :

Die Mühler-Mutter war eine treue Beterin und hat auch in der Unfallnacht ihren Herrn besonders gebeten, ihren Sohn auf seinen starken Armen zu tragen, und Er hat es auch auf wunderbare Weise getan. -

Anmerkung:
Anna Mühler geb.
Kriedner (1862-1924)

s.a. Abb. 15

Den „Fingerzeig Gottes „ hat Alfred Mühler aber wohl damals nicht so ganz richtig erkannt, zumal er offenbar doch einem recht frommen Elternhaus entstammte. Vorwerfen kann man ihm das wohl nicht, er war leider mit einer Mehrheit des deutschen Volkes und ihrem „nationalistischen Ungeist“ auf gleicher Linie, ohne sich später vielleicht an NS-Verbrechen direkt selbst schuldig gemacht zu haben. „Mitlaufen“ genügt aber und ist eine „Elementar - Schuld“ !

Die wirklichen NS-Verbrecher aus Justiz und Verwaltung, die den Zweiten Weltkrieg überlebten, hatten sich „intelligenterweise“ vor dem Einmarsch der Sowjettruppen frühzeitig nach Westen, abgesetzt und dort nach 1949 in der jungen Bundesrepublik vielfach ihre Berufstätigkeiten ungestraft wieder aufnehmen können.

Anmerkung des Verfassers :

Alle bisher bereits erschienenen diesbezüglichen Veröffentlichungen, die auf die Lebensdaten von Alfred Mühler, inkl. seiner Fotos, zurückgreifen, bedienen sich nachweislich ausschließlich den Rechercheergebnissen des Verfassers.

Dies trifft ebenso zu bei den Familiengeschichten, Daten und Fotos, die über den 2. Kommandanten auf LZ 37, Kurt Ackermann aus Berlin, dem Maschinisten Willy Müller aus Bonn und dem Maschinisten Karl Clauss aus Esslingen-Mettingen, bis zur heute lebenden Generation, vom Autor wieder aufgefunden wurden.

Gemeinsam mit den Aufzeichnungen über den bisher unbekannt gebliebenen Weg der Vorfahren des 1. Kommandanten LZ 37, Otto van der Haegen nach der Auswanderung seines Großvaters 1847 aus dem Königreich Belgien in die Preuß. Provinz Rheinland und dann der weitere Weg seiner Eltern über die Textilstädte Bielefeld und Wolfenbüttel bis letztlich nach Kreuztal ins Siegerland, würde es ein ganzes Buch füllen, vor allem, wenn man die ebenfalls recherchierten Lebensgeschichten seiner sechs überlebenden Schwestern aus 1. und 2. Ehe seines Vaters Jan Livien van der Haegen noch hinzunimmt.

© copyright Alle Rechte vorbehalten

Verfasser :

Günter Dick
53757 Sankt Augustin

Stand: 5.3. 2015