

## **Terms and Conditions**

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

### Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

### Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

gesellte sich ein unbewaffneter Infanterist zu uns. Gleich nach dem Verlassen des Dorfes stieß ich diesen zur Seite, verfezte dem Posten einen Faustschlag ins Gesicht und konnte ins Feld entfliehen; der Posten schoß mir vergeblich nach. Ich ging geduckt wieder nach Bernes zurück, legte mich in eine offene Feldschmiede, bedeckte mich mit einem Sack und wurde nicht gefunden. Vor Tagesgrauen suchte ich mich durch die feindlichen Linien zu schleichen, wurde aber durch eigenes starkes Infanterie- und Artilleriefener daran gehindert. Ich blieb daher in meinem anfänglichen Versteck, bis die deutschen Truppen einrückten. Bei dem ersten eintreffenden Bataillonsadjutanten erbat ich mir einige Leute, um meinen Flugzeugführer zurückzubringen, konnte ihn aber weder in seinem Versteck noch im Dorfe selbst auffinden, so daß ich annehmen muß, daß er gefangen wurde.

Die Formation, bei der ich gefangen war, war eine amerikanische, wie ich aus Bruchstücken von Gesprächen aus meinem Versteck entnahm. Sie hatten den Rückzug zu decken und erhielten zu diesem Zweck nachts noch eine Verstärkung. Das Benehmen der Leute schien mir, wohl aus diesem Grunde, ziemlich nervös. Am 24. März früh traf ich wieder bei meiner Staffel ein.

## 7. Kapitel

### *Die Afrikafahrt des Marineluftschiffes „L 59“*

**Auszug aus einem Bericht des Ingenieurs J. Goebel über die Afrikafahrt des Marineluftschiffes „L 59“ im November 1917.<sup>14)</sup>**

Für den 21. November 1917 5 Uhr frühmorgens war Fahrtbereitschaft zur Afrikareise angesagt. Als mutmaßlicher Landungsplatz in Deutsch-Ostafrika galt das Makonde-Hochland, wo sich die Truppe Lettow-Borbecks — um diese Zeit — tatsächlich aufhielt. Das Luftschiff sollte diesmal 6757 Kilometer zurücklegen und damit ein eklatantes Zeugnis der Leistungsfähigkeit deutscher Luftschiffe und deutscher Technik ablegen. Dem großen Ziel „Deutsch-Ostafrika“ entgegen, größer als das Deutsche Reich! Wer mochte wohl zuerst gesichtet werden? Freund oder Feind? Für diesen Fall, d. h., wenn das Schiff in Ostafrika einen Haufen Truppen gesichtet hätte, sollte es sich natürlich vorsichtig „heranpirschen“. Mitten über dem Haufen sollte ein Mann — so war es geplant — mit dem Fallschirm abspringen. Und zu diesem heroischen Unterfangen hatte sich der „Delag“-Luftschiffer Grubendorf bereits freiwillig gemeldet.

Wieder herrscht reges Treiben im Luftschiffhafen Jambol, als ob jeder daran verzweifelte, in der erdrückenden Fülle seiner Obliegenheiten fertig zu werden. Hallentore werden geöffnet. Die Füllschläuche werden zum letzten Male ausgelegt, das Gas strömt zischend in die Zellen. Steuerleute ordnen Karten und Instrumente, Maschinisten und Fahringenieure prüfen den Probelauf der Motoren. Das Surren der Propeller vermischt sich mit dem Zischen des einströmenden Gases. Dann kommt die Meldung: „Schiff klar zur Abfahrt!“ Der deutsch-bulgarische Haltetrupp steht längst bereit. Ein kurzer Trillerpfeiff, und das Gros erfaßt die Handgriffe der Gondeln. Das folgende Kommando: „Luftschiff aus der Halle, marsch!“ bringt L 59 in die trübe Helle des Novembertages. Langsam schwebend gleitet das Schiff hinaus. Der Kommandant, Kapitänleutnant Boekholt, weist mit der Hand leicht zur Seite; der Mann mit der Flagge, der ihn begleitet, gibt die Richtung an, und bald steht das Schiff, seitlich ein paar hundert Meter von der Halle, auf dem weiten Landeplatz, langsam im Luftzug pendelnd.

Nach dem „Einholen“ kommt das Kommando: „Beide achtern Maschinen voll voraus!“ Der Maschinentelegraph übermittelt den Befehl nach der hinteren Gondel. Die Propeller fangen an, sich erst langsam, dann immer schneller zu drehen, bis man nur noch einen flimmernden Lichtkreis sieht. Das Schiff nimmt Fahrt auf. „Alle Maschinen voll voraus!“ Die übrigen Propeller werden eingekuppelt, und immer mehr Fahrt nimmt L 59 auf, bis er mit einer Geschwindigkeit von etwa 70 Kilometer pro Stunde durch die Luft braust. „Kurs Adrianopel“, lautete der Befehl.

Am 10 Uhr vormittags wird Adrianopel in Höhe 600 überflogen. L 59 folgte nun der berühmten Heerstraße, die von Adrianopel nach Konstantinopel führt, auf der schon die Legionen Roms marschiert waren. Um Gas zu sparen, hielt sich das Luftschiff auch fernerhin in niedrigen Höhen, kam also über 600