

EINIGE ASPEKTE ZUR AFRIKA-FAHRT DES MARINE-LUFTSCHIFFS L 59

Vorbemerkung

Im Jahr 1919 wurde die deutsche Öffentlichkeit durch eine Anzeige auf eine technische Meisterleistung aus dem gerade verloren gegangenen Krieg aufmerksam.

MARINE-LUFTSCHIFF „L 59“
MIT MAYBACH-MOTOREN

Auf Kriegsfahrt nach Dtsch.-Ostafrika, November 1917
Ohne Zwischenlandung 6755 km zurückgelegt!
MAYBACH-MOTORENBAU-GMBH
FRIEDRICHSHAFEN A.B. BERLIN W 50

Diese Anzeige und das Aufsehen, das sie erregte, veranlasste nun das Reichsmarineamt, endlich, mit einer Verspätung von 1 ½ Jahren, seinerseits die Presse über diese Fahrt zu unterrichten. Etwa zeitgleich erschien im Organ der Deutschen Kolonialgesellschaft, der Deutschen Kolonialzeitung vom 20. März 1919, ein Aufsatz von Dr. Maximilian Zupitza „Die Hilfsexpedition für die deutsch-ostafrikanische Schutztruppe auf dem Luftwege“.

Die Fahrt des Luftschiffes L 59 mit Versorgungsgütern für die deutsche Schutztruppe war strengstens geheim gehalten worden (offizieller Name: „China-Sache“), zunächst natürlich aus militärischen Gründen, nach Abbruch der Fahrt wohl, weil die Aufgabe nicht hatte erfüllt werden können.

Von zahlreichen Autoren ist die Fahrt in der Folgezeit beschrieben worden. Wegen der strikten, offiziellen Geheimhaltung mischen sich dabei vielfach Wahrheit, Hörensagen und Erfindung. Dies liegt auch daran, dass die Originalquellen nur für wenige zugänglich waren.

Das deutsche Marine-Archiv 1850-1945 war nach Schloss Tambach bei Coburg ausgelagert und wurde dort im April 1945 durch amerikanische Truppen erbeutet. Es wurde zunächst der Britischen Admiralität zur Auswertung zur Verfügung gestellt und in London nach britischen Registratur-Gewohnheiten mit neuen fortlaufenden Nummern umbezeichnet und mit der Vorsilbe PG („pinched from the Germans“) versehen. Zwischen August 1945 und Juli 1947 wurde ein großer Teil durch das US Navy Office of Naval Intelligence kopiert und mikroverfilmt und nach Washington verbracht. Es lagert dort im Naval Historical Center im Washington Naval Yard unter der Bezeichnung „Tambach Archives“; enthalten sind u.a. die Kriegstagebücher aller Marine-Luftschiffe und eine

große Menge von Akten und Korrespondenz von Admiralität, Admiralstab, Kommando der Hochseeflotte, Reichskolonialamt usw. Auf dieses Material stützt sich Douglas H. Robinson in der Darstellung der Geschichte von L 59 in seinem hervorragenden Buch „The Zeppelin In Combat – A History of the German Naval Airship Division 1912-1918“ – Schiffer Publishing Ltd., Atglen, PA 1994.

Zwischen 1955 und 1977 wurde das Original-Archiv durch die Britische Admiralität zurückgegeben und lagert derzeit unbearbeitet im Bundesarchiv – Militärarchiv in Freiburg.

Nahezu aller interne und externe Aktenverkehr bezüglich Vorbereitung und Durchführung der Afrika-Fahrt von L 59 wurde angesichts des engen Zeitplans in Kopie dem Luftschiffbau Zeppelin übermittelt, um alle Beteiligten auf dem gleichen Kenntnisstand zu halten. Dieses Material lagert im Archiv der Luftschiffbau Zeppelin GmbH in Friedrichshafen. Von den Akten der Marine-Luftschiffabteilung existieren sogar nur die in diesem Archiv aufbewahrten Kopien. Das Zeppelin-Archiv ist die quellenmäßige Grundlage der sehr detaillierten Arbeit „Wegbereiter des Weltluftverkehrs wider Willen – Die Geschichte des Zeppelin-Luftschiffstyps ‚w‘“, Friedrichshafen 1992, von Wolfgang Meighörner-Schardt, dem Direktor des Zeppelin-Museums in Friedrichshafen.

In der Folge sollen einige weniger bekannte Aspekte der Afrika-Fahrt von L 59 unter Verwendung dieser beiden Arbeiten nachgezeichnet und mit Zitaten der Originalquellen daraus unterlegt werden. Die Zitate der Originalquellen werden ohne sprachliche Verbesserungen und ohne eigene oder fremde Anmerkungen wiedergegeben. Sie sollen ausschließlich für sich selbst sprechen.

Die Idee

Bereits 1915, vor Kriegseintritt Bulgariens, war die Idee geprüft worden, das Osmanische Reich unter Einsatz von Luftschiffen mit dringend benötigten Gütern zu versorgen.

Unter Bezugnahme auf einen Zeitungsbericht in der Wilnaer Zeitung über Fernflüge von Luftschiffen schlug nunmehr der Oberstabsarzt a.D. Dr. Maximilian Zupitza „dem kaiserlichen Kommando“ vor, „geneigtstens eine Prüfung der Frage herbeiführen zu wollen, ob nicht auf diese Weise den ostafrikanischen Truppen Hilfe gebracht werden kann.“ Zupitza war leitender Mediziner der Westafrika-Station gewesen, 1914 in Togo interniert und 1916 auf Ehrenwort ausgetauscht worden.

Das Reichskolonialamt prüfte die technische Durchführbarkeit sogleich mit der Bauaufsicht des Reichsmarineamtes und dem Luftschiffbau

Zeppelin und kam zu dem Schluss: „Soweit bisher überlegt werden konnte, sind die Schwierigkeiten nicht unüberwindlich.“

Die Stellungnahmen auf dem Weg durch die Organisation zeigen deutlich, dass der Wert einer solchen Unternehmung besonders auch im psychologischen und politischen Bereich gesehen wurde. So urteilte das Reichsmarineamt: „Wird die moralische Wirkung der gelungenen Fahrt auf die nordostafrikanische Bevölkerung und auf die Eingeborenen und Kolonialtruppen, die sich plötzlich mit der Heimat verbunden sehen, allein nicht den Einsatz schon lohnen? Die Truppe wird neuen Mut fassen und mit gestärkter Kraft vielleicht dem Feind bis zum Ende des Krieges leichter standhalten können (man erinnere sich der Wirkung der ersten Luftschiffbesuche 1908 in den Städten Deutschlands auf die Massen!)“. Der Führer der Luftschiffe, Fregattenkapitän Peter Strasser, meinte: „ Die Durchführung der Operation bedeutet nicht nur eine unmittelbare Unterstützung der tapferen Schutztruppen, sondern sie wird ein Ereignis, das einmal mehr das deutsche Volk begeistern und die Bewunderung weltweit steigern wird.“ Das Reichskolonialamt sah es als „von hoher politischer Bedeutung , wenn bei Friedensschluss noch ein Stück des deutschen Kolonialbesitzes sich fest in deutscher Hand befindet.“

Die Vorbereitung

Bereits am 7. September 1917 wurde damit begonnen, das Luftschiff L 57 in der Bauhalle in Friedrichshafen zu verlängern, obwohl erst am 19. September 1917 der Chef des Admiralstabes, Admiral von Holtzendorff, von der „China-Sache“ erfuhr. Holtzendorff betonte, dass der Kaiser entscheiden müsse. In einer Denkschrift des Reichsmarineamtes vom 19. September 1917 wurde er dann gebeten „die Entscheidung Sr. Majestät des Kaisers darüber herbeiführen zu wollen, ob ein L-Schiff für den genannten Zweck eingesetzt werden soll“. Gleichzeitig hieß es, dass „die Fahrperiode noch ausgenützt werden könnte, sofern Allerhöchstdero Entscheidung bis zum 27. September gefallen ist.“

Am 26. September 1917 hatte L 57 seine Probefahrten begonnen. Es wurde dann nach Jüterbog überführt und die Ladung für Ostafrika an Bord verstaut. Am 4. Oktober erfolgte schließlich die Zustimmung des Kaisers zum Vorhaben. Am Abend des 7. Oktober wollte der Kommandant, Kapitänleutnant Bockholt, mit dem beladenen Schiff noch eine Probefahrt unternehmen, obwohl sich ein Tiefdruckgebiet und ein Gewitter näherten und der Wind stark aufgefrischt war. Bockholt glaubte zunächst, vor Herannahen des Gewitters die Fahrt beendet zu haben, entschied sich dann, den Sturm in der Luft abzuwettern und nach neuen Sturmwarnungen über Funk schließlich, das Schiff in Hallenlee zu legen. Das erwies sich als nicht möglich wegen des Sturms und so entschloss sich Bockholt, auf einen anderen Luftschiffhafen auszuweichen. Dafür fehlten ihm jedoch Karten, da er sich nur für eine zweistündige Fahrt vorbereitet hatte. Bei der Übernahme wurde das Schiff zu Boden gedrückt

und die Steuerung beschädigt. Es blieb nun nur noch das Einhalten. Die Besatzung ging mit Ausnahme von Bockholt von Bord, aber kurz vor der Halle wurde das Schiff erneut hochgerissen und die Spitze zerstört. Bockholt ließ Gas ab, aber das Schiff riss die Landemannschaft mit und wurde abgetrieben. Darauf verließ auch er das Schiff und ließ mit Gewehren auf das Schiff schießen, um dadurch noch mehr Gas zu verlieren. Natürlich entzündete sich das Wasserstoff-Luft-Gemisch und es trat ein Totalverlust von Schiff und Ladung ein.

Zwei Tage später, am 9. Oktober 1917, telegraphierte das Reichsmarineamt an den Luftschiffbau: „In Bestätigung Fernspruch Direktor Dürr und Baumeister Engberding sofort schnellstens gesamtes Packmaterial für L 57 mit Reserve noch einmal anfertigen Vorhandenes Patronenpackmaterial sofort mit Begleitmann hierher schicken...“ Kurz darauf ging ein weiteres Telegramm nach Friedrichshafen: „ An Luftschiffbau Friedrichshafen. In Bezug auf Ferngespräch Direktor Dürr Marinebaumeister Hoffmann Schiff in großer Bauhalle vom Typ L 57 ausführen. Drahtet früheste Fertigstellung.“ Drei Stunden später antwortete der Luftschiffbau: „Wenn rascheste Fertigstellung zweites Schiff L 57 noetig vorschlagen Verlaengerung L 59 wegen erfolgter Personaleinschraenkung in Staaken.“ Darauf wurde der Auftrag erteilt: „ Der LZ 107 (L 59) in Staaken ist für einen Sonderzweck auszurüsten.“ Tatsächlich handelte es sich um LZ 104. In den folgenden zwei Wochen wurde L 59 um 30 Meter verlängert und konnte am 30. Oktober 1917 zu seiner ersten Werkstattfahrt starten. Schon am 3. November 1917 wurde L 59, beladen mit 14 to Fracht für Ostafrika, nach Bulgarien zum Luftschiffhafen Jamboli, dem vorgesehenen Startplatz, überführt.

Der Kommandant

Kapitänleutnant Ludwig Bockholt war nicht einer der besonders erfahrenen und bewährten Luftschiffkommandanten. Es ist viel darüber spekuliert worden, warum der Führer der Luftschiffe, Fregattenkapitän Peter Strasser, ihn für das Kommando von L 57 ausgewählt hat. Bekannt geworden war Bockholt, als er als Kommandant von L 23 einen norwegischen Schoner von 688 to in der Nordsee nach einer Wasserung gekapert und als Prise genommen hatte. Dies war und blieb auch der einzige Fall der Kaperung eines Handelsschiffes durch ein Luftschiff. Strasser hielt das für ein viel zu riskantes Abenteuer, bei dem das wertvolle Luftschiff durch eine Wasserung auf offener See hätte beschädigt oder gar durch einen einzigen Schuss aus einer Leuchtpistole hätte vernichtet werden können. Er verbot daher die Wiederholung derartiger Aktionen für die Zukunft strikt.

Als Kommandant für L 57 war denn auch zunächst ein anderer Offizier vorgesehen, Kapitänleutnant Horst Freiherr Treusch von Buttlar-Brandenfels, einer der besten Kommandanten, über die Strasser verfügte.

Buttlar hatte jedoch kein besonderes Interesse an der Mission. Bockholt hingegen war ein Mann, der sehr ehrgeizig seine eigene Karriere im Auge hatte und, wie der Vorfall in der Nordsee zeigte, auch sehr risikogeneigt war. Strasser meinte, Bockholt sei „ein guter Luftschiffführer und ein fachlich guter Offizier, aber er hat bisher zu wenig Erfahrung mit den technischen Möglichkeiten eines Luftschiffs gewonnen.“ So scheint es, dass die Auswahl Bockholts erfolgte, weil Strasser glaubte, auf Bockholt verzichten zu können und ihn gleichzeitig für ein riskantes Abenteuer für geeignet hielt. Denn wiederkehren würde bei einem erfolgreichen Abschluss der Mission keiner von der Besatzung.

Wie recht Strasser in der Beurteilung Bockholts hatte, zeigt Bockholts überaus fahrlässiges Verhalten, das am 7. Oktober 1917 zum Verlust von L 57 mit der gesamten, wertvollen Afrika-Ladung führte. Strasser wollte ihn nun durch Kapitänleutnant Herbert Ehrlich ersetzen, einen erfahreneren Kommandanten. Außerdem glaubte Strasser, dass „die Besatzung von L 57 noch unter dem frischen Eindruck des Verlustes steht“ und „der Übergang der Besatzung von L 57 auf L 59 daher nicht angezeigt“ ist. Das Reichsmarineamt und der Admiralstab hielten jedoch an Bockholt fest. Einerseits war Bockholt populär, andererseits hielt man wohl auch einen Wechsel des Kommandos wegen des überaus engen Zeitplans nicht für angebracht. Bockholt musste zwar die Verantwortung für den Verlust des Schiffes durch eine falsche Beurteilung der Wetterentwicklung übernehmen, eine Kriegsgericht blieb ihm aber erspart und er wurde auch Kommandant des Ersatzschiffes.

So wurde die Afrikafahrt unter einem Kommandanten durchgeführt, der durch sein eigenes Verhalten eine Verzögerung der Mission um einen Monat verursacht hatte und damit, angesichts der Entwicklung der militärischen Lage in Deutsch-Ostafrika, den Grund dafür gesetzt hat, dass das ganze Unternehmen nun zum Scheitern verurteilt war.

Die Geheimhaltungsbemühungen und ihr Erfolg

Die „China-Sache“ war schon von Beginn der Planung an unter strengste Geheimhaltung gestellt worden. Das Reichsmarineamt hatte den Luftschiffbau sogar angewiesen: „Im Interesse der Geheimhaltung ist nur in dringenden Fällen zu schreiben. Im allgemeinen soll alles mündlich besprochen werden.“ Im Bereich der Luftschiffbau Zeppelin GmbH wurden sogar in Schreiben des Reichsmarineamts wesentliche Informationen über die Mission vor der Ablage geschwärzt. Jeder Augenzeuge von Versuchsfahrten wurde mit Unterschrift zur Geheimhaltung verpflichtet. Die Besatzungsmitglieder von L 57 bzw. L 59 erhielten ihre Kommandierungen nicht in die Soldbücher eingetragen, sondern fiktive Verwendungen.

Nichtsdestoweniger schrieb das Reichsmarineamt an seine Bauaufsicht in der Werft Friedrichshafen: „Es ist hier bekannt geworden,

dass die „China-Sache“ in Frhfn nicht so geheim behandelt wird, wie sie es unbedingt erfordert und dass sogar bei Tisch darüber gesprochen worden sein soll. Es wird dringend ersucht, dahin zu wirken, dass die Angelegenheit nicht über den engsten Kreis der Beteiligten hinaus bekannt wird und dass vor allem das Ziel der Expedition verschwiegen u. bei Ansprache durch dritten dann die Sache schon bekannt würde, lieber Verwendung im Schwarzen Meer bezeichnet wird.“

Im Ergebnis blieben aber alle Bemühungen um Geheimhaltung letztlich vergeblich. Der Führer des Marine-Sonder-Kommandos Jamboli, Kapitänleutnant von Mangelsdorff, berichtete: „Das Ziel des Unternehmens ist sowohl in Deutschland wie auf dem Balkan bekannt geworden. Kapitän Lau teilte mir mit, dass seinem Sohn in Friedrichshafen auf der Straße von dem Afrika-Unternehmen des L 57 erzählt worden sei. Der Leutnant d.R. Wackernagel, beim Luftschiffbau in Staaken angestellt, erklärte mir, dass das Ziel des Luftschiffunternehmens in Jüterbog allgemein bekannt sei. Im Balkanzuge wurde er von einem aus Deutschland zurückkehrenden Offizier, da er Luftschifferuniform trug, daraufhin angesprochen, ob er an dem Afrika-Unternehmen beteiligt sei. Auf die Antwort, dass ihm von einem solchen Unternehmen nichts bekannt sei, äußerte der betreffende Offizier, dass dies Unternehmen in Constantinopel allgemein bekannt sei. In Sofia meldete der Sekretär des Marine-Attaché Dr. Greif, dass er das Ziel des Unternehmens im Deutschen Offiziersheim in Sofia von Offizieren erfahren habe.“

Dass auch die britische Naval Intelligence Division des Admirals Sir Reginald Hall über alle Einzelheiten innerhalb der Marine-Luftschifferabteilung informiert war, geht aus einem Bericht von Kapitänleutnant Waldemar Kölle hervor, der als Kommandant von L 45 in Gefangenschaft geriet und von Major French, dem Leiter des German Department, vernommen wurde. Kölles Bericht vom 1. November 1917 wurde von einem repatriierten deutschen Kriegsgefangenen im Absatz seines Schuhs nach Deutschland mitgenommen und landete am 25. April 1918 auf Strassers Schreibtisch. Kölle berichtete u.a.: „ Der Major kannte alle Kommandanten mit Namen; alle Schulkommandanten einschließlich einer Beurteilung, welche die besten Luftschiffführer waren; den Kommandowechsel von Buttlar zu Bockholt und die Zerstörung von L 57. Hier erklärte er, dass das Schiff verlängert worden sei und zu welchem Zweck. Überraschend fragte er auch, warum wohl Buttlar das Kommando von L 57 abgegeben habe und wie denn die allgemeine Meinung über Bockholt sei.“

Laut Kölles Bericht hatte Major French derartig detaillierte und zeitnahe Informationen, dass man wohl unterstellen muss, dass britische Agenten innerhalb der Marine-Luftschiffabteilung arbeiteten und ständig berichteten. Robinson berichtet ohne Quellenangabe, nach Eintreffen von Kölles Bericht bei Strasser habe eine Untersuchung stattgefunden und es seien am Luftschiffstützpunkt Tondern drei und in Nordholz zwei Personen

erschossen worden. Da alles Material der Marine-Luftschifferabteilung verloren gegangen ist, wird sich das wohl nicht mehr aufklären lassen.

Die britischen Streitkräfte in Ostafrika waren also über die bevorstehende Fahrt von L 59 in Detail informiert. Man hatte sie unterrichtet, dass ein Luftschiff etwa um den 20. November 1917 eintreffen würde. Flugzeuge zum Angriff auf das Schiff standen im Lukuledi-Tal bereit, die die Briten kriegsgefangenen deutschen Offizieren auch vorführten

Fahrt und Umkehr

L 59 startete am 13. und 16. November 1917 in Jamboli nach Ostafrika, die Fahrt musste aber aus meteorologischen Gründen jedes Mal abgebrochen werden. Am 13. November kam Bockholt durch eine Inversionslage nur nach Abwurf seines Wasservorrates und eines Teils der Munition überhaupt von der Halle frei. Am 16. November geriet er über türkischem Gebiet in ein Gewitter und wurde zudem von türkischem Militär, das aus Geheimhaltungsgründen nicht unterrichtet worden war, beschossen. Er musste 4 to Benzin und 2 to Munition abwerfen, um Höhe zu halten und kehrte um. Nach 32 Stunden landete er wieder in Jamboli. Das Schiff hatte durch Einschüsse und Strukturschäden infolge von Sturmböen stark gelitten und musste jetzt erst wieder einsatzbereit gemacht werden.

Am 21. November 1917 um 8.55 begann endlich die nach der zurückgelegten Strecke bis dahin längste Fahrt eines Luftschiffs. In der darauf folgenden Nacht wurde wegen Störungen durch steigende Luftelektrizität, die zu zahlreichen, von der Beobachtungsplattform sichtbaren Elmsfeuern führte, über dem Mittelmeer die Funkanlage abgeschaltet. Gleichzeitig wurden die Antennen, die aus zwei einfachen Stahlseilen bestanden, mittels Handwinde eingefahren. Während der ganzen Nacht kämpfte sich L 59 durch eine Gewitterfront mit Sturm und starkem Regen und machte zeitweise kaum noch Fahrt über Grund.

Am Vormittag des 22. November war die Gewitterfront durchfahren. Gegen Mittag fiel der hinter der Führergondel liegende Motor durch Getriebeschaden aus. Damit konnte auch die Funkanlage nicht mehr senden. Zwar konnte das Getriebe mit Bordmitteln repariert werden, der Motor wurde aber nicht mehr eingesetzt. Immerhin gelang es, den Propeller im Leerlauf drehen zu lassen und dadurch den Funksender wieder in Betrieb zu nehmen.

Um 0.45 am 23. November 1917 ging laut Kriegstagebuch von L 59 beim Funker der Befehl zur Umkehr ein: „Unternehmen abbrechen, zurückkehren. Fein hat besetzt größten Teil Makonde Hochlands, steht bereits bei Kitangani, Portugiese angreift von Süden Rest Schutztruppe.“ Der Funker entschlüsselte die Nachricht und brachte sie zu Bockholt. Um

2.30 am 23. November 1917 drehte L 59 auf Nordkurs, 200 km westlich von Khartoum. Am 25 November 1917 landete L 59 wieder in Jamboli.

Die Geschichte des Rückkehrbefehls

Allen Beteiligten an der „China-Sache“ war klar, dass die Durchführung der Unternehmung nur dann wirklich erfolgreich sein könnte, wenn die Fahrt des Luftschiffes so früh erfolgte, dass eine Landung in dem von der Schutztruppe im Herbst 1917 noch kontrollierten Gebiet möglich war. Nach dem Verlust der Rufiji-Front war der Hauptteil der Schutztruppe bis ins Lukuledi-Tal zurückgedrängt worden.

Schon von Beginn der Planungsphase an hatte das Reichskolonialamt – und damit das Kommando der Schutztruppen – ständig die eingehenden Informationen aus gegnerischen Quellen mit einer eigenen Lagebeurteilung versehen an Reichsmarineamt, Admiralstab und an Bockholt geliefert. Die zitierten Berichte werden mit allen Fehlern orthographischer und satzbaulicher Art wiedergegeben.

Der Bericht vom 2. Oktober 1917 – noch erscheint ein Start in der zweiten Oktoberhälfte möglich – führt aus: „Englischer Bericht aus Ostafrika. Das Kriegsamt teilt mit: Im Mbemkurutale kämpften unsere Truppen den 27. September über an der Straße nach Nakilu? Wahungu nördlich des Flusses. Im Lukuledi-Tal räumte der Feind seine starken Stellungen bei Ntue, 22 Meilen südwestlich von Lindi und zog sich während der Nacht vom 26. September bis Mtana etwa t Meilen nordöstlich Nyangao zurück. London, 10. September (Reutermeldung) Das Kriegsamt telegraphiert vom 29. September: Der Oberbefehlshaber in Ostafrika meldet, dass Nahunga (?), ein wichtiger deutscher Stapelplatz auf dem Nordufer des Mbemkuru-Flusses, 82 Meilen südöstlich von Kilva von unseren Truppen am 28. September besetzt wurde. Sie begegneten beträchtlichem Widerstand. Im Lukuledi-Tal dauerte unser Vormarsch gegen (?vom?) Lindi an. Im Westgebiet rücken unsere rhodesischen Truppen aus der Richtung Ssongea vor und haben den Punkt erreicht 66 Meilen westsüdwestlich von Livale. Den letzten Nachrichten zufolge ist eine kleine belgische Kolonne, die mit unseren Kräften bei Mahenge zusammenarbeitet, am 28.9. sieben Meilen von diesem Platz angekommen. ---- Dem kaiserlichen Admiralstab wird vorstehende neueste Meldung des englischen Kriegsammtes übersandt. Diesseitigen Erachtens nach hat sich dadurch die für ein Gelingen des geplanten Unternehmens in Frage kommende Lage kaum geändert. Zwischen den Punkten, die die feindlichen Abteilungen bis jetzt erreicht haben, liegt noch ein weites Gebiet, das für eine Landung in Betracht kommt, wie schon in der Besprechung vom 28. v.M. von Major Göring erwähnt, dürfte ein Landungsplatz nördlich Livale in Aussicht zu nehmen sein.“

Am 6. Oktober meldete das Reichskolonialamt: „London 3. Oktober (Reutermeldung) Im Mbemkuru-Tal wird der Feind, der sich aus Nangano, 35 Meilen südöstlich von Livale zurückzieht, von unseren Truppen verfolgt. In dem westlichen Bezirk hat sich unsere Kolonne, die von dem Ruhudje-Fluss vorrückt, einen Punkt erreicht, der weniger als 13 Meilen von dem Weg entfernt ist, der südlich von Mahenge nach Mpondas führt. ----- D.E. hat sich gegenüber den früheren Meldungen die Lage, namentlich was das Gebiet von Livale angeht, kaum geändert, sodass eine Landung dort nach wie vor für möglich gehalten wird.“

Am 11. Oktober – inzwischen war L 57 verloren und eine Verzögerung des Unternehmens um einen Monat zu erwarten - begann sich die Beurteilung durch das Reichskolonialamt zu ändern: „Le Havre 11. Oktober (Havremeldung) Die belgischen Truppen setzten ihre Angriffsunternehmung südlich des Kilombero-Flusses tätig fort. Am 7. Oktober durchbrachen sie die auf ausgedehnter Front eingerichteten feindlichen Stellungen. Die deutschen Verteidigungskräfte wurden aus der ersten Verteidigungslinie zurückgeworfen und zogen sich kämpfend auf die zweite Linie der Höhenkämme vorwärts Mahenge zurück Am 9. Oktober rückte Major Müller in Mahenge ein Die Verfolgungsunternehmen dauern in der Gegend südlich Mahenge an Jenseits dieser Gegend gehen die britischen Kolonnen von Songea und Lupembe vor..... ----- Danach hat sich die Lage der deutschen Truppe etwas ungünstiger gestaltet. Immerhin besteht die Möglichkeit neuen Widerstandes südlich und südöstlich von Mahenge und damit die Offenhaltung des für eine Landung nördlich bzw. nordwestlich von Liwale in Betracht kommenden Gebietes. Das Kommando schlägt daher vor, die Vorbereitungen weitergehen zu lassen und nähere Nachrichten zunächst abzuwarten.“

Am 15. Oktober, nach der Entscheidung, das Unternehmen mit dem zweiten „China-Schiff“ L 59 fortzusetzen, hatte der Admiralstab festgestellt, dass „ die tatsächliche Durchführung der Operation natürlich von der Entwicklung der Informationen aus dem „China-Gebiet“ abhängt, wo eine gewisse Verschlechterung der Situation nach den jüngsten Meldungen eingetreten ist.“

Als dann schließlich der Start unmittelbar bevorstand, studierte das Reichskolonialamt während des 20. November die einlaufenden Berichte über britische Erfolge und erhielt schließlich am 21. November einen Bericht über Ereignisse vom 18. November: „ Unsere Truppen besetzten Lutschemi vier Meilen südöstlich Tschiwata am 17. November bei dem Durchmarsch durch schwieriges Gelände begegnen sie ziemlichen Widerstand. Am 18. November besetzten unsere Kolonnen ein großes Lager des Feindes in der Nähe von Abundings (?) wo 20 deutsche Offiziere, 242 andere deutsche Kämpfer, 14 deutsche Nichtkämpfer und 700 Askari sich ergaben. Der Rest der feindlichen Streitmacht ist in das Ajental (?) getrieben worden. Portugiesische Truppen nähern sich der

Umgebung von Newala her. In der Nähe von Handebe (?) 38 Meilen südwestlich von Liwale, hatten englische und belgische Kolonnen am 15. und 16. November mit feindlichen Kräften ein Gefecht, die versuchten, vom Mahenge-Gebiet nach Süden durchzubrechen.“

Dreieinhalb Stunden nach Bockholts Start teilte das Reichskolonialamt dem Admiralstab mit, eine sichere Landung von L 59 in dem von der Schutztruppe kontrollierten Gebiet sei nicht mehr gewährleistet. Das Amt könne für das Unternehmen keine Verantwortung mehr übernehmen. Der Admiralstab schloss sich der Bewertung an und Admiral von Holtzendorff unterrichtete den Kaiser, dass die Fahrt abgebrochen würde.

Dem Reichsmarineamt teilte das Reichskolonialamt mit: „ Infolge der ungünstiger gewordenen Gefechtslage ist die Aufgabe des Unternehmens mit dem Admiralstabe vereinbart worden. Wegen der Verwendung der Ladung erfolgt gesonderte Mitteilung.“

Der Admiralstab sandte seinerseits an das Reichsmarineamt folgende Mitteilung: „Vermerk: Vor Empfang des Telegramms von Admiralstab an L 59, dass Unternehmen aufgegeben wird, ist L 59 zum Unternehmen abgefahren. Admiralstab sucht L 59 durch F.T. zurückzurufen.“

Der Befehl zur Rückkehr sollte durch die Luftschiffstation Jamboli übermittelt werden, doch meldete Jamboli nach einigen Stunden: „L 59 kann von hier nicht erreicht werden. Bitten um Rückruf durch Nauen.“ Daraufhin ging folgendes Telegramm an die Großfunkstation Nauen: „ L 59 21. November 9 Uhr 30 vormittag Fernunternehmung angetreten. Es wird gebeten, Veränderung Deutschostafrika im Anschluss F Pressedienst 12 Mitternachts Nauen fünf Tage lang funken.“ Handschriftlich wurde nachgetragen: „Zu Telegramm 472 vom 21. November 1917 'Anstatt 9.30 vorm. setze 8.30 vorm. Marine Sonderkommando.“ Die Ausstrahlung aus Nauen führte dann zum Empfang des Rückkehrbefehls durch L 59 am 23. November um 0.45.

Dass der Rückkehrbefehl durch die militärische Lage gerechtfertigt war, steht außer Zweifel. In den viertägigen Kämpfen bei Mahiwa ab dem 15. Oktober 1917, der härtesten Schlacht des gesamten Feldzuges, hatten die Briten mit 2700 Mann mehr als die Hälfte ihrer Kolonne verloren. Die Verluste der Schutztruppe waren mit rd. 500 Mann zwar wesentlich geringer, aber Lettow-Vorbecks Truppe war als geschlossen kampffähige Formation vernichtet. Die rauchlose Munition war verbraucht, Maschinengewehre mussten wegen Munitionsmangels zerstört werden. Die Schlacht bei Mahiwa gab Lettow-Vorbeck indessen die Möglichkeit, sich vom ermüdeten Feind zu lösen und – seine einzige verbliebene taktische Möglichkeit - nach Süden abzumarschieren.

Der Bestand der Schutztruppe war in den letzten Monaten sehr viel geringer geworden, auch durch Krankheiten und zunehmende Desertionen

von Askaris. Im Bestand waren indessen noch viele Verwundete, Kranke und nur bedingt Marschfähige, die der Truppe in der Hoffnung, bald wieder dienstfähig zu werden, gefolgt waren oder von den der Truppe nachgeführten Feldlazaretten mitgenommen worden waren. Die hohe Zahl der Dienstunfähigen, die die verbliebenen Restbestände an Medikamenten und Verbandmaterial mitverbrauchten sowie der überall spürbare Verpflegungsmangel zwangen Lettow-Vorbeck – im Einvernehmen mit Gouverneur Dr. Schnee – zu einer einschneidenden Maßnahme. Im November 1917 wurden die Truppenärzte angewiesen, die ohne Einschränkung Marschfähigen auszusuchen. Alle Kranken, Verwundeten und Marschunfähigen sollten zurückgelassen werden, und auch diejenigen, die sich gesund fühlten, wurden von Lettow-Vorbeck erst nach positiver Entscheidung der Mediziner zugelassen, die ihm Mann für Mann bestätigen mussten, dass der Betreffende den beim Weitermarsch zu erwartenden Strapazen gewachsen war. Die übrigen etwa 1000 wurden in Lazaretten gesammelt, um sie den nun wieder nachdrängenden Briten ordnungsgemäß zu übergeben; dazu mussten auch einige Feldlazarette zurückgelassen werden.

Am 25. November überschritt Lettow-Vorbeck dann mit den Resten der Schutztruppe – 278 Deutschen und 1600 Askaris – den Rowuma und trat nach Portugiesisch-Ostafrika über. L 59 wäre also zu einem Zeitpunkt über dem Makonde-Hochland im Süden der Kolonie – seinem vorgesehenen Bestimmungsort – angekommen, als die Truppe sich gerade anschickte, den Rowuma zu überqueren.

Lettow-Vorbeck vertrat selbst nach dem Krieg die Ansicht, es sei äußerst unwahrscheinlich, dass Bockholt ihn überhaupt gefunden hätte. Das war auch schon bei den Vorbereitungen als eines der schwierigsten Probleme erkannt worden. Eine Funkverbindung mit der Schutztruppe war wahrscheinlich nicht möglich. Ein zunächst für notwendig gehaltener ortskundiger Führer stand nicht zur Verfügung. So entwickelte man den Plan, dass bei Sichten von Truppen ein Besatzungsmitglied mit dem Fallschirm abspringen und sie identifizieren sollte, wozu sich Feldwebelleutnant Grußendorf freiwillig gemeldet hatte. Bei der Schutztruppe wusste indessen niemand – auch Gouverneur Dr. Schnee nicht – etwas von der geplanten Ankunft eines Luftschiffes. Vorbereitungen darauf, und sei es nur durch Anlegen gut erkennbarer Standort-Signalisierung, gab es also nicht.

All dies war im Reichskolonialamt bekannt. Die Nachrichtenlage im Reichskolonialamt stützte sich zwar auf britische, französische und belgische Meldungen. Diese waren aber im Wesentlichen korrekt und so war es dem Reichskolonialamt und damit dem Kommando der Schutztruppen möglich, die militärische Situation in der Kolonie einzuschätzen.

Die Entscheidung, das Unternehmen aufzugeben, muss, wie von Douglas Robinson und Wolfgang Meighörner vertreten, als die militärisch richtige und sachlich gebotene Entscheidung betrachtet werden. L 59 hätte die gesamte ihm angegebene Landungszone nördlich Liwale vom Feind besetzt gefunden und wäre bei einer Landung in Feindeshand gefallen, wenn das Schiff nicht vorher von britischen Flugzeugen abgefangen und vernichtet worden wäre.

Dass L 59 aufgrund eines korrekt empfangenen, sachlich begründeten Befehls aus Deutschland umkehrte, vertreten neben den beiden genannten Autoren bereits

- o.Verf. – Die Eroberung der Luft – Ein Handbuch der Luftschiffahrt und Flugtechnik, Leipzig 1920 und
- Kurt Aßmann – Die Kämpfe der Kaiserlichen Marine in den Deutschen Kolonien, Berlin 1935

Daneben sind in der Literatur zwei weitere Meinungen vielfach wiederholt worden. Nach der einen soll der Rückkehrbefehl vom britischen Geheimdienst gefunkt worden sein, nach der andern soll Sir Reginald Hall, der Leiter der britischen Naval Intelligence Division, das Reichskolonialamt und den Admiralstab durch falsche über die Agenturen verbreitete Meldungen über die militärische Situation in Deutsch-Ostafrika zu einem sachlich nicht gebotenen Rückkehrbefehl provoziert haben.

Die Version, der britische Geheimdienst habe L 59 zurückgerufen, geht wohl zurück auf

- Rolf Marben - Ritter der Luft - Zeppelinabenteuer im Weltkrieg - Hamburg 1931 und
- Horst Freiherr Treusch Buttlar von Brandenfels - Zeppeline gegen England - Leipzig 1931.

Beide waren Offiziere der Marine-Luftschiffabteilung, Buttlar sogar Kommandant von fünf Luftschiffen. Beide waren aber mit der „China-Sache“ dienstlich nicht im Detail befasst.

Dass Reichskolonialamt und Admiralstab durch Sir Reginald Hall getäuscht wurden, findet sich wohl zuerst bei

- Georg Paul Neumann - Die deutschen Luftstreitkräfte im Weltkrieg – Berlin 1920.

Danach ist diese Version von vielen Autoren, darunter Beyer-Lehmann, Schmalenbach, Toland und Sinclair durch die Jahrzehnte immer wieder verbreitet worden. Soweit ich sehe, stützt sich keiner dieser Autoren auf die Originalquellen, nämlich die Dokumente von Reichskolonialamt, Reichsmarineamt und Admiralstab.

Alle diese Versionen kann man getrost ins Reich phantasievoller Erfindung verweisen, wenn auch die Briten, wie gezeigt, über Vorbereitung und Verlauf des Unternehmens genauestens informiert waren. Zu spekulieren bleibt über die Motive der Schöpfer solcher Erfindungen. Für britische Autoren ist natürlich der Gedanke attraktiv, dass man den Feind an der Nase herumgeführt habe. Bei den deutschen Autoren dürfte, bezieht man den Zeitgeist der Entstehungszeit der Versionen in die Überlegung mit ein, der Gedanke mitgespielt haben, auch die Marine-Luftschiffabteilung sei durch einen „heimtückischen Dolchstoß des perfiden Feindes“ um einen ihrer größten Erfolge gebracht worden. Angesichts des Helden-Status von Lettow-Vorbeck war auch die nahezu verzweifelte Lage der Schutztruppe in Deutsch-Ostafrika im November 1917 wohl noch nicht voll realisiert worden, der sich Lettow-Vorbeck ja gerade durch Ausweichen nach Portugiesisch-Ostafrika entzog.

Dr. Karl-Wilhelm Schäfer