Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 12 (1936)
Heft: 13

Artikel: L 59 brennend ins Adriatische Meer gestürzt am 7. April 1918
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-756831

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

L 59

brennend ins Adriatische Meer gestürzt am 7. April 1918

Am 2. Juli 1900 stieg Graf Zeppelin mit seinem ersten Luftschiff aus der schwimmenden Halle bei Manzell am Bodensee auf. 118 Zeppelinluftschiffe sind seit diesem Datum im Laufe der letzten 35 Jahre gebaut worden. Man kann die Entwicklungsperioden der Zeppelinluftschiffahrt in Vorkriegszeit, Kriegszeit und Nachkriegszeit einteilen. Bis zum Kriegsausbruch 1914 waren 25 Luftschiffe gebaut worden. Während des Krieges selbst 87, nach dem Kriege 6. Von diesen 118 Zeppelinen sind im Augenblick noch drei am Leben, nämlich Luftschiff «D I Bodensee», das 1921 als Kriegsentschädigung an Italien ausgeliefert wurde und jetzt, auf den Namen «Esperia» umgetauft, an italienischen Nationalfeiertagen zuweilen über der Stadt Rom kreist, «Graf Zeppelin», der jetzt von Friedrichshafen aus den regelmäßigen Südamerikadienst versieht und hin und wieder auch eine Spazierfahrt in die Schweiz unternimmt, und «L Z 129», der vor kurzem nach vierjähriger Bauzeit seine Jungfernfahrt absolviert hat. Alle andern Zeppelin-Luftschiffe existieren nicht mehr. Sie sind entweder abgerüstet worden, verbrannt, bei Notlandungen zerstört worden, Brandstiftungen und Gasexplosionen zum Opfer gefallen, im Kriege abgeschossen, durch Fliegerbomben in der Halle vernichtet worden, vom Blitzschlag getroffen, ins Meer abgestürzt oder verschollen. Zur Zeit des Waffenstillstandes 1918 waren 13 Zeppeline vorhanden. Davon wanderten drei auf Reparationskonto nach Italien, drei nach Frankreich, zwei nach England, je einer nach Japan und Belgien, die übrigen wurden abgewrackt. 10 Zeppelinluftschiffe existierten nur auf dem Papier, das heißt es waren nur Pläne dafür entworfen, der Bau aber niemals in Angriff genommen worden. Von diesen 118 Zeppelinen, von denen jeder seine Geschichte hat, teils ruhmlos, teils tragisch, teils ereignis- und ruhmreich, sticht das Schicksal von «L 59» besonders hervor. «L 59» war ein Kriegszepp. Er wurde in den Monaten August und September 1917 erbaut und startete am 10. Oktober zur ersten Fahrt. Kurz darauf wurde «L 59» unter der Führung von Kapitän Bockholt dem Zeppelinhafen Jambol in Bulgarien zugeteilt. Jambol war seit Anfang 1917 Flughafen für die Kriegsunternehmungen der Mittelmächte im östlichen Mittelmeer.

Da ist nun folgendes einzufügen: In Deutsch-Ostafrika hatte sich seit Kriegsausbruch die Schutztruppe unter dem Befehl von Lettow-Vorbeck tapfer mit den Engländern geschlagen, ohne bis jetzt zu kapitulieren und ohne auch vom Mutterland irgendwie Hilfe erhalten zu können. Gegen Ende 1917 hatten sich die Deutschen bis an den Fuß des Makonde-Hochlandes, im Flußgebiet des Rowuma, zurückgezogen. Immer mehr wurden sie von den Engländern bedrängt. Der Truppe ging es nicht gut, die Lebensmittelvorräte wurden immer knapper, und was noch schlimmer war: auch der Chininvorrat war aufgebraucht und die Munitionsreserven gingen zur Neige. In der Heimat zerbrach man sich den Kopf, wie man der Truppe Hilfe bringen könnte. Woher den phantastischen Blokadebrecher nehmen, der bis zu Lettow-Vorbeck und seinen Getreuen vorzudringen vermöchte? Ein früherer Oberstabsarzt der Schutztruppe schlug vor, auf dem Luftwege bis nach Deutsch-Ostafrika zu gelangen. Nach längeren Erwägungen hieß das Reichskolonialamt die Idee gut und der Admiralstab der Marine erklärte sich bereit, einen Zeppelin für das Wagnis einzusetzen.

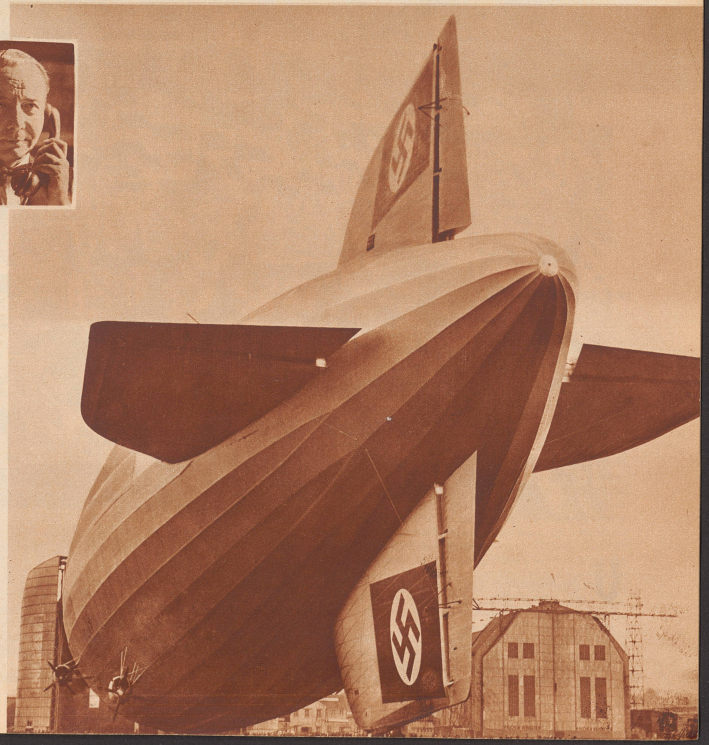
(Fortsetzung Seite 378)

Kapitän Bockholt der Kommandant des Kriegszeppelins «L 59».

Kapitän Ernst Lehmann der Führer des neuen Luftschiffes «LZ 129». Er kam 1920 zum Luftschiffbau Zeppelin. Während des Krieges kommandierte er die Armeeluftschiffe «LZ 98», «LZ 90», «LZ 120» und «Sachsen».

LZ 129

zur ersten Fahrt aufgestiegen am 4. März 1936



Rechts:

«LZ 129» vor dem Start zur Jungfernfahrt in Friedrichshafen am 4. März 1936. «LZ 129» ist das größte von allen bisher erbauten Zeppelinluftschiffen. Es ist 248 Meter lang und mißt 41,2 Meter im Durchmesser. Der Rauminhalt ist mit 190 000 m³ fast doppelt so groß wie derjenige des «Graf Zeppelin», aber er reicht nicht ganz an das Volumen der ehemaligen großen amerikanischen Lenkballone «Akron» und «Macon» heran, die über 200 000 m³ faßten. «LZ 129» ist ausgerüstet mit vier Daimler-Benz-Rohölmotoren von je 1100 PS. Die vier Stabilisierungsflächen haben einen Flächeninhalt von je 370 m², während Seiten- und Höhenruder je 67 m² groß sind. In 26 Kabinen können 50 Passagiere Unterkunft finden. Außerdem stehen den Passagieren ein Speisesaal, Lesezimmer, eine Bar, Frisierkabinen und ein Wandelgang mit großen Fensterflächen zur Verfügung. Die Baukosten belaufen sich auf rund 8 Millionen Mark. In der nächsten Zeit soll «LZ 129» an seinen Stationierungsort Frankfurt am Main übergeführt werden, von wo aus er im Pendelverkehr mit dem «Graf Zeppelin» in den regelmäßigen Südamerika-Dienst eingestellt werden wird.

Der kleine Spaziergang

VON ROGER REGIS

Ins Deutsche übertragen von Anna Drawe

«Marie», sagte Fräulein Forestier zur Hausgehilfin, die begann, den Tisch abzuräumen, «vergessen Sie nicht, einen kleinen Spaziergang mit Fox zu machen.»

Maria war ein achtzehnjähriges junges Mädel, blond, frisch und recht hübsch. Fox war ein Hund ohne Rasse mit unschönem Fell, aber guten, sanften Augen. Die Heiterkeit des Mädels, das Gebell und die Streiche des Hundes brachten einzig und allein etwas Leben in dieses ernste Provinzhaus, in das sich mit dreißig Jahren, früh gealtert, Hortense Forestier vor der Zeit zurückgezogen hatte.

Die Kirchturmuhr schlug gerade acht.

«Das gnädige Fräulein kann ganz unbesorgt sein», erwiderte Marie.

Während ihre Herrin sich ins Wohnzimmer begab, lief das kleine Dienstmädchen in ihr Zimmer hinauf, legte die Schürze ab, setzte im Handumdrehen einen modernen Filzhut auf, schlüpfte in Handschuhe, die ihre roten Hände verdeckten, und griff nach einem Handtäschchen.

«Sie ist gefallsüchtig», sagte Fräulein Forestier zu ihren Nachbarinnen. «Aber was wollen Sie? Es ist ihr einziger Fehler. Man muß ihr wohl etwas nachsehen.»

Jetzt war Maria für den kleinen Spaziergang bereit. Fox, den sie an der Leine führte, ebenfalls. Sie gingen miteinander durch die schon stillen Straßen zum Bahnhof. Welch anderes Ziel hätten sie wählen können in diesem kleinen Städtchen, wo man die Läden um sieben Uhr schloß, wo jeder sich einschloß, wo die jungen Mädchen allmählich alte Jungfern wurden, so wie Fräulein Forestier, in dem vergeblichen Warten auf einen Gatten. Der einzige Ort der Stadt, wo es ein wenig Licht, Lärm und Bewegung gab, war der Bahnhofplatz zur Ankunftszeit der Züge.

Jeden Abend kannten daher Marie und Fox nur dieses Vergnügen. Um 8 Uhr 53 hielt hier der Schnellzug aus Paris. Um 8 Uhr 45 fanden sich das kleine Dienstmädchen und der Hund auf ihrem gewöhnlichen Posten ein, beim Ausgang der Reisenden.

Man hörte den Zug einfahren und halten. Bald begann die Zuflut der Passagiere. Wie gewöhnlich dauerte es nicht lange, bloß einige, mit Paketen beladene Personen.

Maria wollte sich gerade entfernen, als noch ein letzter Reisender erschien, der unter der Last zweier schwerer Handkoffer beinahe zusammenbrach. Da er langsam ging, konnte man ihn mit Muße betrachten. Er war jung, groß, mit breiten Schultern, und in seinem gut rasierten Gesicht schien alles zu lächeln: Die offenherzige Marie findet diesen Jungen sogleich sympathisch. Sie dachte jedoch nicht im entferntesten daran, daß sie in dem Unbekannten den gleichen Eindruck erwecken könnte. Dennoch bleibt er vor Maria stehen, stellt seine Handkoffer zu Boden und sagt:

«Guten Abend, Fräulein! Haben Sie mich erwartet?»

Sie errötet heftig und stammelt:

«Nein, mein Herr . . . ich bin zufällig vorbeigegangen.»

«Das ist schade! Der Hund ist recht häßlich, aber seine Herrin ist recht hübsch!»

Maria hatte Lust zu flüchten, fühlte aber, wie ihre Füße den Dienst versagten. Fox hingegen schien entzückt vom Abenteuer. Er sprang fröhlich bellend um den jungen Mann herum. War es dieser Empfang, der ihn veranlaßte, das Gespräch fortzusetzen? Der Unbekannte fuhr fort:

«Ich bin Handlungsreisender und es ist das erstemal, daß ich in diesem Nest lande. Ich weiß nicht, in welches Hotel ich gehen soll. Sie wären sehr freundlich, wenn Sie mir eins raten würden.»

«Ein Hotel?» wiederholte die kleine Hausgehilfin, erstaunt dreinblickend.

«Ja. Sie müssen doch wissen, welches das beste ist.»

«Ich glaube, es ist der ‚Goldene Stern'.»

«Und wo ist es?»

«Sie müssen die Hauptstraße hier gegenüber heruntergehen, dann in die zweite Gasse rechts einbiegen . . . nein, hierauf in die erste links, nein, rechts . . .»

«Hören Sie, Fräulein! Sie scheinen es nicht genau zu wissen und ich möchte mit meinem Gepäck keine Umwege machen. Wenn Sie recht liebenswürdig wären — woran ich nicht zweifle — so würden Sie mir den Weg zeigen . . .»

«Ich . . .»

«Haben Sie Angst, einige Schritte mit mir zu gehen?»

Er neigte sich zu Maria und lächelte sie an. Sie errötete abermals und lächelte schließlich ebenfalls.

«Gehen wir», sprach sie.

In Schwarmlinie machten der junge Mann und seine Koffer, Maria und Fox sich auf den Weg. Der Hund bellte stürmischer denn je und sprang um seinen neuen Freund herum. Der Unbekannte gefiel ihm entschieden sehr gut. Maria teilte seinen Geschmack, aber da sie klüger war, zeigte sie weniger Ueberschwang als er. Während dieser Zeit plauderte der Reisende mit liebenswürdiger Beredsamkeit. Er sprach von Regen und schönem Wetter, von dem Städtchen, das er begierig war, kennenzulernen und in dem er hoffte, vierzehn Tage zu bleiben, von den Einwohnerinnen, deren charmanteste ihn empfangen gekommen war.

Als der Eingang des «Goldenen Sternes» sichtbar wurde, hätte man glauben können, daß sie seit jeher die besten Freunde waren. Sie trennten sich mit einem herzlichen Händedruck und der junge Mann fragte:

«Wann werde ich Sie wiedersehen?»

«Morgen!» erwiderte Maria ohne zu zögern. «Morgen, wenn Sie wollen, vor dem Bahnhof, bei der Ankunft des Zuges um 8 Uhr 45. Dorthin führe ich Fox jeden Abend spazieren.»

*

Zehn Tage vergingen im Hause von Fräulein Forestier ohne nennenswertes Ereignis. Hortense bemerkte nur, daß ihre kleine Hausgehilfin zerstreut, unruhig, verwirrt zu sein schien. Nie hatte sie sich bis dahin so ungeschickt bei ihrer Arbeit gezeigt. Sie war auch nie vorher so kokett gewesen, wenn sie des Abends mit dem Hund ausging. Und dann platzte eines Morgens die Bombe wie ein Blitz aus heiterem Himmel: mit triumphierender Miene verkündete Maria, daß sie heiraten werde.

Fräulein Forestier verlangte Erklärungen — Maria zögerte nicht, sie zu geben und erzählte haargenau, wie der Zufall es gefügt hatte, daß sie den galanten Reisenden kennenlernte, wie sie sich an den darauffolgenden Tagen getroffen, wie sie einander gefallen hatten . . .

«Das ist Ihre Sache!» unterbrach sie Hortense, die Lippen zusammenpressend. «Heiraten Sie, mein Kind. Vielleicht werden Sie es sehr bald bedauern. Man weiß, was heutzutage der Einsatz wert ist.» Sobald die Woche um war, ging Maria fort.

Fräulein Forestier hatte ihre Vorsichtsmaßregeln getroffen. Sie wollte kein so blondes und so schönes Dienstmädchen mehr, dem die Liebe den Kopf verdreht. Sie hatte eine Hausgehilfin im kanonischen Alter, mit kupfriger Haut, Schnurrbart und plumpen Zügen genommen.

Nur war es von jenem Tage an Hortense selbst, die, kokett angezogen, Fox allabendlich an der Leine spazieren führte; sie war es, die jeden Abend beim Ausgang des Bahnhofes stand, bei der Ankunft des Zuges um 8 Uhr 53. Weiß man je? Ein Zufall, ein zweiter Zufall . . .

L 59 brennend ins Adriatische Meer gestürzt am 7. April 1918

Fortsetzung und Schluß von Seiten 372/373

«L 59» wurde für die Expedition bestimmt, entsprechend umgebaut und ausgerüstet. Der Luftriese wurde zu einem wahren Zauberschiff hergerichtet, derart, daß alles eingebaute Material für die Schutztruppe verwendbar sein würde. Ein Teil der Baumwollhülle war für Verbandszwecke bestimmt, ein anderer Teil war zum Bau von Zelten und Tropenanzügen zu verwenden. Aus den Gaszellen konnten wasserdichte Schlafsäcke hergestellt werden, aus dem Aluminiumgerüst Tragbahren und Funkgeräte. Selbst die Motoren waren dazu ausersehen, um als Antriebsmaschinen für die Dynamos einer Funkstation Verwendung zu finden. Der Zepp war also dazu bestimmt, nicht zurückzukehren, sondern in Deutsch-Ostafrika abgerüstet zu werden. Die Nutzlast wog 52 000 Kilo, so viel wie eine Ladung von vier Eisenbahnwagen. Niemals, auch in unsern Tagen nicht, hat ein Luftschiff eine solch ungeheure Last durch den Aether getragen. Da waren unter anderem verladen: 311 000 Gewehrpatronen, 230 Stück Maschinengewehrgurten, 30 Maschinengewehre, 61 Säcke Verbandstoff und Medikamente, 21 790 Kilo Benzin, 6190 Kilo Wasser, ferner Nähzeug, Buschmesser, Fernrohre, Konserven, Kleider, Post usw. Zu allem kam die Besatzung von 22 Personen. Der Start war auf 16. November 1917 angesetzt. Am frühen Morgen dieses Tages glitt «L 59» aus der Halle von Jambol und verschwand bald am südöstlichen Horizont. Aber nach einer Stunde kehrte er zurück, über Kleinasien hatte er ganz widriges Wetter angetroffen. Der neue Aufstieg war für den 21. November befohlen. Morgens 5 Uhr kam «L 59» nach gutem Start in Fahrt zu der Reise, die bis zum Bestimmungsort in der Luftlinie mehr als 6000 Kilometer messen sollte. Der Kurs ging auf Adrianopel, Rodosto und das Marmara-Meer, die Ebenen Kleinasiens tauchten auf, Smyrna wurde angesteuert, die Ruinen von Magnesia und die Ebene von Milet überflogen, dann Generalkurs nach Süden, Vorstoß ins Mittelmeer, das von feindlichen Schiffen und Flugzeugen wimmelte. Zur Zeit der Abenddämmerung kam Kreta in Sicht. Mit äußerster Kraft hatten die Maschinen hier ein schweres Gewitter zu meistern. Regen setzte ein, das Luftschiff stampfte wie ein alter Trampdampfer. Dann tauchte ein feiner Strich am Horizont auf: Afrika, der Golf von Solum und dann die Wüste. Rauschend ging es durch die Einsamkeit des Sandes, prall standen in der Hitze die Ballonetts, das Gas dehnte sich, das ganze Schiff brummte wie eine zornige Biene. Eine Anzahl kleine Oasen wurden in der Libyschen Wüste passiert. Dann öffnete weit der Sudan seine Arme, «L 59» jagte über die riesige nubische Nilschleife und über die Bajuda-Steppe. Mit der äußersten Kraft aller Motoren ging es südwärts, in zweimal 24 Stunden sollte das Ziel erreicht sein. Die 22 Männer waren überzeugt, daß sie es schaffen würden. Alles an Bord war in bester Ordnung, der Funker saß in seiner Kabine, wartete auf Nachrichten aus Nauen, dem heimatlichen Sender. Da, früh morgens um zwei Uhr, auf der Höhe von Khartum, kommt das Telegramm, kommt aus dem Aether die verhängnisvolle Botschaft, die den ganzen Kampf der letzten Tage mit den Elementen nutzlos macht. Mit den vor Schrecken geweiteten Augen hört die Besatzung hin und traut den Sinnen nicht:

Funkspruch des Admiralstabes:

«letzter stützpunkt lettow-vorbecks, revala, verloren gegangen. ganzes makondehochland im besitz der engländer. teile lettows gefangen. rest nördlich hart bedrängt, sofort umkehren!»

Kommandant Bockholt starrt auf das Papier. Was tun? Lettow-Vorbeck verloren und er mit seinem Luftschiff zu spät? Aber für ihn gibt es nur eines: gehorchen! Und so wendet er den Kurs. Er weiß nicht, daß das alles nicht wahr ist, daß die Depesche eine Fälschung ist, daß nicht der deutsche Admiralstab sie gefunkt hat, sondern der Feind. Er weiß nicht, daß die Engländer durch Verrat den deutschen Chiffreschlüssel in die Hände bekommen haben und nun mit ihm funken können.

In Wirklichkeit geschah an diesem Tage in Deutsch-Ostafrika folgendes: Lettow-Vorbeck überfiel und besiegte tausend Portugiesen, Verbündete der Engländer, nahm ihnen das ab, was eben der «L 59» ihm bringen wollte, wenn der Teufel ihn nicht zurückbeordert hätte: eine Menge Sanitätsmaterial, Lebensmittel, Maschinengewehre und andere Waffen, ¼ Million Patronen usw., so viel, daß die halbe Truppe damit neu ausgestattet werden konnte . . .

Das Luftschiff aber ist umgekehrt, zurück, zurück, die ganzen Tausende von Kilometern geht's zurück. In der Morgenfrühe des 25. November ist die Basis Jambol wieder erreicht. Fieberkrank und fast erfroren steigen 22 Männer aus den Gondeln. Das Luftschiff wird entladen, ein neuer Vorstoß nach Deutsch-Ostafrika wird nicht unternommen. Nach wenigen Tagen aber schon fährt «L 59» wieder aus. Diesmal nach Westen. Es ist eine Angriffsfahrt nach Süditalien. Auf Neapel und Bagnoli werden 6400 Kilo Bomben abgeworfen. Auf diesem Raid hat «L 59» den absoluten Höhenrekord für Zeppeline aufgestellt; er erreichte 8200 Meter über Meer.

Es folgen dann noch einige weitere erfolgreiche Luftangriffe an den Küsten der Adria, und dann am 7. April 1918 die letzte Fahrt ins Verderben. An diesem Tage — es war ein Angriff auf Malta, den Hauptstützpunkt der Briten im Mittelmeer, geplant — wird «L 59» vom Blitzschlag getroffen und stürzt um 8.34 abends auf der Höhe der Straße von Otranto brennend ins Adriatische Meer ab. Die ganze Besatzung kam ums Leben, und vom Luftschiff ist niemals das winzigste Ueberrestchen irgendwo aufgefunden oder angeschwemmt worden.