

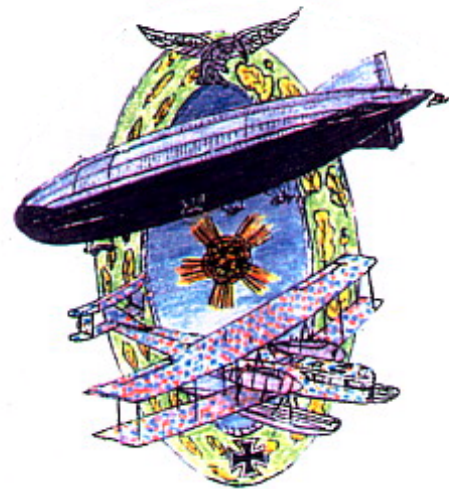
„Um die Wahrheit zu finden, zieht man in Frankreich etwas ab, in Deutschland fügt man etwas hinzu und in England wechselt man das Thema.“

Sir Peter Ustinov
(britischer Schauspieler und Schriftsteller, * 1921)

Einsätze

Anmerkungen des Verfassers zu den nachfolgenden Fahr- und Einsatzberichten

Der Autor hat lange überlegt, ob er diesen Teil in das Buch aufnehmen soll. Da war zum einen die Überlegung, daß dies schon zu oft publiziert wurde – also eine Wiederholung darstelle, zum anderen, daß die – bekannten – Berichte in sehr vielen Fällen durch die subjektive Sicht der Dinge „getrübt“ sind. Sie enthalten recht häufig Fehler, da die Originalverfasser oft rein aus der Erinnerung heraus – ohne sachliche Recherche – schrieben. In der Folge kommt es auch zu unschönen Vermischungen von eigenem Erleben und dem anderer Kameraden. Es werden Erkenntnisse und Daten dazugetan, die erst (sehr viel) später, beispielsweise nach dem Kriege, (ihm) bekannt wurden. Nicht gerade selten verführt die – vermeintlich – umfassende Kenntnis der Materie („ich bin ja selbst gefahren!“) dazu, auch über Dinge zu urteilen, zu kommentieren, die tatsächlich außerhalb der Kompetenz des Schreibenden steht. Dies ist keine polemische Kritik oder Verunglimpfung verdienter Kameraden, Luftschiffer, sondern die kühle Erkenntnis eines jahrzehntelangen Studiums der Luftschiffahrtsliteratur.



**Arbeitskreis
für Marine- und Heeres- sowie
Luftschiff- und Seeflieger-Geschichte**

Es gibt nur wenige Wissensgebiete, die eine derartig breitgefächerte Kenntnis erfordern, wie es die Luftschiffahrt benötigt. Viele Disziplinen sind hier vertreten. Seien es allgemeine Physik, Metallurgie, Verkehrskunde, Geographie, Geschichte allgemein oder Technikgeschichte, seien es Strömungsvorgänge der Luft, chemische Prozesse, Meteorologie, terrestrische und astronomische Navigation, alles – oder fast alles – ist vertreten.

Der Forschungsbereich „Luftschiffahrt“ ist keine Spielwiese für Leute, deren normales Arbeitsgebiet ein anderes ist. Er ist es insbesondere nicht für Menschen, die nur mit „halbem

Herzen“ dabei sind. Oder besser, wer sich mit der Luftschiffahrt befaßt sollte es ehrlich und ernsthaft tun.

Der Laienforscher wird sich „zweiteilen“ müssen. Da ist einmal der ganz allgemeine Wissensdurst und ein andermal das Spezialgebiet, das die besondere Neugierde bindet. Es soll und kann nicht anders sein. Wer meint, die Luftschiffahrt in mehr oder weniger einem Buch, einer Schrift auch nur annähernd angemessen umfassend behandeln zu können (oder behandelt zu wissen), ist entweder in einem schweren Irrtum befindlich oder aber ein Ignorant. Zugestanden wird, daß eine Abhandlung auf einen bestimmten Leserkreis zugeschnitten werden kann (und wird) – doch von dieser Art Literatur gibt es so viel wie „Sand am Meer“ (die fachlichen Qualitäten sind meist entsprechend). Dem wahrhaft Interessierten kann nur gedient sein, wenn Einsichten und Fakten vermittelt werden, die einen wirklichen Informationswert haben und zur Bereicherung und Freude beitragen.

Das ist auch der Grund dieser Anmerkungen. Es sollte auf die normalen Ungereimtheiten in Büchern und Berichten hingewiesen werden. Die Mechanismen, die zur Fehlerproduktion und –vermehrung führen sind sehr vielfältig. All dies und die vorgenannten Umstände haben es notwendig gemacht, die vorliegenden originalen Schilderungen zu überarbeiten, gleichzeitig bekam das Ganze einen gewissen erzählerischen Charakter.

Aus Authentizitätsgründen wurden technische Fehlangaben und an der Wirklichkeit vorbeigehende Kommentare (⇒ „Nachkriegserinnerungen“) korrigiert und/oder eliminiert. Auch zeitgenössisch verbrämte Formulierungen „a la Hurratriotismus“ sind dem Rotstift zum Opfer gefallen – einer zeitgemäßen Berichterstattung kann dies nur förderlich sein, insbesondere dann, wenn sie dem sachlichen Gehalt der Schilderung keinen Abbruch tun.

--oooOOOOOooo--

P.L.3

25. Oktober – 5. November 1909

Luftschiffmanöver 1909

„Wohl nie werde ich diese Nacht¹ vergessen, in der ich ohne ein bestimmtes Endziel abfuhr, wo es unter Innehaltung des gegebenen Weges lediglich darauf ankam, solange wie irgend möglich in betriebsmäßigem Zustand in der Luft zu bleiben. Bei der Abfahrt herrschte ein Ostwind von mindestens 8 – 10 m Stärke², der speziell weiter oben zunahm. Ein dichter

¹ aus: „12.000 Kilometer im Parseval“ von Hauptmann August Stelling, Seite 76 ff.
Der P.L.3 befand sich zu dieser Zeit noch im Eigentum der „Motor-Luftschiff-Studien-gesellschaft“ („M.ST.G.“, daher noch der zivile Name (= Baunummer).

² das Luftschiff hatte typgemäß eine Geschwindigkeit von nur 14,2 m/s ...

Nebel erschwerte die in dieser Nacht ohnehin nicht leichte Orientierung noch mehr. Das einzige Orientierungsmittel war der Rhein, dessen Lauf wir ziemlich niedrig über dem Wasserspiegel nach Norden folgten, um die durch den Nebel erschwerte Orientierung nicht zu verlieren und durch den in größerer Höhe herrschenden heftigen Ostwind nicht abgetrieben zu werden. So ging die Fahrt hinweg über Düsseldorf auf Ruhrort und Duisburg zu, wo die qualmenden Essen und Hochöfen uns zu besonderer Vorsicht mahnten.

Unglücklicherweise war gerade bei Duisburg die Orientierung besonders schwierig, da sich der Rhein inmitten der ausgedehnten Fabrik- und Industrieanlagen in verschiedene Hafendarme teilt, so daß wir den Hauptarm verloren, um so mehr, als uns die sehr feuergefährlichen und funkensprühenden Anlagen zu Umwegen zwangen, wenn wir es nicht vorziehen wollten größere Höhen aufzusuchen, was wiederum bei der Windstärke nicht zugänglich war. Eine sehr ungemütliche Situation, aus der wir erst in zirka einer Stunde, nachdem wir den Hauptarm des Rheins gefunden hatten, herauskamen. Es war inzwischen 3 Uhr morgens geworden, wir also bereits 4 Stunden unterwegs. Wir demnach noch zirka 4 Stunden Dunkelheit vor uns, da es ja im November vor 7 Uhr nicht hell wird. Weiter ging es nun hinein in die Finsternis, den Windungen des Stromes folgend, auf Wesel. Da jedoch hinter Ruhrort die Ortschaften am Rhein immer seltener werden, wußte ich bald nicht mehr, wo wir uns befanden. Ein weiterer ungünstiger Moment bestand darin, daß der Ballon durch den großen Verbrauch von Betriebsstoffen ganz erheblich erleichtert worden war und einen sehr starken Auftrieb bekommen hatte. Sein fortgesetztes Bestreben, zu steigen, mußte ich durch Abwärtssteuern immer wieder verhindern. Trotzdem war es nicht zu umgehen, daß das Schiff oft seine Höhe wechselte und in 200 – 300 m Höhe emporgeschneit wurde, wo uns dann undurchdringlicher Nebel umgab. So war es erklärlich, daß wir die Orientierung schließlich, als wir nach unserer Berechnung Wesel erreicht haben mußten, ganz verloren hatten. Ich steuerte das Luftschiff auf 50 m herunter, und wir sahen nichts als öde Felder, ohne auch nur ein Haus oder einen Lichtschein zu entdecken. Soviel war mir klar, daß wir nach Westen ein Stück abgetrieben worden waren, eine unangenehme Sache, da bei der Nähe der belgischen und holländischen Grenze große Vorsicht am Platze war. So war es denn zunächst mein Bestreben, den Rhein wieder zu erreichen, das Luftschiff wurde gegen Osten gewendet, es kam aber nur so schwer gegen den heftigen Gegenwind auf, daß ein Fußgänger bequem mit uns Schritt hätte halten können. Endlich, es war gegen 5 Uhr geworden, tauchten die Lichter einer größeren Stadt vor uns auf. An dem in dunklen Umrissen sich abhebenden Kirchturm und an der Rheinbrücke erkannten wir Wesel. Von Herzen froh, die vorgeschriebene Fahrtlinie wieder erreicht zu haben, steuerte ich nunmehr das Luftschiff um den Kirchturm von Wesel in einer Schleife herum und nahm dann Kurs auf den Rhein zunächst wieder aufwärts. Wir hatten Wesel schon ein Stück hinter uns, als wir plötzlich dicht vor uns ein Luftschiff mit Kurs uns entgegen sichtigten. Wir erkannten den P I, der, unter der Führung des Hauptmanns von Kehler, als erstes der Militärluftschiffe uns begegnete. Es verursachte ein eigenartiges Gefühl, diese Begegnung im Dunkeln, als plötzlich der Koloß des P I vor uns auftauchte, ganz ohne sich irgendwie vorher bemerkbar zu machen, da wir seine Propeller infolge des Geräusches der unsrigen nicht hören konnten. Nach diesem Intermezzo fuhren wir weiter nach Süden, den Rhein aufwärts zunächst auf Ruhrort. Da in zirka einer halben Stunde blitzte es vor uns auf, und in fast derselben Höhe, in einer Entfernung von 50 m, fuhr das zweite Militärluftschiff, der M II, auf seiner Fahrt nach Wesel an uns vorbei und schickte als Gruß Signale mit seinen

elektrischen Lampen. Als wir Ruhrort-Duisburg wieder erreicht hatten, mußten wir leider die schöne Orientierungslinie, den Rhein, verlassen, um mit Kurs nach Südwest Krefeld zu erreichen. Gerade wollte ich mich dazu anschicken, als wir auch das Zeppelinschiff mit Kurs nach Norden sighteten. Eine unmittelbare Begegnung konnte jedoch infolge unseres neuen Kurses nicht mehr stattfinden.

In völliger Dunkelheit erreichten wir 6 Uhr morgens Krefeld. Hier angekommen, herrschte immer noch ein solch dichter Nebel, daß ich es vorzog, nicht auf direktem Wege nach Jülich, sondern abermals an den Rhein zurückzufahren, um von hier aus die geeignetste Richtung nach Jülich einzuschlagen. Wir erreichten den Rhein bei Beginn der Morgendämmerung nördlich Düsseldorf, und erkannten bald die Straße Düsseldorf – Jülich, welche uns durch ihre breiten, alten Bäume als günstiges Orientierungsmittel diente. Jetzt galt es nun, die vorgeschriebenen kriegsmäßigen Höhen von mindestens 1.000 m zu erreichen. Mit großer Leichtigkeit steuerte ich das Luftschiff, das durch die in acht Stunden erfolgte Verbrennung von über 400 kg Benzin sehr großen Auftrieb bekommen hatte, in größere Höhen. Der Auftrieb war aber so enorm, daß ich alle Mittel der Höhensteuerung daran setzen mußte, nicht zu hoch zu steigen und damit zu viel Gas zu verlieren, wodurch ich meinen Auftrag, einer Dauerfahrt, direkt entgegengearbeitet hätte. So stieg ich vorsichtigerweise vorläufig nur bis 900 m. Zum Glück begann der bis dahin recht kräftige Ostwind ganz bedeutend abzuflauen. Aber schon gegen 9 Uhr vormittags schloß sich das unter uns liegende Wolkenmeer, so daß jede Orientierung ohne Sicht der Erde ausgeschlossen war, abgesehen davon, daß wir angesichts der belgischen Grenze bei der östlichen Windströmung über diese hinweggetrieben werden konnten. Aus diesen Erwägungen heraus fühlte ich mich zu der mir tatsächlich einzig übrigbleibenden Maßregel berechtigt, und suchte mit Einverständnis des an Bord befindlichen Mitgliedes der Militärkommission niedrigere Höhen wie vorgeschrieben auf. So angenehm wir auch nach der kalten Nacht in der herrlichen Morgensonne über dem weißen Wolkenmeer die Wärme empfanden., so mußten wir doch wohl oder übel uns mit dem neuen Entschluß abfinden, und so tauchten wir, abwärtssteuernd, in 300 m Höhe in die kalten feuchten Wolken hinein, und mußten nun die traurige Erfahrung machen, daß auch diese Maßregel vergebens war. Selbst in 100 m Höhe über dem Erdboden war von diesem nichts zu sehen, der Nebel reichte also bis auf die Erde ... es war aber ganz ausgeschlossen, den vorgeschriebenen Weg aus Mangel an Orientierung weiterzusteuern, und gezwungenermaßen entschloß ich mich zu einer Zwischenlandung. Jetzt hieß es vorsichtig sein in dem dichten Nebel, wo man kaum die Hand vor dem Auge sah. Langsam steuerte ich das Schiff weiter abwärts, ohne die geringste Ahnung von dem, was sich unter uns befand. da plötzlich in ca. 50 m Höhe sah ich, wie wir dicht an einem hohen Fabrikschornstein vorbeifuhren. Im nächsten Moment sausten wir ebenso dicht über ein mit älteren Bäumen bestandenes Gehöft hinweg, so daß die Gondel mit lautem Krachen die Baumkronen streifte. Zum Glück befand sich dicht hinter dem Gehöft ein freier Platz, auf dem das Schiff einen Augenblick später von aufmerksam gewordenen Leuten an dem schnell ausgeworfenen Schleppseil vollends heruntergezogen und dann verankert wurde. Der ganze Vorgang hatte sich in unglaublich kurzer Zeit abgespielt und zeigt, wie schwierig eventuell eine Landung bei gänzlich unsichtiger Luft sein kann, und daß der Führer auf Überraschungen immer gefaßt sein muß.

Wie sich herausstellte, befanden wir uns in einer Ortschaft dicht nördlich Jülich. Leider hatte nun damit unsere schöne Aufgabe, die Dauerfahrt noch weiter auszudehnen, ihr

Ende gefunden, aber der immerhin gefährliche Nebel und die nahe Grenze waren so zwingende Gründe, daß ich mich ihnen nicht entziehen konnte. Nach zweistündigem Aufenthalt, als der Nebel sich etwas gelichtet hatte, setzten wir den Weg auf direktem Wege über Köln nach Leichlingen zu unserer Halle weiter fort, wo wir ½ 4 Uhr nachmittags wohlbehalten wieder ankamen. Dort erhielt ich die Nachricht, daß die anderen drei Schiffe bereits in aller Frühe wieder in Köln gelandet waren, und gar keinen Versuch zur Durchführung der Aufgabe gemacht, sondern sich infolge des Nebels gar nicht von der Rheinlinie entfernt hatten.“

--oooOOOOOooo--

LZ 38

31. Mai / 1. Juni 1915

Erster Angriff eines Kriegsluftschiffes auf London

Niemand hatte im Juli/August 1914 die wirklichen Dimensionen eines neuzeitlichen Krieges erfaßt, kaum jemand ahnte die schreckliche Brisanz und Eigendynamik eines weltweiten Konfliktes. Das traf auch oder sogar besonders auf die europäischen Monarchen zu, denn in außerordentlichem Maße waren sie es, deren Verwandte überall verstreut lebten. Nicht nur dem deutschen Kaiser erging es so, aber gerade er übte hohe politische und menschliche Moral, eine Gabe, die bei anderen fürstlichen Herrschern nicht so ausgeprägt war; sie hatten kaum Skrupel, den Luftkrieg dorthin zu lenken, wo es ihren Generalen und Admiralen gutdünkte. Wilhelm II. brauchte lange, um seine Bedenken hintenanzustellen; erst monatelanger, massiver Druck der Obersten Heeresleitung und des Reichsmarineamtes brach seinen Widerstand, gab den Weg frei zur Bombardierung sogenannter „offener Städte“.

Ab dem 15. Januar 1916 war es der deutschen „Luftwaffe“ erlaubt, Städte wie Paris oder London zu bombardieren, jedoch nur mit hohen Auflagen, mit besonderer Rücksicht auf die Zivilbevölkerung und wertvolles Kulturgut – eine illusionäre Prämisse, aber charakteristisch für das Denken weiter Teile des deutschen Offizierskorps. Verwurzelt im Ideal des Rittertums, das (zwangsläufig) in der Folge des alles hinwegfegenden Weltensturmes, langsam, aber unaufhaltsam hinwegbröckelte ... eine harte Herzensmühle, die „dem Kind die Unschuld“ raubte, obgleich es sie so hartnäckig verteidigte. Ein Handikap, das noch im zweiten Krieg nachwirkte, Deutschlands Menschen fehlt¹ ganz offensichtlich die Leitlinie, die Generalabsolution, deren sich beispielsweise die Briten bedienen (können): „Right or wrong, my country !“ (sinngemäß übersetzt: Recht oder Unrecht, dies ist **mein** Land !) Deutsches

¹

Trotz des verbreiteten Nationalmasochismus und der übertriebenen Nabelschau der Deutschen heute wie damals, muß der Wahrheit der ihr zustehende Platz eingeräumt werden ! Auch wenn einige Nestbeschmutzer und Adepten von „Goldhagen & Co.“ immer wieder und nicht müde werdend gegenteiliges behaupten und unzulässig pauschalisierend alles über einen Kamm scheren.

103

Sinnen und Trachten aber drückt sich in dem aus, was uns der Dichter Walter Flex¹ von seinem Freund Ernst Wurche² überliefert: „Rein bleiben und reif werden – das ist die schönste und schwerste Lebenskunst.“



**Zeichnung von Felix Schwormstädt
 idealisierte Luftschiffbesatzung beim Angriff des LZ 38 auf London**

Ernst A. Lehmann hat uns einen konkreten Fall überliefert³, in dem die hohe Gesinnung des deutschen Kaisers dokumentiert ist: „In jenen Tagen schickte sich der Kommandant des LZ 35, Hauptmann Masius, gerade zu einem Streifzug über verschiedene Ortschaften hinter den englischen Linien – Cassel, St. Omer und Hazebrouck – an, als ihm ein chiffriertes Telegramm überbracht wurde. Durch den direkten Befehl des Kaisers wurde ihm verboten, St. Omer mit Bomben zu belegen, und statt dessen ein Angriff auf Poperinghe angeordnet. Der Grund wurde bald bekannt: das Hauptquartier hatte erfahren, daß die Führer der Entente in St. Omer eine geheime Zusammenkunft hatten, an der auch die Könige von England und Belgien teilnehmen sollten. Als Masius mir davon erzählte, fügte er achselzuckend hinzu: `Die Häupter der Alliierten kommen im Rathaus von St. Omer zusammen. Dieses Rathaus steht einsam in der Mitte eines großen freien Platzes. Nichts wäre leichter, als es mit einem

¹ Dr. Walter Flex, Leutnant d.R. im 3. Unterelsässischem Infanterieregiment 138, (* 1887, gefallen auf Ösel am 15./16. Oktober 1917)

² Ernst Wurche, Leutnant d.R. im 3. Unterelsässischem Infanterieregiment 138, gefallen am 23. August 1915 am Simno-See in Lettland bei Posimnicze

³ aus: Ernst A. Lehmann „Auf Luftpatrouille und Weltfahrt“, Seite 65

einzigem Bombentreffer zu erledigen. Wir verstanden alle, daß der Ort, an dem König Georg oder König Albert gerade weilten, von unseren Bombengeschwadern zu meiden seien. Andererseits war man auf Seiten der Entente nicht so rücksichtsvoll, den verschiedentlich waren Charleville und Stenay Luftangriffen ausgesetzt, obwohl oder vielleicht auch weil die feindlichen Flieger wußten, daß sich zeitweise der Kaiser oder der Kronprinz dort aufhielten.“

Wie ungerührt die feindlichen Mächte den Tod des deutschen Oberbefehlshabers ohne Rücksicht auf irgendwelche „sentimentalen Fisimatenten“ kalkulierten, beweist die folgende Begebenheit: „Die Deutschen hatten offenbar nichts davon bemerkt, daß man ihren Funkschlüssel ... gebrochen hatte, obwohl das unter den französischen Soldaten ein offenes Geheimnis war. Erst als die Franzosen aufgrund eines entschlüsselten¹ Telegramms die belgische Stadt Thielt genau zu jenem Zeitpunkt bombardierten, als sich Kaiser Wilhelm II. dort aufhielt, schöpften die deutschen Stellen Verdacht und führten ein neues Schlüsselssystem ein².“

Trotz der kaiserlichen Freigabe vom 15. Januar 1915 ist es aufgrund ungünstiger Wetterlagen noch keinem Luftschiff gelungen³, bis in die City Londons zu navigieren. Am 31. Mai zeichnet sich eine erneute Chance ab. Da keine anderen Prioritäten vorliegen, befiehlt der Chef des Feldflugwesens, Oberst von der Lieth-Thomsen, einen erneuten Angriffsversuch auf London.

Das Schiff liegt bei hochsommerlichen Temperaturen in seiner Halle in Brüssel-Evere. Die astronomischen Tafeln sagen den Mondaufgang in dieser Nacht für 00.21 Uhr voraus, zu dieser Zeit muß das Angriffsziel möglichst schon überfahren sein⁴, um so der starken Fliegergefahr entgegenzutreten und bei Sonnenaufgang tunlichst über dem „eigenen“ Territorium zu stehen. So wird der Aufstieg für 20 Uhr angesetzt. Die mit dieser relativ frühen Abfahrt verbundenen Nachteile, wie die Helligkeit und die hohen Lufttemperaturen (das bedeutet geringere Tragfähigkeit des Gases), müssen – soll der Auftrag erfüllt werden – in Kauf genommen werden.

Kurz nach acht Uhr abends steigt der Luftkreuzer auf, wendet seinen Bug gen Ostende. Die Besatzung besteht diesmal aus 12 Soldaten, darunter der Führer des Luftschifftrupps Nr. 13, Hauptmann Gericke, als Beobachter. Gericke ist ein „alter Hase“. Bereits 12 Kriegsfahrten im Osten mit dem Z IV sowie eine Fahrt mit dem LZ 38 nach England stehen auf seinem Erfahrungskonto. Vertretungsweise fungiert Oberleutnant Wolff für den beurlaubten Oberleutnant Scherzer als 1. Offizier.

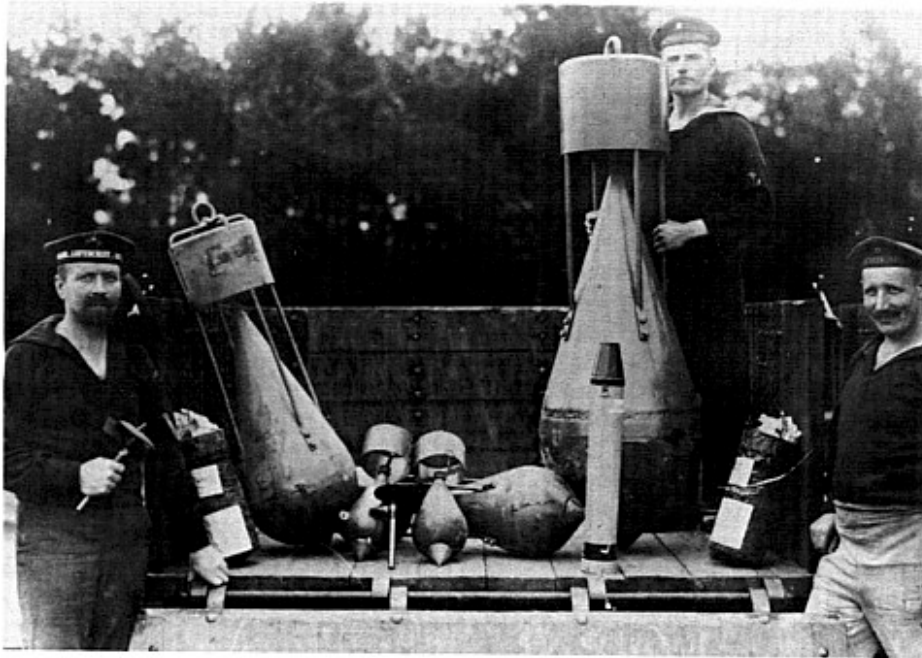
¹ präziser: „entzifferten“ – entschlüsseln (dechiffrieren) kann man nur mit einem bekannten/gültigen Schlüssel; der war dem Gegner nicht im Detail bekannt. Der Text des Telegramms konnte nur entziffert werden, weil die Franzosen zum einen das angewendete Schlüsselssystem kannten, und zum anderen, weil man auf deutscher Seite die Unart pflegte Klartext und Chiffretexte zu „mischen“. Dieser Umstand erleichterte den gegnerischen Entzifferern ihre Arbeit erheblich. Es bedurfte also keiner allzugroßen Kunst den Schlüssel zu knacken und den originalen Text auszupuzzeln.

² aus: Herbert W. Franke „Die geheime Nachricht“, Seite 46

³ ⇒ Seite 42/43 Aktion „Film Fetwa“

⁴ astronomisch war Vollmond war am 26. Mai, mondmäßig herrschten also keine idealen Angriffsbedingungen ...

Das Schiff trägt Betriebsstoffe für 15 Stunden Fahrt sowie über 6 ½ Tonnen Wasserballast mit sich. An Munition sind 1.357 kg geladen worden. Das sind 4 Sprengbomben a 58 kg, 100 Goldschmidt'sche¹ Brandbomben und 50 (kleinere) sogenannte „Fliegermäuschen“².



Marinesoldaten mit Spreng und Brandbomben

Um 21.19 Uhr überfährt das Luftschiff in 2.300 Meter Höhe Ostende, der Kurs zeigt auf Forrenes Point. Mit der verstreichenden Zeit fressen die Motoren ihr Benzin, das Luftschiff leichter und steigt im Eingang des Ärmelkanals allmählich auf 2.600 Meter. Eine Viertelstunde nach 22 Uhr kommt die englische Küste in Sicht. Es ist eine sehr klare Nacht. Zehn Minuten

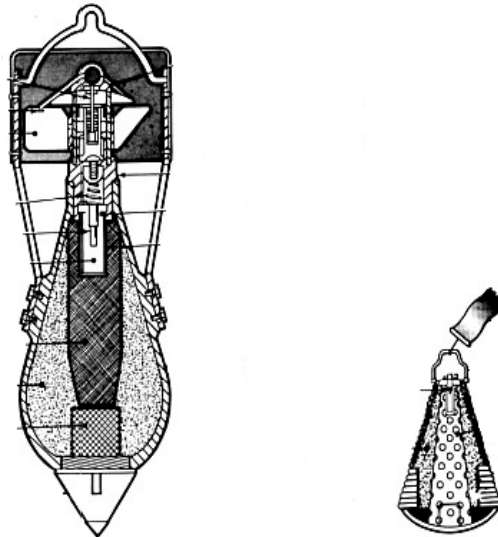
später nehmen die östlich von Ramsgate dort auf Reede liegenden britische Kriegsschiffe den Zeppelin unter starkes Flugabwehrfeuer. Ein Sprengstück beschädigt die 2.600 Kubikmeter Wasserstoff enthaltende Zelle 8 im Mittelteil des Schiffes schwer. Erhebliche Mengen des wertvollen Gases treten aus, das Schiff sinkt. Es ist fraglich, ob unter diesen Umständen der Angriff auf die Metropole des großbritannischen Imperiums noch gewagt werden kann. Eine genauere Untersuchung der Schäden ergibt aber, daß die Zelle nicht völlig ausgelaufen ist, da die Verletzungen der Zellwand in etwa halber Höhe der Zelle liegen. Hauptmann Linnarz befiehlt daraufhin die Weiterführung der Angriffsfahrt auf London.

Schon der letzte Einsatz am 26. Mai auf Southend-on-Sea hatte gezeigt, daß diese Gegend flakmäßig sehr stark armiert ist. So schwebt der Heereskreuzer nun in sicherer Entfernung Richtung Foulness Point. In Höhe Foulness Sand nimmt Linnarz Kurs West, um nördlich von Southend vorbei die Fahrt nach London fortzusetzen.

¹ ⇒ „Kleine Geschichte der Brandmunition“ Seite 266

² ⇒ „Kleine Geschichte der Brandmunition“ Seite 266

Bereits zweimal hatte der LZ 38 diese Lande besucht und dabei nach dem Angriff jeweils nach Norden abgedreht. Zur Tarnung ihrer wirklichen Absichten fahren die Luftschiffer auch diesmal gen Norden, bewußt falsche Sichtmeldungen und Voraussagen der Briten provozierend. Östlich Rayleigh weist die Schiffsnase endgültig nach Westen, Londons Lichterschein grüßt schon herüber.



(links) deutsche Sprengbombe – Brandbombe (rechts)

Dieser Schlenker ist wohlbedacht. Die Fahrten der Luftschiffe sollen eine möglichst breitbandige Wirkung haben. Da gibt es einmal den Zerstörungsauftrag von Fabriken und Forts. Eine weitere Absicht aber ist, möglichst viele Abwehrkräfte der britischen Heimatluftverteidigung zu binden¹, eine flächendeckende Stationierung nötig zu machen. So fahren die Luftkreuzer oft genug ihre „Schleifen“ scheinbar² „zum Vergnügen“, aber mit einem durchaus ernsthaften Hintergedanken. Ein kalkulierter Nebeneffekt ist dabei die gegnerische Munitionsvergeudung, den selbstverständlich navigieren die Kommandanten in solch gehöriger Höhe, daß eine Gefährdung von Schiff und Besatzung weitgehend ausgeschlossen werden kann.

Der Angriffsplan sieht vor, nach Überfahren der Bahnlinie London – Hertford bei Tottenham nach Süden einzudrehen, über die Stadt nach den in der Themsebucht liegenden Docks zu fahren und dann in östlicher Richtung, aber diesmal südlich der Themse den Heimweg anzutreten.

¹ gemäß dem Motto „Fleet in being“ ⇒ Kapitel „Effizienz“ Seite 151
² man könnte auch mangelhafte Navigation dahinter vermuten, aber ...

Das Täuschungsmanöver ist geglückt, niemand rechnet mit einem Angriff. Das Herz des „Albion“ leuchtet hell in die Nacht hinauf. Nirgendwo strahlt ein Flakscheinwerfer, kein Geschütz speit seine Granaten in den Himmel – bis plötzlich die erste Bombe detoniert.

Das Chronometer tickt der sechsten Minute des neuen Tages entgegen, pünktlich „wie die Eisenbahn“ hat der Luftkreuzer das Zielgebiet erreicht. Schlagartig durchforsten die Lichtfinger der Scheinwerferbatterien das Firmament, blindes Ballern der Flugabwehrgeschütze durchgrollt die Finsternis.

Bei Angriffsbeginn fuhr das Luftschiff in 3.300 Metern Höhe, nun, nach dem Abwurf diverser Bomben, schwebt der Riese in 3.900 Metern. An vielen Stellen brechen Brände aus, beleuchten das nächtliche Chaos.

Minutiös wie der Luftüberfall begann, endet er auch. Während das Schiff um 00.25 Uhr das Weichbild Londons bereits in östlicher Richtung verlassen hat, „zelebrieren“ die südlich Londons gelegenen Forts ein heftiges, aber letztendlich erfolgloses Abwehrfeuer. In einigen Vororten können Brände beobachtet werden – nur diesmal sind die Zeppeliner unschuldig: die Flakgeschosse der Briten fallen in großem Bogen auf ihr eigenes Territorium zurück¹. Als die Luftschiffer um viertel vor eins das hinter ihnen liegende London sehen, können sie deutlich die Feuerbrände unterscheiden.

Die Nacht ist noch immer hell und klar. Southend-on-Sea wird nördlich passiert, die Geschütze der örtlichen Flak feuern wütend, aber erfolglos in den Nachthimmel. Durch die gute Sicht kann schon bei Forreness Point das Blinkfeuer von Ostende erkannt und Kurs darauf genommen werden. Nach Erkennen des (schwächeren) Leuchtfeuers von Zeebrugge korrigiert Linnarz den Kurs und dreht auf die Bake zu. Um 03.33 Uhr morgens quert der Zeppelin die Küste in 3.350 Meter Höhe.

Hinter Gent meldet der Plattform-Maschinengewehrschütze einen das Schiff verfolgenden feindlichen Flieger. Doch das Flugzeug kommt nicht näher, bleibt außerhalb der Reichweite der Maschinengewehre. Vermutlich will es wieder, wie schon mehrfach beobachtet, nur feststellen ob der Heereskreuzer in Gontrode landet. Die Flak des dortigen deutschen Lufthafens bewegt den Flieger abzudrehen und in Richtung Antwerpen weiterzufliegen.

Zehn Minuten vor fünf Uhr steht LZ 38 über Brüssel. Aus ökonomischen Gründen (zur Gaseinsparung) kreist der Zeppelin noch bis 05.40 Uhr über der Stadt. Die währenddessen durch die Sonneneinstrahlung erfolgte Erwärmung des Gases hat die Tragkraft vermindert, so sinkt das Luftschiff von selbst und braucht vor der Landung nur wenig von dem kostbaren Traggas abzugeben. Um viertel vor sechs geht das Luftschiff mit einer Bilderbuchlandung nieder, der erste Angriff auf die Hauptstadt des britischen Weltreiches ist erfolgreich beendet.

¹ es handelt sich offensichtlich um normale Artilleriemunition, die sich **nicht** nach einer bestimmten Flugstrecke selbsttätig zerlegt !



LZ 38

Wie später verlautet, waren neun Jagdflugzeuge aufgestiegen, um den Zeppelin abzufangen, aber nur ein Flugzeugführer bekam das Luftschiff kurz zu Gesicht. Die britischen Behörden verhängen sofort nach dem Angriff eine strenge Pressezensur über den Vorfall.

Die mit Deutschland verbündete Türkei widmet dem Ereignis eine Medaille. Vorn zeigt sie eine allegorische Figur mit einem Speer, im Hintergrund ein Luftschiff. Die Rückseite enthält einen Text in arabischen Schriftzeichen, der sinngemäß übersetzt wie folgt lautet:

Die Medaille des Mol ewi Abu Said Arabi
„Dj ihan – i Isl am“
ist dem das Leben riskierenden Mann
gegeben worden, der die erste Kugel
in das Zentrum der Feinde des Isl am
in die Stadt London geworfen hat
Konstantinopel , im Jahre 1334 der Hedschra (1915 n. Chr.)

--oooOOOOOoo--

Z XII

10. / 11. August 1915

Störangriff auf russische Nachschublinien

oder

Eine Ente auf einem kleinen Teich

109

Im Sommer 1915 beschäftigt die Armee des Generals von Gallwitz die drei an der Ostront stationierten Zeppeline (LZ 39, LZ 79 und den Z XII) mehr oder weniger pausenlos, und das nicht nur durch langausgedehnte Aufklärungsfahrten, sondern vor allem mit Kampfangriffen mit so großen Bombenladungen, daß man mehrere Flugzeuggeschwader hätte einsetzen müssen, um die Wirkung eines Zeppelins zu erreichen. Die immensen Truppenverschiebungen der Russen locken das deutsche Augenmerk insbesondere auf die Eisenbahnlinien und Knotenpunkte. Der bewährte Z XII unter Ernst A. Lehmann arbeitet mit allen Tricks, um auf ökonomischste Weise möglichst viele Bomben abzuwerfen., und um die größtmögliche Wirkung im Ziel zu erreichen. Jedes Kilogramm an Nutzlast wird auf seinen Sinn und Zweck untersucht, sei es menschliches Gewicht, Treibstoff oder sonstiges Gewicht von Gerätschaften an Bord des Luftschiffes.

Diesmal hat der Zeppelin Brennstoff für acht Stunden sowie 2.900 kg Bomben Die Funkstation ist wieder einmal nicht an Bord, sie fährt in Form von Explosivstoffen mit. Die Besatzung besteht zum wiederholten Male nur aus 11 Mann. Daß es manchmal mit noch weniger Leuten gehen muß und kann, wird sich am Ende des Einsatzes zeigen.

Kurz nach 21.00 Uhr war der Kreuzer in Allenstein aufgestiegen, gegen $\frac{3}{4}$ elf wird die deutsch-russische Frontlinie in 1.600 Meter Höhe überfahren. Die russischen Geschütze ballern vergeblich in die Luft. Es sind keine Flakkanonen, sondern nur fest eingegrabene gewöhnliche Artillerie auf Lafetten, die auf diese Weise zwar in die Luft schießen¹, aber nur einen bestimmten Höhenbereich in einem bestimmten Sektor abdecken kann. Die Luftschiffer kennen die gefährdeten Höhen. Lehmann fährt daher rund 800 Meter tiefer als gewöhnlich – da können die ausgezeichneten russischen Kanoniere nicht mithalten, das aus- und eingraben der Lafetten dauert zu lange.

Eine Stunde nach Überfahren der Frontlinie befindet sich der Z XII bereits im Zielgebiet Eisenbahnknotenpunkt Bialystok. Im Bahnhofgelände herrscht emsiges Treiben. Drei Flakscheinwerfer treten in Aktion, von allen Seiten wird geschossen. Dem Kommandanten, Leutnant z.S. d.R. Lehmann, fällt in diesem Gewimmel von Menschen und Material eine Art Kulminationspunkt auf – ein auffallend langer Zug auf der Hauptstrecke, der soeben auf ein Nebengleis rangiert wird. Der gewiefte Luftschiffer vertraut seinem Instinkt. Er dirigiert den Kreuzer ohne Rücksicht auf die massive Luftabwehr auf 800 m herunter und drosselt zugleich die Geschwindigkeit, um so in aller Ruhe mit größter Sorgfalt zielen zu können. Der Bombenoffizier löst mehrere große Bomben zugleich aus. Der Effekt ist ein ungeheurer. Lehmann's Instinkt hatte nicht getrogen. Offensichtlich war das beworfene Ziel ein Munitionszug (gewesen). Eine Explosion jagt die nächste, große Brände entstehen. Der Bahnhof Bialystok ist ein einziges Inferno. Der Zeppelin fährt wieder mit aller Kraft, um viele Zentner leichter steigt er schnell in die Höhe, der dynamische Auftrieb² hebt das Schiff in schneller Fahrtkurve nach oben. Das ist auch dringend nötig. Im Heckbereich des Heereskreuzers weht ein wahrer Wirbelsturm, krepierende Munitionsteile überall. Das Luftschiff hat Kriegsglück, völlig unversehrt fährt es in 2.500 Metern seinem nächsten Einsatzziel zu.

¹ ⇒ russische Artillerie Seite 91

² ⇒ Kapitel „Erklärungen“ Seite 193

In nur 5 Kilometer Entfernung von Bialystok befindet sich das Gleisdreieck von Starosselty, zehn Bomben verlassen den Abwurfschacht. – Das letzte Angriffsziel ist der Bahnhof Lapy, wo mit den letzten zehn Bomben eine Brücke zerstört wird. Damit ist der Kampfauftrag erfüllt. Das Chronometer zeigt 00.15 Uhr, der Heereskreuzer fährt in 3.600 m Höhe und begibt sich auf den Heimweg zur Basis.

Schiff und Besatzung haben keinerlei Beschädigung erfahren, aber der Treibstoff ist äußerst knapp bemessen. Er reicht gerade für den direkten Weg Richtung Lufthafen Allenstein. Leider liegt die Festung Osowiec auf dieser Luftlinie. Anfangs begünstigt dicker Nebel den gefahrlosen Rückmarsch. Die Nebelschwaden reichen bis in ca. 500 Meter Höhe. Die werden erfahrungsgemäß auch bei der Landung hinderlich sein. Das bedeutet, daß die Sonneneinstrahlung abgewartet werden muß, die letztendlich den Nebel auflöst. Doch eine ausreichend starke Sonnenwirkung ist nicht vor 7 Uhr zu erwarten. Leider reicht der Treibstoff bei normaler Fahrweise nur bis 5 Uhr morgens ... Lehmann fährt daraufhin¹ nur noch mit zwei von drei Motoren, das wird die Vorräte strecken.

Der feuchte Nebel saugt sich in die Baumwollhülle des Luftschiffes, dadurch wird der Kreuzer immer schwerer. Nur unter Ausnutzung des dynamischen Auftriebs läßt sich die kriegs-notwendige Fahrhöhe halten. Die Überfahrt der Festung Osowiec gestaltet sich anfangs völlig harmlos, da auch die Festung völlig vom Nebel eingeschlossen ist. Das Motorengeräusch dringt gedämpft durch die Wolken. Ziellos durchsuchen die Flakscheinwerfer die Waschküche. Der Besatzung bieten sie ein unterhaltendes Schauspiel von hellen Kreisen und Ellipsen auf schwarzem Untergrund. Man hört Gewehrschüsse, die jedoch keine Wirkung zeigen. Plötzlich reißt völlig unvermittelt die Wolkendecke auf, der Heereskreuzer ist (trotz der Neumondnacht) klar und deutlich am Himmel zu sehen. Schon fängt ein Scheinwerfer den Schiffskörper ein, hält ihn fest. Die Schrapnellexplosionen kommen bedrohlich näher. Da umschließt eine neue Wolke ihren milchigen Mantel um den Z XII, aber just in diesem Augenblick krepitiert ein Schrapnellgeschoß direkt hinter seinem Heck und durchlöchert Außenhaut und Gaszellen. Die unmittelbare Gefahr ist gebannt, aber nun verliert der Kreuzer kostbares Traggas.

Noch 2 ½ Stunden Fahrt bis Allenstein, aber bereits kurz hinter der gerade überfahrenen Festung liegen die ersten vorgeschobenen deutschen Stellungen der Front. Die Nebelsuppe ist allerdings wieder perfekt, kein markanter Navigationspunkt weit und breit. Um 5 Uhr morgens sollte das Luftschiff laut Koppelnavigation² der Luftschiffführung über Allenstein sein. Nirgendwo ein Haus, kein Baum, kein Strauch. Der Treibstoff ist fast verbraucht und der Gasverlust begrenzt die Möglichkeit statisch³ zu steigen. Der Kommandant läßt alles „unnötige“ Material wie die Winde des Spähkorbes sowie verschiedene schwere Werkzeuge über Bord werfen. Nach zweistündigem Umhertappen im Nebel sind die Spritvorräte auf einen Rest zusammenschmolzen, der eine Fahrzeit von noch maximal 45 Minuten

¹ ⇒ Reichweitenangaben Seite 56

² ⇒ Stichwort „Koppelnavigation“ Anlage „Erklärungen“ Seite 196

³ ⇒ Stichwort „statische Höhe“ Anlage „Erklärungen“ Seite 191

beinhaltet. In der Nebelwand zeigt sich keine Bewegung, ein Aufklaren ist nicht in Sicht. Ernst A. Lehmann beschließt schweren Herzens zu landen.

Wo auch immer der Luftkreuzer sich präzise befindet, es mit großer Sicherheit die Weite der Masurischen Seeplatte, die wie der Name schon verheißt, viele Seen hat, aber auch jede Menge Wälder. Nicht gerade ein idealer Landeplatz für ein Luftschiff – dazu noch mit verminderter Manövrierfähigkeit. Die Nebelwand reicht noch immer bis zur Erde. Das Schiff fällt zur Zeit ganze 6 Meter in der Minute. Die riesige Baumwollhülle saugt sich voll, nimmt Gewicht auf, das Schiff sackt weiter ab. Der Höhenmesser zeigt unvermutete Tiefen an, immer noch kein Boden in Sicht. Um nicht noch schneller zu fallen, befiehlt der Kommandant für die beiden in Betrieb befindlichen Motoren Vollgas. Der dynamische Auftrieb muß das Schiff nach oben schieben. Ein mit Bäumen bestandener Hügel taucht auf. In Hartruderlage und immerhin 70 Stundenkilometer schnell, keine zehn Meter über dem Boden, rauscht Z XII mit stotterndem zweiten Motor an der Gefahr vorbei. Übergangslos taucht ein kleiner See auf, mehr ein Ententümpel, denn ein ausgewachsenes Gewässer. Kurz entschlossen läßt Lehmann eindrehen, beschreibt das Luftschiff einen Kreis und fährt erneut auf den Tümpel zu. In bester Schnell-

bootmanier¹ läßt der Kommandant die Motoren umkuppeln und mit aller Kraft rückwärts laufen. Die „Mitschiffsbremse“² funktioniert ausgezeichnet, das Schiff steht wie vom Donner gerührt, quasi auf der Stelle. Freilich zerreißt es auch die Rohrwellen der laufenden Motoren, der Aufschlag der achteren Motorengondel auf das sehr flache Wasser reißt die beiden Maschinen zudem noch aus ihren Streben. Damit ist nur noch ein Motor einsatzbereit. Das Luftschiff ist zum Seeschiff geworden und dümpelt nun wie eine große, hohle Metallente auf dem Teich. Die Uhr zeigt zehn Minuten nach sechs.

Der verbleibende Motor eignet sich nicht als Antrieb. Die Luftschraube taucht ins Wasser und dreht für eine effektive Wirkung viel zu schnell, droht zu zersplittern. Zudem drückt der schwache aber stetige Wind das Luftschiff an das Ufer. Zwei Mann der Besatzung steigen in den sumpfigen Uferbereich, um das Schiff mit Seilen zu sichern. Jetzt liegt der Kreuzer quer zum Wind, der Bug in den Tannenwipfeln, das Heck an einem Baum hängend. Bis auf vier Mann steigt der Rest der Besatzung aus, um den Luftkreuzer frei zu bekommen. Einer der Männer begibt sich auf die Suche nach Hilfe von in der Nähe arbeitenden Bauern. Wenig später erscheint er mit einigen Bauern und russischen Kriegsgefangenen, die in der Landwirtschaft eingesetzt sind. Sie bilden eine den Umständen entsprechende tadellose Haltemannschaft.

Das Heck kommt erst frei nach dem der Baum, der das freie Einschwenken des Luftschiffkörpers in den Wind verhindert, gefällt ist. Einer der Bauern hatte weitsichtigerweise eine Axt mitgebracht, nun hat sie ihren Auftritt. Die Taue werden gekappt und die „Riesenente“ auch mit Hilfe des intakten Motors verholt. Als neuer Anker dient ein – in dem durchschnittlich nur einen Meter tiefen See – liegender abgestorbener Baum. Der Bug liegt nun in der Seemitte, das Heck in einer Waldlichtung.

Unter den Bauern befindet sich auch ein alter Soldat, der sofort aktiv eingreift. Nach seiner Information hat sich Lehmann den nur 16 Kilometer vom Lufthafen Allenstein entfernt liegenden Kelareensee³ „ausgesucht“. Er verspricht Allenstein zu verständigen, um Gas, Brennstoff und Ersatzteile zu organisieren. Es ist nun bereits 7 Uhr und die Wetterlage verschlechtert sich mehr und mehr. Inzwischen ist wie vermutet die Sonne durchgebrochen und trocknet die Schiffshülle zusehends. Das Luftschiff gewinnt Auftrieb. Obwohl eine hintere Zelle ganz und zwei andere halb ausgelaufen sind, ist der Kommandant zuversichtlich den Kreuzer starten zu können. Die Wetterlage duldet keinen Aufschub, so wird das freundliche Ansinnen des alten Soldaten dankend abgelehnt.

Ein Aufstieg kann allerdings nur gelingen, wenn es bei den vier Mann Fahrbesatzung⁴ bleibt. Die verbleibenden 7 Mann müssen vorläufig die Gastfreundschaft der Bauern in Anspruch nehmen, ein Lastwagen wird sie später abholen.

¹ in der Kriegsmarine auch als „Schnellbootanleger“ berühmt-berüchtigt ! Da übernimmt das maritime Naturell des Leutnant z.S. d.R. Lehmann die Führerschaft ...

² eine imaginäre Stopvorrichtung auf Seeschiffen, die schon so manchen „Moses“ auf ungeklärtes Terrain geführt hat ... 😊 ...
(„Moses“ = seemännischer Ausdruck für einen unerfahrenen Schiffsjungen)

³ in der Nähe von Groß Purden (= Purda) gelegen

⁴ das sind der Kommandant, Höhen- und Seitensteuerer sowie ein Maschinist

Um 07.37 Uhr steigt Z XII mit gerade noch 30 kg Benzin auf. Langsam und schwerfällig hebt das Luftschiff von der Seefläche ab, die Tauen werden nach einem entsprechenden Befehl eingeholt. Der verbliebene Motor springt an und schiebt das Schiff langsam vorwärts. Da Manöverballast in keinsten Weise mehr vorhanden ist, bedarf es sensibelster Handhabung der Gasventile. Aber dafür ist Ernst A. Lehmann genau der richtige Mann. Der Könnner bringt sein Schiff auch unter diesen extremen Bedingungen heil in den Lufthafen. Um 08.10 Uhr war die Landung vollzogen und kurz danach das Schiff in der schützenden Halle. Die Hallentore sind noch nicht ganz geschlossen, da bricht ein böser Sturm los, der das Heeresluftschiff mit Sicherheit zerstört hätte, wenn, ja wenn das Kriegsglück nicht wieder auf der Seite Lehmanns und seiner Kameraden gewesen wäre. !

Eine Belobigung oder gar eine Dekoration für diesen Fall einer mehr als bravourösen Leistung ist weder für den Kommandanten noch für die Besatzung überliefert¹. Die Männer hatten halt nur ihre vaterländische Pflicht getan. 1918 erhielt Oberleutnant z.S. Horst Freiherr Treusch von Buttlar-Brandenfels für eine ähnlich perfekte Leistung² den Pour le Mérite. Er blieb neben Fregattenkapitän Peter Strasser³, der auch ein Kommandantenzeugnis für Luftschiffe besaß, der einzige Luftschiffer mit dieser höchsten Auszeichnung.

--oooOOOOOooo--

LZ 74

7. / 8. September 1915

Ein sommerliches Ballastopfer

Die günstigen Wetterbedingungen fordern eine Angriffsfahrt nahezu heraus, und so kommt der Befehl des Feldflugchefs nicht unerwartet. Die „Wetterfrösche“ haben vorteilhafte Winde mit nicht über 8 m/s aus nordwestlichen Richtungen vorausgesagt⁴.

Abends um 20.47 Uhr verläßt der Zeppelin den Lufthafen Namur. Schon bald sind die Leuchtfeuer von St. Agathe und Evere weithin sichtbar. Die nur wenig dunstige Nacht macht das Navigieren leicht. Das Richtfeuer Steenbrügge-Ostende kommt in Sicht, nun ist das Absetzen des Kurses auf die englische Küste einfach, der anliegende Kompaßkurs kann bis Foulness Island beibehalten werden. Die Nacht ist ruhig, der Zeppelin brummt in

¹ ⇒ Dekorierungs- und Beförderungspraxis (Verhörprotokoll) Seite 291/292

rechte Spalte „**Wer sich intensiv ...**“

² am 13. März 1918 mit dem L 54

³ der Pour le Mérite wurde in diesem Fall aber für die Führungsleistung des F.d.L. verliehen (30. August 1917)

⁴ 8 m/s ≙ 28,8 km/h, der Heereskreuzer fuhr mit einer typgemäßen Höchstgeschwindigkeit von 96,1 km/h

zweieinhalbtausend Meter Höhe, passiert Ostende, quert die Küstenlinie und fährt über das dunkle Meer hinaus.

Fünfzig Minuten nach Verlassen der Küste meldet der Funker regen englischen Funkverkehr in großer Nähe. Zwei Reihen von Lichtern tauchen aus der Finsternis auf, werden als ein britisches Geschwader in Doppelkiellinie erkannt. Auch der Feind hat das Luftschiff entdeckt, ein Zerstörer verfolgt ihn einige Zeit mit seinem Scheinwerfer, kann ihn aber nicht festhalten, fixieren, gibt schließlich auf.

Der Heereskreuzer ist bis aufs Äußerste beladen, trägt so viel wie er kann, doch das Wetter macht es ihm schwer. Entgegengesetzt den Erfahrungen der Luftschiffer beträgt der Temperaturverlust in 2.500 Meter Höhe nicht zwanzig, sondern nur fünfzehn Grad Celsius. So ist das Luftschiff schon aus diesem Umstand um 600 Kilogramm schwerer als vorgesehen. Aus Effizienzgründen hatte der Kommandant, Hauptmann George, die Ballastmenge zugunsten der Abwurfmunition¹ auf ein Mindestmaß beschränkt. Das hochsommerliche Wetter fordert nun seinen Tribut. Um auf die nötige Höhe zu kommen, opfert George außer dem gesamten Ballastwasser noch die Hälfte des Reservekühlwassers sowie 250 kg Benzin, wirft die Schlipptanks ab. Derart entlastet steigt LZ 74 auf einen Angriffslevel² von 3.200 Meter.

Gleich nach Erreichen der britischen Küste, nördlich der Themsemündung über Foulness Island, wird im Westen an Backbordseite ein langgestreckter matter Lichtschein sichtbar – London. Es fällt auf, daß auf dem Weg dorthin nur sehr wenige, einzelne Lichter wahrzunehmen sind. Die Briteninsel hat sich gut versteckt.

Unter Ausnützung der Windrichtung sowie bei Berücksichtigung der bekannten Flak- und Scheinwerferstellungen soll die Stadt von Nordosten her angegriffen werden. Der Zeppelin steuert mit Kurs West über Brentwood - Woodford nach Leyton. Britannien schläft (noch), nur wenige Lichtfinger suchen am Himmel, in der Nacht. Der Dunst legt ein grausig mildes Tuch über die Szene, behindert die Verteidiger der Stadt.

Mit dem LZ 74 war auch der SL II aufgestiegen³ und hatte eine Viertelstunde vor ihm die City erreicht. Als nun der Zeppelin über die Vororte fährt sind die Scheinwerferbatterien schon in voller Aktion. Ein Ausweichen ist kaum möglich, wird auch gar nicht versucht. Ab und zu fingert ein Lichtstrahl über den Leib des Schiffes, kann ihn aber nur kurz beleuchten, gleitet ab. Schon über Leytons Bahnanlagen werden einige Bomben abgeworfen, aber mehr, um das hecklastige Schiff auf ebenen Kiel zu bringen⁴ als um der lohnenden Ziele wegen. Um ein Uhr beginnt der eigentliche Angriff. Über dem östlichen Themsebogen fällt Munition auf die Docks. Innerhalb von zwanzig Minuten wird die Gegend nordwestlich und südwestlich davon

¹ 20 Sprengbomben a 58 kg, 32 Brand- und 35 Sprengbomben a 10 kg sowie 295 sogenannte „Fliegermäuschen“ a 800 Gramm, insgesamt 2.066 kg

² die typgemäße Prallhöhe des LZ 74 beträgt 2.800 m

³ als drittes Schiff stieg der LZ 77 mit auf, dieser erreichte aber nur Lowestoft

⁴ Das ist übrigens ein positiver Nebeneffekt der kleinen „Fliegermäuschen“: sie lassen sich ganz hervorragend als Restladung variieren (zu schwer/zu leicht) und (=> oben) gereichen auch zur Trimmung. Ansonsten gilt auch hier wieder das Prinzip „Fleet in being“, => Kapitel „Effizienz“ Seite 151

beharkt. Die Masse der Sprengbomben detoniert in der Bethnal Green Junction Station, in den Surrey Commercial Docks und in den West India Docks. Überall sind größere Brände zu beobachten. Doch die schnelle Fahrt über die Stadtteile läßt nur eine flüchtige Beobachtung zu. Der Waffenoffizier meldet nach Zählung der Sicherungsstifte, daß alle Bomben scharf in die Tiefe gefallen sind.

Nachdem das Schiff von Norden kommend die östlichen Stadtteile und Docks im nach Süden gerichteten Themsebogen überfahren hat, eilt es weiter Richtung Greenwich. Der Kreuzer dreht auf Südost, quert die Themse ein zweites Mal östlich Londons und fährt dann mit Kurs Nordost ab, die Stadt verlassend.

Das Abwehrfeuer ist während des gesamten Angriffs besonders heftig. Bereits bei Leyton (00.54 Uhr) hatte der Beschuß begonnen und dauerte den ganzen Angriff über bis zum Verlassen des Stadtgebietes (01.50 Uhr). Doch die Flak scheint nur nach dem Geräusch zu feuern, ihr Einsatz bleibt wirkungslos. Bei der Abfahrt in der Mündungsgegend des River Roding nördlich Woolwich erhält der Heereskreuzer verblüffend genaues Feuer. Nur wenige Meter vom Luftschiff entfernt, gut sichtbar für die Plattformschützen, fliegen Granaten vorbei, krepieren ein paar hundert Meter über dem Zeppelin. Schnell dreht der Kommandant auf einen neuen Kurs, weicht dem Geschoßhagel aus. Mindestens zwei Flakbesatzungen haben sich auf das Heereschiff eingeschossen, ihre Projektile kreuzen sich über dem Heck des Riesen.



„Leider“ arbeiten die großen Doppelscheinwerfer der Flakbatterien nicht sehr geschickt. Ihre weit über 4.000 Meter heraufreichenden Lichtbalken tragen nur wenig zum Kampf, so bleibt der Flugabwehr in dieser Nacht ein Erfolg versagt.

Vom River Roding aus läuft der LZ 74 mit Kurs Nordost westlich an Romford vorbei, geht auf östlichen Kurs, südlich Chelmsford fahrend, und erreicht die Küste an der Mündung des River Crouch. Noch einmal ballern Abwehrgeschütze in den nächtlichen Himmel, doch dicke Wolken verbergen das Luftschiff ebenso wie das Geschütz. Nun dreht Hauptmann George auf heimatlichen Kurs. In der Annahme, das nach wie vor nordwestliche Winde herrschen, steckt er einen Weg ab, der bald mehr Ost zu Nord¹ weist. Unter dem Schiff liegt ein geschossenes Wolkenmeer, jegliche Anhaltspunkte für eine Orientierung fehlen. Gegen sechs Uhr morgens sichten die Luftschiffer einen kleinen dunklen Punkt und nehmen Kurs darauf. Beim Näherkommen schälen sich bald die typischen Umrisse eines Schütte-Lanz-Schiffes aus dem

¹ ≙ 79 Grad auf dem 360° Kompaßkreis

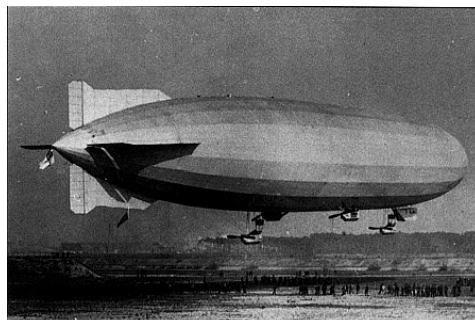
Dunst, eine Viertelstunde später erkennen sie den SL II. Ihn hatte das Schicksal also gleichmaßen geführt. Kurze Zeit durchschwimmen sie in Sichtweite das Luftmeer, dumpf brummeln die Luftschrauben im dunstigen Morgenlicht. Langsam driften sie auseinander, tauchen wie Enten im Teich plötzlich weg, verlieren sich aus den Augen. Der LZ 74 sucht tiefere Luftschichten auf, um einen Fixpunkt für die Navigation zu finden. Die Intuition suggeriert den Luftschiffern „nun muß es klappen“, und richtig, wenig später wird die Besatzung gewahr, daß sie über den südwestlichen Forts von Amsterdam fährt. Sofort steigt der Kreuzer wieder nach oben, Kurs Süd zu West¹, man will möglichst ungesehen über das neutrale Holland kommen. Nachdem der Standort klar ist, geht es mit voller Fahrt Richtung Heimat. Eine halbe Stunde vor der Landung muß der Steuerbordmotor abgestellt werden, zwei Lager der Kolbenstangen sind ausgelaufen. Um 10.10 Uhr steht der LZ 74 wieder über dem Lufthafen Namur, setzt zur Landung an.

Wie sich herausstellt, ist der Kreuzer nur wenig beschädigt. Zwei Stellen sind durch Granatsplitter verletzt worden. Zelle Nr. 3 traf es am Firstträger, den 4. Längsträger auf der Backbordseite. Ein guter und erfolgreicher Einsatz ist beendet.

Der Kampfgefährte SL II kommt nicht ganz so gut nach Hause. Bei der Anfahrt zur Landung sackt das Schiff in einer bodenständigen warmen Luftschicht plötzlich durch und „setzt“ sich mit der Mitte des „Bauches“ auf einen Hausfirst. Zwar erschrecken Besatzung und Hausbewohner nicht gerade wenig, die Holzkonstruktion des Schütte-Lanz-Kreuzers beweist jedoch hier ihre Vorteile – nach einer Reparatur ist der SL II wieder im Einsatz. Ein Zeppelin mit seinem Skelett aus Duralumin hätte eine solche Tortur nicht durchgestanden, das wäre ein Totalschaden geworden.

Und noch ein glücklicher Umstand kommt den Luftschiffern zu Hilfe: denn zufällig bohrt sich der Schornstein des Hauses mitten in den Gasentlüftungsschacht² des SL-Schiffes. So kann der Rauch des brennenden Herdfeuers relativ ungehindert abziehen. Die Soldaten schätzen das Feuer in ihrem Schacht allerdings nicht sonderlich. Um einer Explosion bzw. Entzündung vorzubeugen, wird das Ofenfeuer gelöscht.

--oooOooooooo—



¹ ≙ 191 Grad auf dem 360° Kompaßkreis

² dieser Schacht ist nur von Wasserstoff durchflutet, wenn die Ventile der Traggaszellen aus irgend einem Grunde geöffnet sind bzw. werden – das war in diesem Moment glücklicherweise nicht der Fall !

SL II

LZ 85

4. / 5. Mai 1916

Angriff auf Saloniki

Seit Oktober des letzten Jahres hatten sich die Briten und Franzosen in Griechenland „eingekistet“ und somit einen weiteren Frontabschnitt geschaffen. Aufgaben genug für die deutsche Heeresluftschiffahrt.

Anfang Mai 1916. Die seit einiger Zeit im serbischen Gebirge herrschende Gewittergefahr hat sich erheblich verringert bzw. gänzlich verzogen. Diese gute Wetterlage muß wahrgenommen werden, um einen Angriff auf die Anlagen und Schiffe im Hafen von Saloniki zu wagen.

Am frühen Abend, gegen 16.30 Uhr Ortszeit, des 4. Mai 1916 steigt Hauptmann Scherzer mit dem LZ 85 von Temesvar auf. Mit achtzig Kilometern pro Stunde brummt das Heeresschiff durch das Moravatal, fährt über Nisch und Leskovac nach Süden. Bei Krivolak am Varda ist das erste Etappenziel erreicht. Bis hierhin lief die Fahrt ohne Störung, alle Maschinen arbeiten einwandfrei. Kurz vor dem Überfahren der Front wird das Schiff leichter gemacht, es steigt auf 3.000 Meter.

Wie bei den vorherigen Fahrten soll die Anfahrt von See aus erfolgen, da die Luftschiffer dort die geringste Abwehr erwarten. Dies war, wie sich später herausstellte, eine schwere Fehleinschätzung. Das Entente-Meldenetz funktionierte offensichtlich besser als vermutet.

Zweieinhalb Stunden nach Mitternacht steht der LZ 85 klar zum Abwurf über den erkannten Zielen, da setzt plötzlich von allen Seiten ein außergewöhnlich starkes Artilleriefeuer ein. Vor Saloniki zusammengezogene Flottenverbände schießen sich akribisch auf den Luftkreuzer ein. Aus allen Richtungen ballern Schiffsgeschütze der unterschiedlichsten Kaliber, dröhnt Küstenartillerie, überhaupt alles, was nur schießen kann.

Nach den Beobachtungen der Luftschiffbesatzung liegt schon eine der ersten Salven der schweren Schiffsartillerie nahe beim Heck des Zeppelins. Schnell wird der Tragkraftverlust spürbar. Der Gaseinbuße nach sind schätzungsweise drei Zellen im Heck des Schiffes aufgerissen. Ebenso hat es die Benzintanks und -leitungen getroffen, die Heckmotoren fallen aus und lassen sich auch nicht mehr instand setzen. Das damit verbundene, gleichzeitige Fahren wie auch (dynamische) Auftriebsdefizit destabilisiert das Schiff, es kann den Tragkraftunterschub der Heckzellen nicht (mehr) ausgleichen. Schnell sinkt der achtere Teil des Heereskreuzers, bringt bereits nach etwa einer Minute den Körper des Luftschiffes



120

in eine steile Schräglage.

Da Scherzer seinen Zielpunkt erreicht hatte, waren gleichzeitig mit Feuereröffnung der Flak Luftschiffbomben nach unten gefallen, hatten ihr Ziel getroffen. Aufgrund der alarmierend schlechten Lage des LZ 85 kommt jedoch bald die Meldung des Waffenoffiziers, daß ein weiterer Abwurf unmöglich ist – mittlerweile ist auch die Abwurfeinrichtung irreparabel geschädigt.

Es ist klar, daß das schwerbeschädigte Schiff die Heimfahrt nicht mehr schafft, die eigenen Linien nicht mehr erreichen kann. Auf Hauptmann Scherzers lösen die Luftschiffer die noch verbliebenen Bomben per Hand aus, ohne vorher die Zünder scharf zu machen, da nach Überfahren der militärischen Ziele befehlsgemäß neutrale Ziele schonen müssen.

Das kaum noch steuerfähige und weiterhin schnell sinkende Schiff dreht mit dem Nordostwind nach Südwest und versucht griechisches Gebiet zu erreichen. Die vordere Maschine läuft mit äußerster Kraft. Alles Greifbare und Erreichbare wie Maschinengewehre, Abwurfvorrichtung und Funkgeräte, gibt die Besatzung über Bord, um das Luftschiff möglichst lange in der Luft zu halten.

Eine Viertelstunde nach Angriffsbeginn landet der LZ 85 hart an der See in den Sümpfen der Vardamündung. Das Schiff war zuletzt mit vier bis fünf Metern in der Sekunde abgesackt, der Bug zeigte fast fünfzig Grad in den Himmel. Nur der Umstand der „Landung“ in einem Sumpf milderte die Katastrophe – auf hartem Boden wäre der Zeppelin bei dem Aufprall vermutlich explodiert. Nun liegt das Heck tief im Sumpf eingesunken, gierig Wasser in sich saugend. Die Heckgondel ist unbetretbar und der Bug ragt 15 Meter hoch in die Luft. Selbst ein Abtrennen der rückwärtigen Gondel hätte die Lage nicht verbessert, die Weiterfahrt bzw. einen erneuten Aufstieg ermöglicht.

Nachdem das Geheimmaterial vernichtet ist, verläßt der Kommandant zusammen mit Oberleutnant Nippe als letzter das Schiff und schießt aus dreißig Metern Entfernung eine Leuchtkugel in das Wrack. Zwei Herzschläge weiter zündet die Patrone, bringt das Gas zur Explosion und schleudert die Offiziere heftig auf die Seite. Noch fünfzig Meter weiter brennt der Sumpf ... für die Zukunft wissen sie, daß solch ein Manöver einen Abstand von mindestens einhundert Metern erfordert.

Die Crew sammelt sich und marschiert hoffnungsvoll in Südwestrichtung durch Sümpfe und Distelfelder auf griechisches Gebiet zu. Als der Tag anbricht, wird der Versuch gemacht sich in den Getreidefeldern zu verstecken, doch um 09.30 Uhr morgens entdecken gegnerische Flieger ihre Spur. Umgehend fliegen sie zurück zur ihrerer Heimatbasis, um ihre Entdeckung zu melden. Wenige Stunden später umstellt serbische und französische Kavallerie die Deutschen und führt sie in französische Gefangenschaft¹.

---oooOOOOOooo---

¹ ⇒ Verhörprotokoll Besatzung LZ 85 in der Anlage Seite 288

SL 10

2. Juli 1916

Aufklärungsfahrt über dem Schwarzen Meer

Im (ausgehenden) Zeitalter der optischen Aufklärung waren schnelle und ausdauernde Seeaufklärungsstreitkräfte unabdingbar. Nur ihre Meldungen ermöglichten ein (relativ) sicheres Agieren in der weiten See. Deutschland, England und Frankreich verfügten über starke Flotten mit einem entsprechend großen Anteil an Aufklärungseinheiten. Die Deutschen sowie die Briten konnten sich zu dem rühmen, über diverse Luftschiffe zur Aufklärung über See zu verfügen. Die türkischen Kräfte nahmen sich neben Seegroßmächten als sehr gering aus, ja sogar die russische Flotte, die nun gewiß nicht zu den Großen gezählt wurde, war der türkischen Flotte vielfach überlegen. Deutschland hatte dem Rechnung getragen und zu Beginn des Krieges den Schlachtkreuzer „Goeben“ und den Kleinen Geschützten Kreuzer „Breslau“ an die Verbündeten verpachtet¹. So kam es während des Krieges immer wieder vor, daß deutsche Luftkreuzer zu Aufklärungseinsätzen angefordert wurden, um zum Beispiel Kriegsschiffe zu decken oder wichtige Schifffahrtslinien zu überwachen.

Am 2. Juli 1916 trifft gegen 12.30 Uhr im Lufthafen Jamboli wieder entsprechendes Telegramm ein: „Mittelmeerdivision Pera an Militärattaché Sofia: Jamboli benachrichtigen, daß deutsches U-Boot vor Sewastopol steht, Kriegsschiffe `Goeben` und `Breslau` ebenfalls in See². Erbitten Aufklärung über See durch Luftschiff. Beobachtungen über feindliche Kräfte in See sofort per F.T. an Osmanie³ melden. Erwünscht ist Angriff auf russische Kriegsschiffe in Sewastopol und Nachricht über diese, soweit erkennbar. – Unterschrift: Mittelmeerdivision.“

¹ Das „Osmanische Reich“, so der offizielle Name der Türkei, war am 29. Oktober 1914 ohne formelle Kriegserklärung auf seiten des Deutschen Reiches und seiner Verbündeten in den Krieg eingetreten. Zwischen dem 2. und dem 5. November 1914 hatten Großbritannien, Frankreich und Rußland der Regierung in Konstantinopel den Krieg erklärt.

Vom Kriegseintritt erhoffte sich das Osmanische Reich – vor 1914 oft abwertend als „Der kranke* Mann am Bosphorus“ bezeichnet – in erster Linie eine Wiedergewinnung seines früheren Einflusses auf dem Balkan. Doch gleich zu Beginn des Krieges sah man sich an mehreren Fronten zugleich bedroht: im Kaukasus und in Persien von Rußland, im Irak durch britische Expeditionskorps und in Palästina durch britische und arabische Truppen. – Mit formellem Datum vom 16. August 1914 verließ das Deutsche Reich die beiden Schiffe für die Dauer des Krieges. Bei den Türken fuhren sie als „Yavuz Sultan Selim“ („Goeben“) und „Midilli“ („Breslau“).

* eigentlich zielte diese Häme auf die menschlich-körperlichen Probleme Sultan Mahmud II. (1808 - 1839) und die zugleich in seiner Regierungszeit eingetretene Schwächung des Osmanischen Reiches seit 1826 durch innere Unruhen und außenpolitische Fehlentwicklungen

² „Breslau“ und „Goeben“ liefen tatsächlich in der Nacht vom 2. auf den 3. Juli 1916 aus, um die türkische Offensive an der Kaukasus-Front zu unterstützen. Am 4. Juli berichtet das Kriegstagebuch vom Beschuß der Hafenanlagen von Tuapse.

³ bei Konstantinopel gelegene türkische Großfunkstation

Bei 30 Grad Celsius und sehr heftigen Mittagsböen steigt der SL 10 bereits 1 ½ Stunden später auf. Zwar entreißt ein besonders starker Windstoß den Haltemannschaften die Tauen zum Schiff, der Start geht ab dennoch glatt vonstatten. Ein erster Funkkontakt, der beim Überqueren der Küstenlinie bei Burgas hergestellt werden soll, mißlingt – der Transformator des Bordsenders ist defekt. Der Funkempfänger arbeitet jedoch einwandfrei, das ist immerhin etwas. Hauptmann von Wobeser, der Kommandant, ist trotzdem zuversichtlich und schlägt wie vorgesehen den Weg nach Sewastopol ein.

Kurz nach dem Einschwenken auf die Küstenlinie Richtung Varna melden die Maschinisten der achteren Motorengondel den Ausfall der Ölpumpe – nun müssen die Luftschiffer manuell pumpen. Wenig später fällt die vordere Maschine aus, leider läßt sie sich trotz intensiver Bemühungen nicht reparieren und fällt für den Rest des Einsatzes aus.

Um die Fahrt nach Sewastopol optimal zu nutzen, fährt der Luftkreuzer in 1.200 Meter Höhe die traditionell stark befahrene Küstenlinie entlang. Gegen vier Uhr nachmittags befindet sich das Luftschiff in Höhe Varna, der Kommandant befiehlt das Einschwenken auf Nordost – Richtung Sewastopol. Die See ist ruhig, nur ab und zu tauchen kleinere Segler auf, meist bulgarische Fischer. Der um 19 Uhr Ortszeit empfangene, routinemäßige Bericht zur Großwetterlage sowie die lokalen Prognose von Osmanie sagt nichts Neues, kein Anlaß zur Besorgnis.

Die Fahrt bis zur Krimküste verläuft ereignislos, kein Schiff weit und breit. Der SL 10 durchschwimmt in Höhe 1.800 das Luftmeer. Um 22 Uhr berichtet die Wettervorhersage von starken Südwestwinden. Zu dieser Zeit befindet sich das Luftschiff an der Südostküste der Krim, Höhe 2.850 Meter. In Anbetracht der ausgefallenen Maschine und der lädierten Ölpumpe eines zweiten Motors will von Wobeser das Risiko einer Sturmfahrt nicht eingehen, so befiehlt er um halb elf in der Nacht die Umkehr – Generalkurs Bosporus.

Gegen ein Uhr nachts entdecken die wachsamen Späher Scheinwerferlicht im Dunkel der See. Ein näheres Betrachten durch das Nachtglas offenbart mehrere Kriegsschiffe, die den Himmel mit ihren Lichtstrahlen absuchen, ohne jedoch den SL 10 ins Visier zu bekommen. Bei der starken Dunkelheit sowie dem leichten Dunstschleier ist dies nicht verwunderlich. Um 02.15 Uhr ergibt die Kurskoppelung, daß sich der Heereskreuzer bereits beim Kap Igneada Burnu, einhundert Kilometer nordwestlich des Bosporus, befindet.

Der Schiffsverkehr ist auch hier nur schwach. Außer zwei Segelbooten sichten die marinen Heeresluftschiffer nur einen türkischen Frachter – selbst in ihrer großen Höhe können sie seine Rauchfahne nicht nur sehen, sondern auch deutlich riechen. Das Luftschiff dreht ab, nimmt Kurs auf Burgas. Schon bald kommt die dort gelegene bulgarische Funkstation, die von einem deutschen Obermaaten¹ geführt wird, in Sicht. Nur wenig später, gegen acht Uhr morgens, erreichen die Heeresluftschiffer ihren Heimatflughafen Jamboli.

---oooOooooooo---

¹ entspricht beim Heer einem Serganten (1. Weltkrieg), Stabsunteroffizier bzw. Obermaat heute

LZ 107

16./17. Februar 1917

Spähkorbabenteuer im Nebel

Das Winterwetter an der Westfront ist „traditionell“ kalt und feucht, alles andere als freundlich: die Luftfahrt ist hier für Flieger und Luftschiffer gleichermaßen eine unerfreuliche Sache. Auf beiden Seiten der „Siegfriedlinie“¹ brodelt der Grabenkrieg in gewohnt unterschwelliger Weise mit gelegentlichen Ausbrüchen, kleinen und kleinsten Offensiven, Kommandounternehmen – und dann erneutes Sammeln der Kräfte, für den nächsten Versuch. Schon seit Wochen karrt der Gegner verschärft Truppen und Material heran, bereitet offensichtlich eine größere Unternehmung² vor. An der Kanalküste stapeln sich die Vorräte an Munition und sonstigem Kriegsmaterial in beängstigender und für die Soldaten der Mittelmächte ungewohnter Menge – schon lange ist „Schmalhans“ ein ständiger Gast, bei den „Gulaschkanonen“ wie auch bei den Mösern und Geschützen, ja sogar bei der Beschaffung von Wasserstoffgas für die Luftschiffe „kneift es“ an allen Ecken und Kanten³.

Diesmal soll einer der Hauptstapelpunkte des britischen Expeditionskorps beworfen werden. Das prognostizierte Wetter ist nicht sonderlich günstig, mit einer Auffrischung des Windes und einer geschlossenen Wolkendecke wird gerechnet. Angesichts des vorhandenen Spähkorbes will man die Fahrt dennoch wagen – zu lange schon hat des Gegners Etappe ihre Ruhe. Die günstige Neumondphase hat gerade begonnen und so steigen die Luftschiffsoldaten mit gedämpftem Optimismus um 17.47 Uhr Ortszeit auf. Ziel des Einsatzes soll Boulogne-sur-Mer sein – so man es denn navigatorisch erreicht. Von Düren bis Brüssel verläuft die Fahrt in gewohnt „friedensmäßiger“ Ruhe, dann dreht der Luftkreuzer in Richtung Gent, er befindet sich ab sofort in feindfliegerischer Reichweite, ab jetzt starren alle Augen noch gespannter in das nächtliche Dunkel. Kurz nach Überfahren der belgischen Hauptstadt „rutscht“ der Zeiger des Barographen „nach unten“: ein heranziehendes Tief macht sich bemerkbar.

Es ist recht kalt. Nieselregen erfüllt die Luft. Mehr und mehr legt sich das Schiff eine dünne Eisdecke zu. Nach einer Viertelstunde hört es auf zu regnen, über dem Erdboden bildet sich starker Nebel. Navigation nach Sicht ist nun unmöglich geworden. Das Schiff steigt auf 1.600 Meter und hat jetzt eine geschlossene Wolkendecke unter sich. Trotz des derzeitigen schlechten Angriffswetters beschließt der Kommandant, Hauptmann Sommerfeld,

¹ „Siegfried“ genannt, weil man sich **von dort aus** noch einen „Sieg – Frieden“ erhoffte.

Die (Stellungs-)Linie wurde vorsorglich schon Ende 1916 ausgebaut.

² Die Großoffensive beginnt tatsächlich am 28. Februar 1917. Das Deckwort „Alberich“ weist die Heeresgruppe „Kronprinz Rupprecht“ an, sich in die „Siegfriedstellung“ zurückzuziehen. Die Kampflinie verläuft von Arras über Saint Quentin-sur-Somme bis nach Vailly-sur-Aisne bei Soissons. Durch die begradigte Frontlinie werden 13 deutsche Divisionen für andere Aufgaben frei !

³ ⇒ Seite 60 neue r-Klasse und Gasversorgung/Stichwort „Prallhöhe“ in der Anlage „Erklärungen“ Seite 191

weiterzufahren, da er über dem Ärmelkanal mit günstigem Wetter rechnet; diese Annahme sollte sich als richtig erweisen.

Das lückenlose Wolkenmeer macht jede terrestrische Navigation unmöglich, so wird beschlossen, mit dem Spähkorb zu arbeiten. Nachdem sich der 1. Offizier, Leutnant von Wrangel, eingehend auf der Karte orientiert hat, steigt er in den Spähkorb. Abends um halb neun lassen ihn die Kameraden 1.000 Meter tief in die nebligen Schwaden sinken.

Aus Sicherheitsgründen steigt der Kreuzer nun auf 1.400 Meter. Oben wie unten ist dennoch nichts zu sehen, Wolken überall, vorerst ist also mit Navigationshinweisen von unten nicht zu rechnen. Nach dem mitgeschriebenen Kurs (Plott) muß sich das Schiff etwa auf der Höhe von Gontrode bei Gent befinden. Alles sucht nach dem pulsierenden Lichtbalken des Lufthafens der Stadt. Gegen 21.30 Uhr bemerkt der Maschinengewehrschütze auf der Plattform einen Lichtschein, der sich sporadisch durch den Dunst tastet. Wenig später erkennt der Steuermann das gemorste Geheimzeichen, es muß das Blinkfeuer von Gent sein – das Plott stimmt also. Nun, mit neuem (überprüftem) Standort schwenkt der Kurs des Heereskreuzers in Richtung Ostende, dem Meer zu. Pünktlich um 23.30 Uhr überfährt LZ 107 die Stadt, auch sie konnte mittels ihres Lufthafen-Blinkfeuers identifiziert werden.

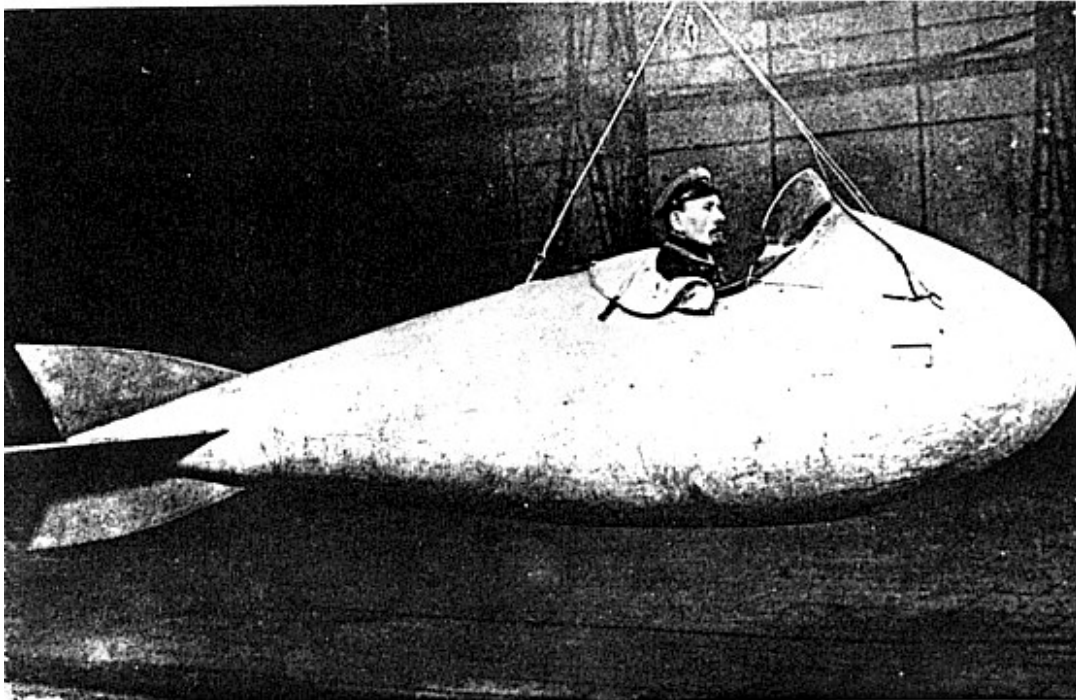
Wie vermutet klart die Sicht auf. Der Nebel verschwindet fast völlig, und der Himmel ist nur noch zur Hälfte bedeckt. Nun hat auch Leutnant von Wrangel Sicht und kann Hinweise geben, doch zur Zeit sieht auch die Führergondel gut. Der Wind frischt jetzt stark auf, nur langsam „frißt“ das Schiff die Meilen. Der Kurs verläuft weit draußen auf See, in Höhe Dünkirchen blitzt ein starker Scheinwerfer auf und sucht die nächtliche See, den Himmel ab. Die in dieser Gegend stationierten britischen Seeflieger sind berühmt-berüchtigt und gefürchtet bei den Luftschiffern. Doch der Lichtbalken findet keinen Widerschein, keinen Fixpunkt. Der Riese brummt weiter gen Calais, auch hier bleibt der Zeppelin wohlweislich über See.

Der Mann im Spähkorb meldet zahlreiche kleine Dampfer, vermutlich Vorpostenboote – eine Zeppelinwarnmeldung über Funk ist damit sicher. Langsam geht Sommerfeld auf Angriffshöhe. Das ist heute nicht einfach, da zahlreiche Inversionsschichten die Tragkraft des Gases vermindern. So versucht man, so hoch wie möglich zu kommen. Westlich Calais ist der restliche Ballast verbraucht, der Heereskreuzer fährt ausgewogen in einer Höhe von 2.700 Metern.

Über Calais pendeln Scheinwerferstrahlen, zwölf starke Lichter fingern durch das Dunkel – sichtbares Zeichen für die erfolgreiche Tätigkeit der Vorpostenboote, die wohl einen Angriff auf die Stadt voraussagten. Jedoch, der Kampfauftrag bezieht sich diesmal auf Boulogne-sur-Mer, auch wenn jetzt der Gegenwind immer stärker wird und Rückkehrgedanken aufkommen läßt. Alternativ wird erwogen Calais zu bewerfen, da es wegen der starken Fliegergefahr unumgänglich ist, die eigenen Linien vor dem Hellwerden zu erreichen. Hauptmann Sommerfeld geht davon aus, daß die Fahrt auf der Heimreise vom Rückenwind begünstigt sein wird und so liegt weiter der Kurs Boulogne an. Im Moment schwebt das Schiff immer noch ausgewogen auf dem Level 2.800 Meter. Mittels des dynamischen Auftriebes könnte man zwar noch 600 Meter hinzugewinnen, aber das würde die Fahrtgeschwindigkeit vermindern – man fährt lieber tiefer, aber dafür schneller: erfahrungsgemäß ist das wegen der Zielsicherheit der Flak das Beste.

Um 02.25 Uhr steht der LZ 107 fünfzehn Kilometer westlich von seinem Angriffsziel. Die Stadt ist gut abgeblendet, liegt völlig im Dunkeln, nur das Wasser in den Hafenbecken leuchtet matt. Das Schiff wird kampfbereit gemacht, jedermann sucht seine Kampfstation auf. In der Führergondel übernimmt der Gefechtsrudergänger das Seitenruder. Es bedarf eines sehr erfahrenen Mannes wie den Obersteuermann Seibert, da das Luftschiff wegen starken Rückenwindes nun mit großer Fahrt dahineilt. Äußerste Aufmerksamkeit ist gefordert, um das Schiff richtig über den Zielpunkt zu steuern.

Kaum hat der Luftkreuzer das Stadtgebiet erreicht, da springen auch schon die Scheinwerferbatterien an, mehr als ein Dutzend Lichtkegel suchen den Verursacher des Motorenlärms zu fassen. Wenig später bellen auch die Abwehrgeschütze, jagen sie ihre unheilvolle Ladung blind in den Nachthimmel. Schnell überfährt das Heeresschiff seine vorgegebenen Ziele. Nur zwei Suchscheinwerfer erfassen den Zeppelin und halten ihn qualvoll lange zwei Minuten im Visier. Das „Flakgewitter“ steigert sich, es bleibt jedoch wirkungslos, weil die Artilleristen den Kreuzer in Höhen von 3.500 bis 4.000 Metern vermuten – mit solch einer geringen Anfahrhöhe haben sie nicht gerechnet.

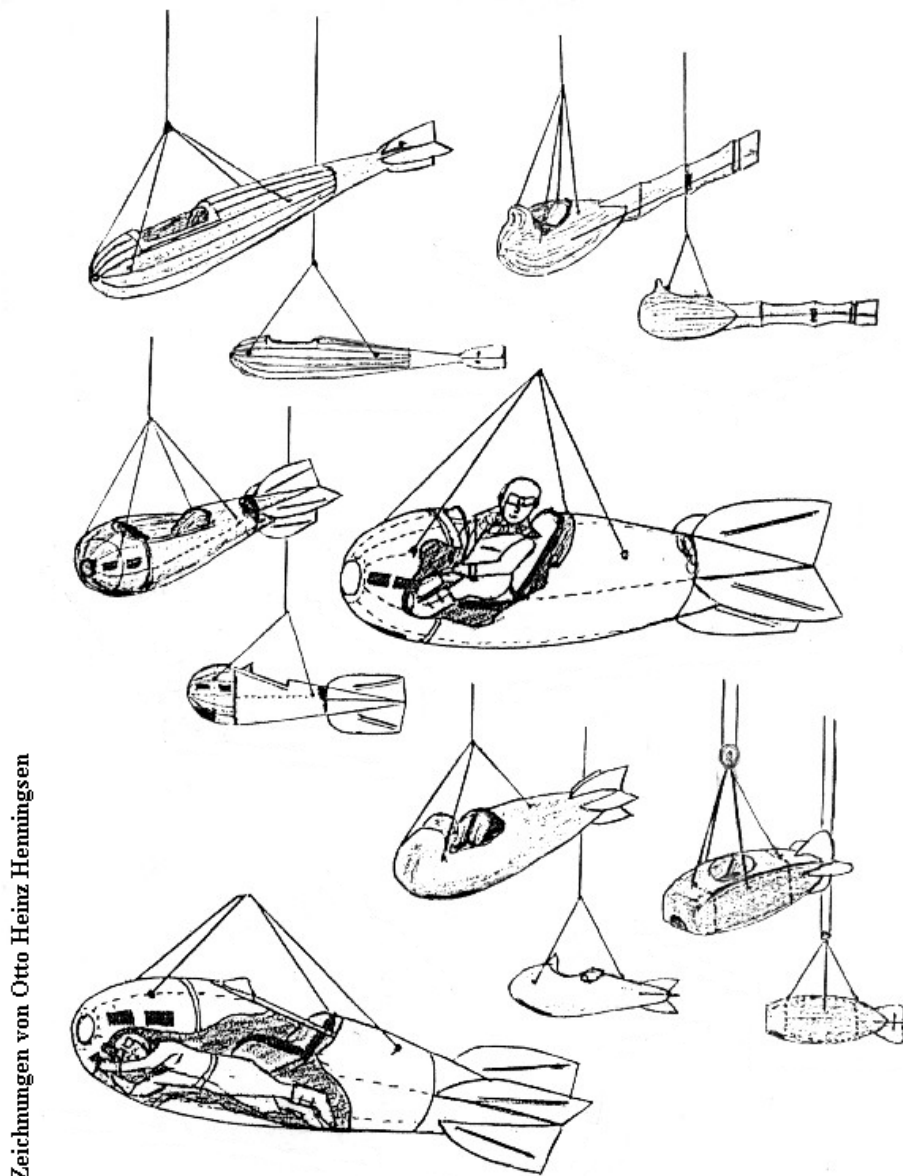


Feldwebel Lübbing beim Probesitzen im Spähkorb

Die Geschütze verschießen fast nur Brandgranaten. Sie krepieren in einer bestimmten Höhe und fallen dann aufgeteilt in etwa zwei Dutzend kleinen glühenden Kugeln dem Erdboden zu. Diese Art von Brandmunition ist bis dato noch nie beobachtet worden.

Nach dem Abwurf der Munition fährt das Luftschiff zuerst mit dem Angriffskurs Nordost weiter, um möglichst schnell aus der „Feuerglocke“ herauszukommen. Fünfzehn Kilometer nordöstlich der Stadt dreht der Kreuzer und eilt der See Richtung Nordwest entgegen.

Soeben hat LZ 107 die Küstenlinie überfahren, da meldet der Ausguck vom achteren Maschinengewehrstand zwei helle Punkte, die sich dem Schiff von hinten nähern. Bald darauf entpuppt sich eine der Lichterscheinungen wie befürchtet als Flugzeug. Der Pilot schießt aus etwa 400 Metern Entfernung eine Leuchtkugel auf das Schiff, verfehlt es aber. Leider kann der Angreifer nicht attackiert werden, da er unter dem Heereskreuzer fliegt, er liegt im toten Winkel der MG-Plattform auf dem First des Schiffes. Aus Gewichtersparnisgründen hatte man



Zeichnungen von Otto Heinz Hemmingsen

Spähkorb-Varianten

auf die Mitnahme des Heck-MG's verzichtet, sonst wäre die Annäherung des Fliegers nicht so glimpflich für ihn ausgegangen ! Das zweite Flugzeug wird trotz allem Ausspähens nicht entdeckt, ihm ist es wohl mit dem Zeppelin ähnlich ergangen. Um weiteren Gefahren vorzubeugen, taucht der LZ 107 nun in eine sich neu bildende Wolkenschicht ein und fährt darin weiter.

Der Angriff ist erfolgreich beendet, die Heimfahrt schon angetreten; Hauptmann Sommerfeld befiehlt daraufhin, den Spähkorb wieder einzuholen, der ja immer noch 1.000 luftige Meter weiter unten pendelt. Doch kaum beginnt der Windenmotor die Trommel zu drehen, da versagt auch schon die Kupplung. Da hilft alles nichts, es gilt mit der Hand zu kurbeln. Sieben lange, schweißtreibende Stunden wird diese Arbeit dauern. Die Besatzung erledigt sie in echter seemännischer Teamarbeit unter Hinzuziehung **aller** Crewmitglieder !

Fünfundvierzig Minuten nach Eintauchen in die Wolkenbank wird eine Ortsbestimmung versucht. Da die Windabdrift nur annähernd bekannt ist, suchen die Luftschiffer (um nicht über neutrales holländisches Hoheitsgebiet¹ zu kommen)_dringend nach einem bekannten Blinkfeuer. Der LZ 107 sinkt auf 1.500 Meter, tiefer kann er nicht, da der Spähkorb noch immer unter dem Schiff mit fast ganz ausgefahrener Trosse hängt. Um 03.20 Uhr meldet Leutnant von Wrangel ein Blinkfeuer. Da es nicht eindeutig identifiziert werden kann, hält Sommerfeld darauf zu. Wenig später gibt ein Wolkenloch preis, daß es sich um ein holländisches Feuer handelt. Der Zeitmesser zeigt drei Uhr vierzig, da werden die Luftschiffer eine große Stadt unter sich gewahr; der Geometrie zufolge muß es sich um Amsterdam handeln. Auch die Holländer haben das Dröhnen der Luftschiffmotoren vernommen und jagen nun ihrerseits wütendes Luftabwehrfeuer in den Himmel.

Die Abdrift vom Kompaßkurs ist also beträchtlich. Kein Wunder bei den überaus schlechten Navigationsbedingungen (trotz Spähkorb) und der starken Windgeschwindigkeit. Sonst übliche und mögliche Funkpeilungen fallen aus, weil die Antennen nicht ausgefahren werden können, es besteht die Gefahr, daß die energiegeladenen Antennendrähte sich mit der Spähkorbtrosse verheddern – ein in mehrfacher Hinsicht gefährlicher Umstand. Als nächstes gilt es das neutrale Staatsgebiet zu verlassen und deutsche bzw. deutschbesetzte Landstriche zu erreichen. Da Sommerfeld beabsichtigt in Brüssel zu landen, nimmt er Kurs auf die Stadt.

Der LZ 107 ist nun schon elf Stunden unterwegs Mitgenommen hat das Schiff Treibstoff für 15 Stunden. Doch leider ist der Spähkorb noch immer viele Meter unter dem Luftschiff, das Einholen wird die Restzeit von vier Stunden Betriebsstoff sicher überschreiten. Deshalb fährt der Heereskreuzer abwechselnd mit zwei Motoren, die lediglich mit halber Kraft laufen. Langsam schwimmt das Schiff mit südöstlichem Kurs durch die Wolken. In der hinteren Gondel bemüht sich die Besatzung unter Beteiligung der Offiziere um das Hochkurbel des Spähkorbes. In der Führergondel bleibt nur Obersteuermann Seibert am Seitenruder. Das Höhensteuer ist festgebunden, da sich das Luftschiff, durch Gaserwärmung und den

¹ Die Niederländer beschossen rigoros alles was mit dem Eisernen Kreuz verziert ist. Selbstverständlich ihr gutes Recht. Sinnigerweise sind sie bei Luftraumverletzungen seitens der Entente nicht so konsequent ... soviel zur Neutralität !

Bombenabwurf sehr leicht geworden, auf der Höhe hält. Das Aneroidbarometer¹ zeigt 3.400 Meter an.

Endlich, um 10.30 Uhr ist es geschafft, der Spähkorb ist eingeholt. Nun muß nur noch ein Orientierungspunkt gefunden werden. Die Tankuhren verheißen noch Sprit für zwei Stunden Fahrt. Die Funkantennen sinken in die Tiefe und die Peilstation Köln wird angerufen; wenig später bemerken die Luftschiffer eine Bahnlinie unter sich. Schon geht das Schiff bis auf geringe 100 Meter herab, um an der nächsten Bahnstation den Namen abzulesen und so die Orientierung zurückzugewinnen. Bald darauf kommt der Bahnhof Bad Pyrmont in Sicht, der Standort ist damit geklärt. Da der Lufthafen Düren wegen der geringen Treibstoffreste nicht erreicht werden kann, dreht der Luftkreuzer auf das nur sechzig Kilometer entfernte Hannover zu. – Fünfzig Minuten später landet der Zeppelin nach einer Gesamtfahrzeit von 19 Stunden und 33 Minuten glatt auf dem Vahrenwalder Lufthafen, in den Tanks befindet sich noch Benzin für 10 Minuten ...

---oooOOOOOooo---

LZ 101

22./21. März 1917

Angriff auf Mudros

Um 17 Uhr steigt der Luftkreuzer vom Lufthafen Jamboli auf und erreicht in schneller Fahrt bei Dunkelheit, kurz nach 20 Uhr, die Küste von Makri 11 Kilometer westlich Dedeagach. Der in 3.000 Metern Höhe wehende Südwestwind legt dem Kommandanten nahe, einen Kurs abzusetzen, der bis in die Nähe von Lemnos führt, um sodann mit dem Winde das nördliche Ufer der inneren Bucht der Mudros-Bai zum Angriff zu überfahren.

Es zeigt sich jedoch bei der Annäherung an das Kap Ireni (Lemnos), daß das mit Nordostkurs fahrende Schiff sehr stark nach Westen versetzt wird. Oberleutnant Koreuber dreht daraufhin auf Ost bis Nordost an. Bald darauf wird der Hafen von Mudros und die Lichter der dort liegenden Schiffe im Westen gesichtet. Der Zeppelin fährt nun mit nordwestlichem Kurs weiter, immer noch ist eine starke Versetzung nach Backbord (Südwest) bemerkbar.

Infolgedessen beginnt der Angriff an der östlichen Seite der Stadt. Eine halbe Stunde vor Mitternacht werden von der Besatzung Zeltlager erkannt, die ersten Bomben verlassen den Munitionsschacht. Da sich laut Fliegeraufklärung nördlich von Mudros Truppenlager befinden, fällt die restliche Bombenladung auf die erkundeten Plätze. Ein eine halbe Stunde später aufgefangener feindlicher Funkspruch berichtet vom Erfolg des deutschen Zeppelins und der Präzision der fliegerischen Aufklärung. Kurz nach der Detonation der ersten Bomben hatte das gegnerische Abwehrfeuer eingesetzt. Etwas später leuchteten drei schwache Scheinwerfer in den Himmel, versuchen den Körper des Luftschiffes zu fangen, finden auch

¹ der Höhenmesser

das Ziel, können es aber nur kurz fixieren. Erst die starken Lichtbatterien weiterer sieben Schiffe, die an ihren Positionslaternen gut ausgemacht werden können, „nageln“ den Zeppelin fest, tauchen ihn in ein fahles, unheimliches Licht. Nun steigert sich ob des guten Zieles das Stakkato der vermutlich auf dem Westufer liegenden Luftabwehrbatterien ins Heftige. Zahlreiche Sprengwolken verpuffen rings um das Schiff in zum Teil gefährlicher Nähe. Etwa 10 Minuten böllern die feindlichen Geschosse in den nächtlichen Himmel, der Erfolg ist relativ bescheiden. Nur drei Treffer durch Sprengstücke an Steuerbord hinter Ring 3 und 4 sowie an Backbord vor Ring 4 sind die magere Ausbeute der Flak.

Fünf Minuten vor Mitternacht verläßt der Heereskreuzer bei Kap Faraklo die Insel Lemnos, um mit nordöstlichem Kurs über die Ostspitze von Samothraki die Marica-Mündung zu erreichen. Beim Ablafen fällt den Zeppelinern auf, daß ein einzelner Scheinwerfer aus Mudros-Bai hinter dem Angreifer herleuchtet. Und dies obwohl das Luftschiff bereits 30 Kilometer von der Insel entfernt ist, d.h. vom Lichtstrahl nicht erreicht werden kann. Er soll vermutlich als Leitstrahl für den Luftkreuzer verfolgende Flugzeuge dienen und zeigt die Abfahrtrichtung des Zeppelins nach dem Überfall. Die Besatzung der hinteren Gondel meldet auf Nachfrage ein sich in der Luft bewegendes rötliches Licht. Als außerdem Leuchtkugeln in Richtung Imbros gesichtet werden, dreht Koreuber den Bug des Schiffes auf Nord bis Nordost, um so westlich an Samothraki vorbei die Küstenlinie zu erreichen.

Die Luftschiffer vermuten weiterhin, daß von Imbros aufgestiegene Flieger versuchen werden, an der Marica, deren Lauf sie oft genug bei Überführungsfahrten nach Rumänien bis Adrianopel zu folgen pflegten, dem Schiff den Weg zu verlegen. Wenig später berichtet der Funker von Funkentelegrafiezeichen mit der deutlichen Charakteristika von Flugzeugstationen.

Doch die Nacht ist dunkel und weit, in schneller Fahrt vor dem Winde erreicht LZ 101 um 00.50 Uhr die Küste bei Makri. Fünfzehn Minuten später flammt plötzlich helles Licht auf, das ganze Schiff ist bläulich-weiß erleuchtet. Der Maschinengewehrschütze auf der Plattform 1 (First) ist der Meinung, eine Leuchtkugel gesehen zu haben. Der Verursacher, ein Flugzeug oder etwas anderes, kann er jedoch nicht ausmachen. Der Funker tippt auf ein Flugzeug, denn kurz nach der Leuchterscheinung morsen typische Töne durch den telegrafischen Äther. Danach ist Stille.

Mit gleichmäßig dröhnenden Motoren läuft der Heereskreuzer nach erfolgreichem Einsatz seinem Heimathafen zu, um 03.30 Uhr geht er nieder, ist wieder daheim.

---oooOOOOOooo---

LZ 120

26. bis 31. Juli 1917

Rekord- und Aufklärungsfahrt über der Ostsee

Im Frühjahr hatte die Oberste Heeresleitung die Verwendung von Luftschiffen im Luftkrieg über Land beendet. Einige Schiffe wurden außer Dienst gestellt, abgerüstet, die restlichen Heereskreuzer gaben die Generäle an die Marine ab. Da diese Schiffe den verschärften Anforderungen der Nordseekriegsführung nicht mehr genügten, setzte die Admiralität die Luftschiffe über der Ostsee ein.

So verlegte auch der LZ 120 Ende Mai 1917 nach Seerappen bei Königsberg, wo sich auch der Sitz des „Marineluftschiff-Leiters Ost“ befand. Die Tätigkeit der Luftschiffe war keineswegs dankbar und außerdem recht anstrengend. Ihre Aufgabe war die tägliche Feststellung des Nichtvorhandenseins feindlicher Seestreitkräfte, die Überwachung der russischen U-Boot-Stationen im finnischen Meerbusen und des Handelsschiffverkehrs entlang der schwedischen Küste sowie das Minensuchen. Es galt die Formel: „24 Stunden Fahrt – 24 Stunden Ruhe“.

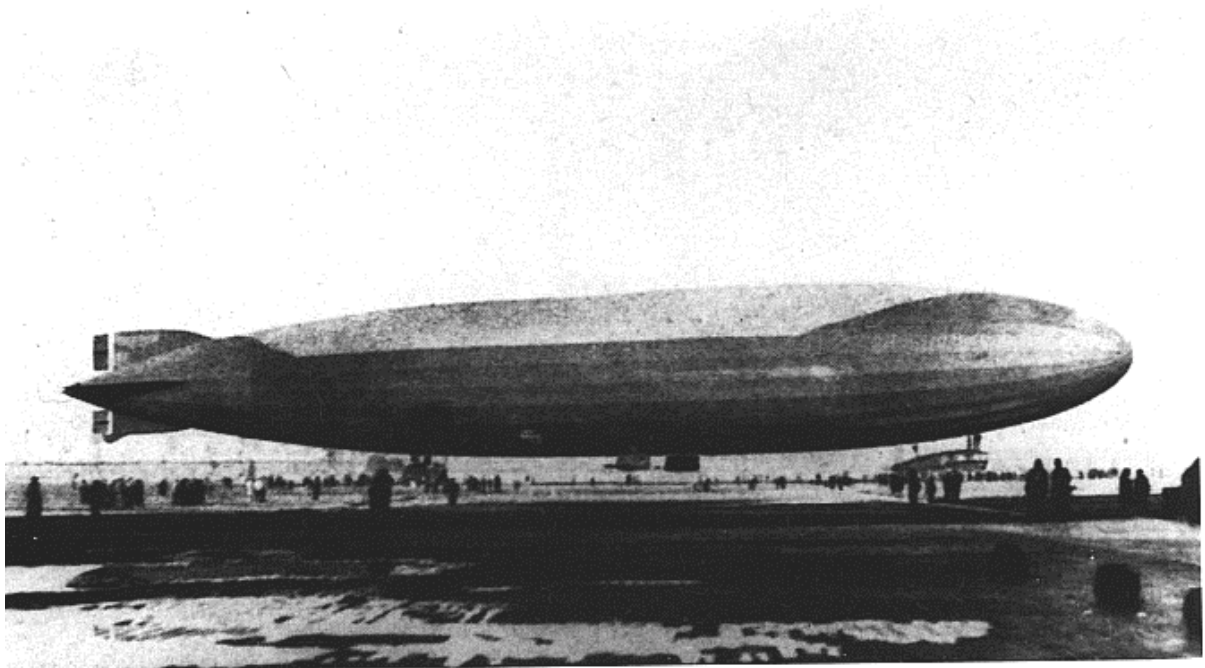
Über diese auf Dauer recht anstrengende Wacheinteilung, die infolge guten Wetters wochenlang (mehr oder weniger gleichmäßig) durchgehalten wurde, entwickelte sich eines Tages ein Gespräch in der Offiziersmesse. Es kam zu einem kontroversen Meinungs austausch über die wirkliche Dauerleistungsfähigkeit der Zeppeline und ihrer Besatzungen.

Die Offiziere des LZ 120 begründeten ihre These, daß es effizienter sei, die einzelnen Schiffe über bedeutend längere Fahrperioden, zum Beispiel 100 Stunden statt 24, in der Luft zu belassen. Eingedenk des theoretisch sehr langen Schwebevermögens des Luftkreuzers, vertraten sie die Ansicht, daß die Einsatzdauer im wesentlichen durch die zur Verfügung stehende Treibstoffmenge begrenzt¹ sei. Vehement bestritten die anderen die Möglichkeit und wiesen auf zwei schwerwiegende Gründe: einerseits bedürften schon nach etwa der Hälfte der Zeit die Motoren einer gründlichen Inspektion, andererseits seien die Anstrengungen einer so langen Fahrt für die Besatzung unzumutbar.

Es folgten ein paar Tage der Überlegungen, der Berechnungen und der logistischen Recherche – dann kam die praktische Erprobung der „Unmöglichkeit“.

Die Luftschiffer rüsteten ihr Schiff wie folgt aus: 16.900 kg Benzin und Öl, ausreichend für 56 Stunden volle Fahrt mit allen Motoren, 2.800 kg an Vorräten, Reserveteilen, Waffen und sonstiger Ausrüstung, 3.500 kg Wasserballast und 1.200 kg Bomben. 2.500 kg waren für das Gewicht der Besatzung vorgesehen, die neben dem Kommandanten Oberleutnant z.S. d.R. Ernst A. Lehmann und seinem alten Freund Oberstleutnant von Gemmingen als Beobachter, aus vier Offizieren, vier Steuerleuten, zwei Funkern, 15 Mann Maschinenpersonal und zwei Maschinengewehrschützen bestand. Zusätzlich stieg Professor Pohl mit auf, um den langen Einsatz für Funkpeilversuche zu nutzen.

¹ die amerikanischen Luftschiffaktivitäten vor und während des Zweiten Weltkrieges haben diese Annahme mehr als bestätigt. Theoretisch war der Einsatz der US Navy-Luftschiffe sogar unbegrenzt, da sie auf See betankt wurden bzw. werden konnten !



LZ 120 vor dem Aufstieg zur 100-Stunden-Fahrt

Bei schönem, sternenklarem Himmel beginnt die Fahrt abends gegen 23 Uhr des 26. Juli 1917. Schon jetzt ist sie ein Vabanquespiel: die Luft wabert sommerlich warm, sogar schwül. Der Normalität entgegenlaufend nimmt die Temperatur nach oben hin zu – schlecht für die Auftriebskraft des Gases. Der Luftkreuzer ist bis auf das Äußerste beladen, es gibt so gut wie keine Reserven, um wenigstens einen leichten statischen Auftrieb zu schaffen. So wird es gleich zu Beginn spannend. Es gilt ein Haus auf einer nahen Anhöhe zu „umschiffen“, um die Mulde, in der der Lufthafen liegt, ohne Verlust von Ballast verlassen zu können. Da muß der dynamische Auftrieb helfen. Lehmann läßt entgegen sonst geübter Praxis schon vor dem eigentlichen Loswerfen der Landetrossen¹ durch die Bodenmannschaft die Propeller mit voller Umdrehungszahl laufen. Doch das Hochwerfen² des Schiffes will heute nicht so recht klappen. Es wird nur ein müder Hupfer, doch da schieben die Motoren den Kreuzer schon weg, drückt der dynamische Auftrieb das Luftschiff langsam hoch. Nur zentimeterweise gewinnt der „Schwergewichtler“ an Höhe. Das Haus, den Hügel auf normale Art zu passieren wird wohl kaum gelingen. So geht der Kommandant dem Anwesen seitlich aus dem Wege,

¹ Die Luftschiffe werden in der Halle und eine gewisse Strecke auf das Landefeld hinaus durch in Schienen verankerte sogenannte „Laufkatzen“ gehalten, die durch Seilzüge mit der eigentlichen Landetrosse verbunden sind. Das erhöht die Sicherheit des Ein- und Ausfahrens aus der Halle und entlastet den Luftschifftrupp. Eine Motorenstandprobe der genannten Art hätte die Bodenmannschaft nicht halten können, das Luftschiff wäre vorzeitig, also vor Erreichen der entsprechend notwendigen Propellerdrehzahlen sprich des nötigen Druckmoments, „vorgeprescht“ und hätte letztendlich nicht die notwendige Anfangsgeschwindigkeit erreicht, die für den dynamischen Auftrieb zwingend erforderlich war ...

² im wahrsten Sinne des Wortes: der Luftschifftrupp warf das ausgewogene Luftschiff, das quasi schwerelos war, auf ein Kommando in die Luft bzw. drückte es nach oben

donnert in nur wenigen Metern Entfernung an den verstört aus den Fenstern starrenden Bewohnern vorbei und verschwindet in der Nacht.

Nachdem das erste Abenteuer durchgestanden ist, beginnt die Mannschaft sich einzurichten. Die Freiwache verschwindet befehlsgemäß sofort in ihren Hängematten, die im Laufgang aufgespannt sind. Nicht ganz freiwillig, denn noch ist die Sache zu neu und zu interessant, um gleich ans Einschlafen denken zu können. In der Führergondel setzt der Steuermann einen Kurs in die westliche Ostsee Richtung Trelleborg ab. Die Hälfte der Nacht ist recht ungemütlich, zum einen wegen der Gewitter, die längs der pommerschen Küste toben, zum anderen wegen der schwülen Luft. Im Schiff werden 27 Grad Celsius gemessen, erst gegen Mittag sinkt die Temperatur auf um die 20 Grad. Nieselregen läutet den Tag ein und bringt eine kleine „Marscherleichterung“.

Das Leben an Bord regelt sich nach dem auf Seeschiffen üblichen System mit drei¹ Wachen. Für das Maschinenpersonal ist das nur deshalb möglich, weil nicht durchweg alle sechs Motoren, sondern nur, zeitweise vier Maschinen in Betrieb sind. Es war ja unter anderem die Absicht dieses Unternehmens zu erproben, ob eine normale (zwei Wachen starke) Luftschiffbesatzung einem derartigen Dauerbetrieb standhalten kann. So gehen die Männer an den ersten beiden Tagen Schichten zu je acht² Stunden, an den nächsten beiden zur Gegenprobe abwechselnd vier und sechs Stunden. Jedes Wachsystem erweist sich als durchführbar und annähernd gleich belastend.

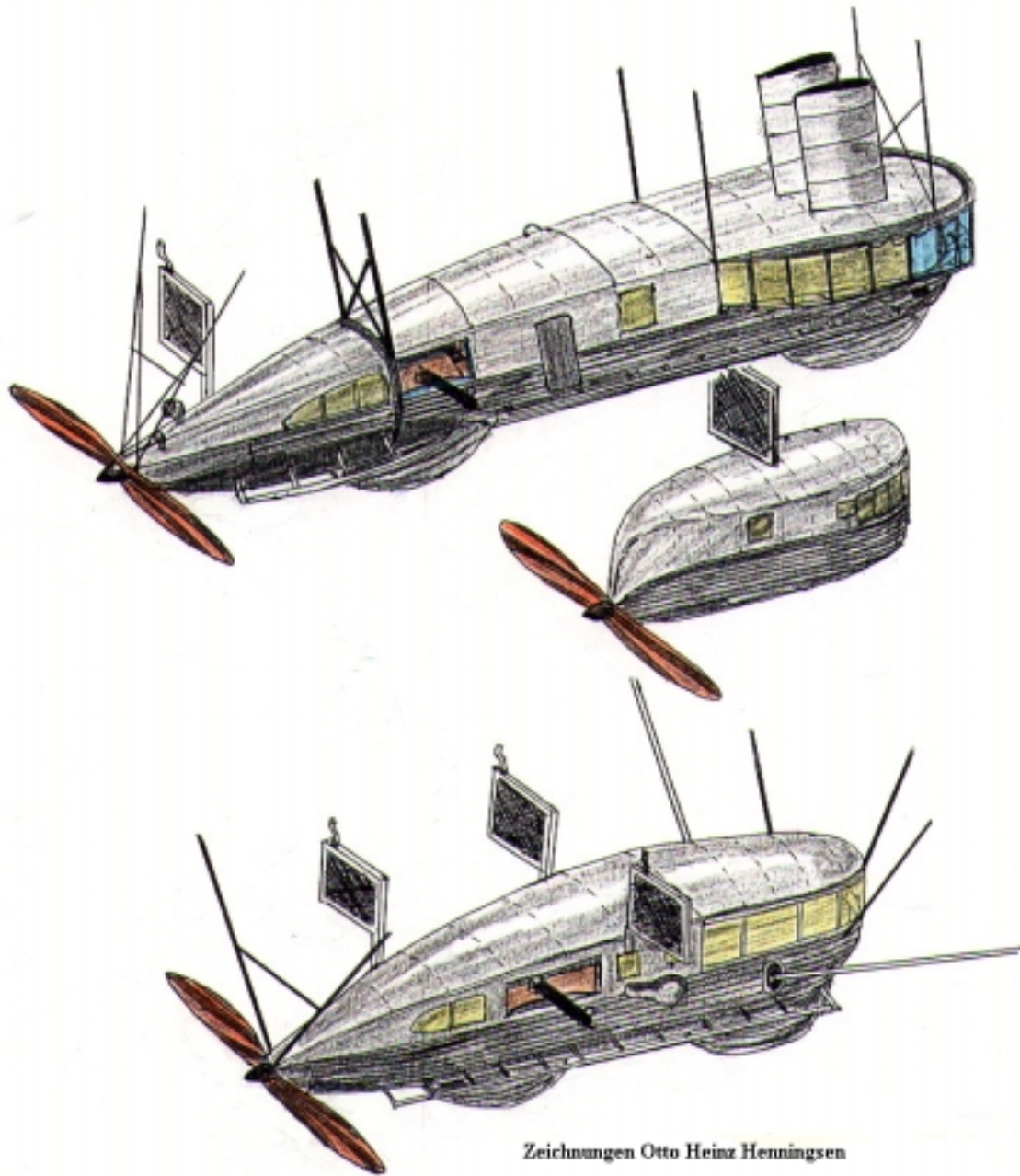
Jedem Mann der Besatzung ist vor Antritt der Reise sein Proviant ausgehändigt worden. Er besteht aus dem üblichen, kriegsmäßig schlechten Kartoffelbrot und Wurst, einigen hartgekochten Eiern, Schokoladentafeln sowie Gebäck und Biskuits. Am ersten Tag gibt es

auch noch heiße Würstchen aus einem großen Kessel mit Erbsensuppe. Eine Küche ist nach wie vor nicht an Bord, nur in der Führergondel hat man zusätzlich eine elektrische Kochplatte installiert, auf der Spiegeleier und Kaffee zubereitet werden. Zwei weitere Platten werden direkt durch die Motoren beheizt !

Leider verursachen die Würste im Verein mit dem schlechten Kriegsbrot allerlei Magenverstimmungen, so gehört das Kapitel Verpflegung zu den dunkelsten dieser Fahrt. Trotz alledem ist die Stimmung an Bord vorzüglich, man ist in den langen Kriegsmonaten hart geworden, freut sich über die kleinsten Vergünstigungen – diese Fahrt wird als eine solche empfunden.

¹ auf kleineren Booten bzw. Schiffen werden 2-Wachen-Systeme bevorzugt, auf größeren Passagierdampfern gibt und gab es sogar 4-Wach-Systeme. Daher u.a. der Begriff „4. Offizier“. Dieser Offizier führt die 4. (See-)Wache, der 1. Offizier die 1. Wache u.s.w. Der Kommandant ist sogenannter Dauerwächter, er wird keiner speziellen Wache zugeordnet, sondern ist quasi immer im Dienst. Diese Funktion gibt es u.a. auch für spezielle technische Verwendungen. Der „Chief“ sprich Obermaschinist versieht ebenfalls rund um die Uhr Dienst ... Ähnlich war es in unserem besonderen Luftschiffeinsatz aufgeteilt.

² auf Seeschiffen wird seit Jahrhunderten der 4-Stunden Rhythmus gefahren - vier Stunden Wache, vier Stunden frei, je nach Tageszeit und Wachsystem. Aus diesen Intervallen resultiert auch das Zeitsystem „Glase“ – alle halbe Stunde ein Glase („Schlag“), nach vier Stunden hört man vier Doppelschläge, gleich acht Glase, die Wache ist um ...



Gondel Zeppelintyp „r“ (z.B. LZ 113 oder LZ 120)

Ein besonderer Aufklärungsauftrag liegt nicht vor, die Bomben hat man rein routinemäßig mitgenommen, für den Fall des Falles. Der LZ 120 durchkreuzt die westliche Ostsee, bewegt sich weiter nach Osten zur mittleren Baltik, um dann vor einer Gewitterfront nach Norden auszuweichen.

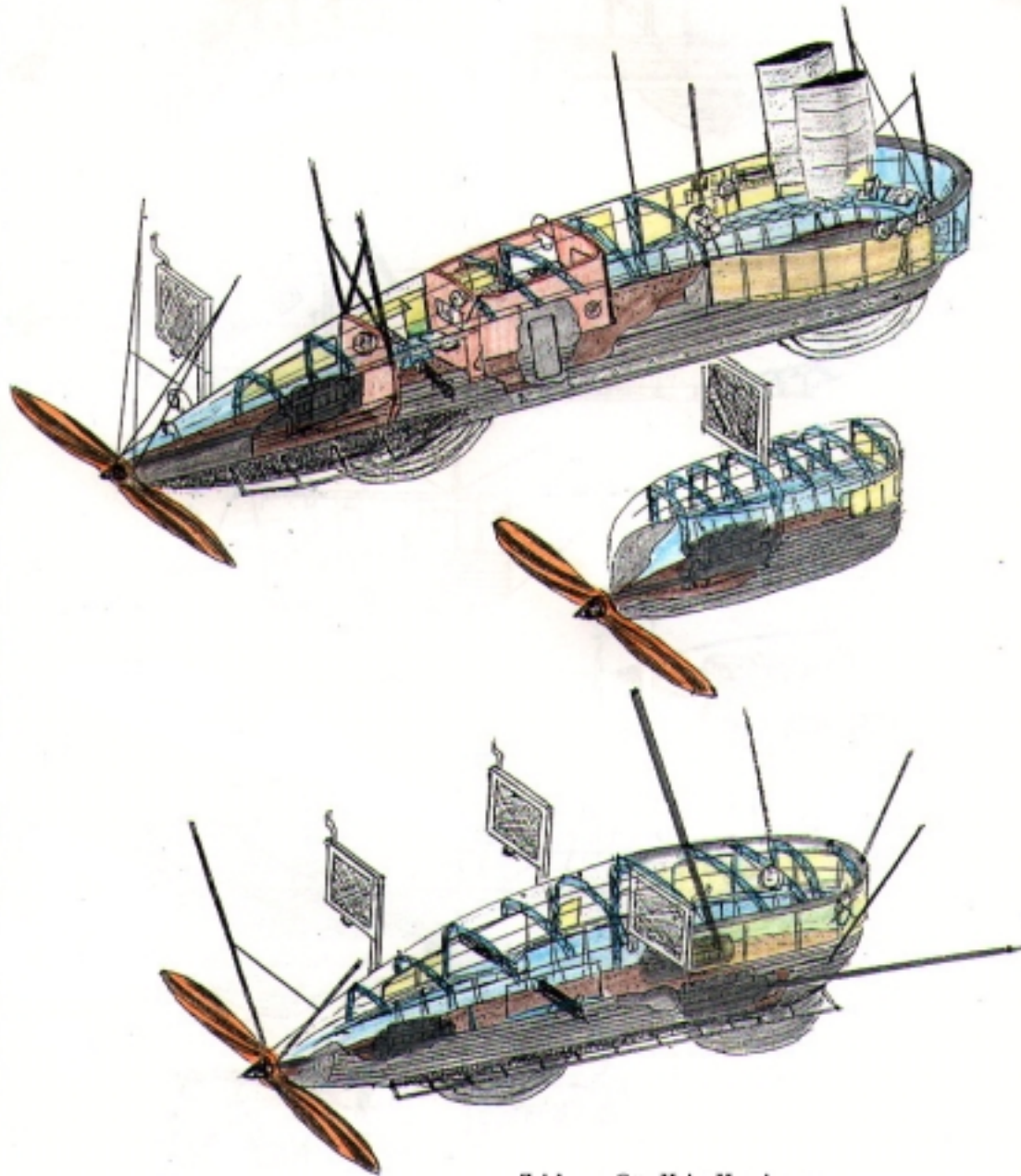
Die langerprobten Maybach-Triebwerke laufen ruhig und gleichmäßig. Nur Motor 2, der als neuer Reservemotor bereits eine Fahrt mitgemacht hat, bereitet den Maschinisten Schwierigkeiten. Er läuft unregelmäßig und mit derartigen Schwingungen, daß die Flansche der Getriebewelle glatt abgeschert werden. Zweimal stoppt Lehmann das Schiff, um so die Reparatur zu ermöglichen. Die Obermaschinisten Hölzemann und Grözinger klettern hinaus bis ans Ende der Welle und setzen neue Schrauben ein – unter sich nichts als Wasser und Himmel.

Am Nachmittag des 29. Juli befindet sich das Luftschiff nördlich der Insel Öland. Einer der Maschinengewehrschützen meldet ein U-Boot im seichten Wasser. Die gezielte Suche führt aber zu keinem konkreten Ergebnis, so patrouilliert der Kreuzer weiter durch das Luftmeer. Am nächsten Tag beobachten die Luftschiffer vor der Südostküste Schwedens eine Anzahl von Segelschiffen. Wenig später sichten sie einige Holzbalken; zur Übung läßt der Kommandant vier Bomben werfen und trifft mit einer von ihnen gut. Das ist die einzige kriegerische Handlung dieser Langstreckenfahrt.

In der vorderen Gondel haben es sich die Leute gemütlich gemacht. Schon auf früheren Fahrten hat man für „Komfort“ gesorgt; das milde „Kriegsklima“ der baltischen See erlaubt diese für ein Kriegsluftschiff ungewöhnlichen Vorkehrungen. Die Zwischenwände sind entfernt und so die Gondel in ein einen einzigen großen Raum verwandelt worden. In einer Ecke stehen ein Tisch und Korbstühle, sogar ein kleines Sofa ist da. Acht Personen haben in der kleinen Messe Platz. Zur Unterhaltung sind eine Gitarre und ein paar Mundharmonikas an Bord, so bildet die Freiwache eine musizierende Gemeinschaft.

Nachts schläft die wachfreie Besatzung in ihren Hängematten, Gemmingen vorn am ruhigsten Platz, der Kommandant nächst der Leiter zur Gondel, um so im Bedarfsfall schnell vor Ort sein zu können. Zwischen dem Ankergerät im Bug des Luftschiffes haben sich die Leute ein „Badezimmer“ eingerichtet: ein Kübel Wasser, frisch aus dem Meer, ersetzt die Brause. Auch die „Sonnenanbeter“ kommen zu ihrem Recht. Der Maschinengewehrstand hinten im Heck des Kreuzers hat ideale Bedingungen. Dort ist es windstill und vollkommen ruhig, selbst das Brummen der Motoren wird nur als schwaches Summen wahrgenommen. Zwar hat auch die „Plattform 1“ auf dem Schiffsrücken für die Sonnenhungrigen ihre Reize, nur singt dort der Fahrtwind, der sich am Schutzschild des Maschinengewehrstandes bricht.

Der Funker liefert die täglichen Wettermeldungen. Viermal am Tag funkt das Ostsee-Luftkommando die neusten meteorologischen Daten, so kann an Bord eine eigene Wetterkarte erstellt werden. Gegen Ende der Dauerfahrt verdichten sich die Anzeichen für schweres Wetter. Angesichts der bis dahin ausgezeichneten Leistung von Schiff und Besatzung (und um



Zeichnung Otto Heinz Henningsen

Gondel Durchsicht Zeppelintyp „r“ (z.B. LZ 113 oder LZ 120)

keine unnötigen Risiken einzugehen) beschließt Ernst A. Lehmann die Rückkehr in den Lufthafen. Mit allen sechs Motoren und voller Kraft läuft der ehemalige Heereskreuzer zurück nach Seerappen. Gegenwind bringt noch eine kleine Verzögerung, dann aber berühren am 31. Juli, morgens um 04.40 Uhr die Landepuffer wieder die Erde. Nur drei Stunden später nach dem Einhalten des LZ 120 beginnen starke Winde ihr Werk, blasen aus Richtungen quer zur Halle ... und dies ganze 48 Stunden lang ...

Einhundertundeine Stunde lang hatte das Schiff das Luftmeer durchkreuzt, 6.105 Kilometer patrouilliert. Dabei haben die Motoren 15.800 Kilogramm Benzin und Öl verbraucht. An Bord befinden sich noch 5.200 kg Treibstoff, Ballast, Bomben und andere Nutzladung. Theoretisch hätte diese „ungenutzte“ Kapazität in Form von Kraftstoff ausgereicht, um die Maschinen weitere 33 Stunden anzutreiben !

---oooOOOOOooo---

Einsatz der Luftschiffertrupps, hier stellvertretend für viele:

Die Akrobaten von Nordholz

Es galt zwar als eine Art Auszeichnung, direkt auf den Luftschiffen fahren zu dürfen. Über all diesem „Stolz“ soll aber nicht vergessen werden, daß ohne die „guten Geister“ am Boden in der Regel nichts gelaufen wäre. Sie taten – ebenso wie das fahrende Personal – einen den ganzen Mann fordernden, unermüdlichen Dienst.

Über die Luftschiffertrupps wird in fast allen Publikationen nur in wenigen Sätzen berichtet. Längere Geschichten gibt es keine, kleine nur sehr wenige; eine Begebenheit aus dem Kreise eines Heeresluftschiffertrupps ist dem Autor nicht bekannt. Aus diesem Grunde soll hier einmal eine Ausnahme von der Regel gemacht werden. Stellvertretend für viele soll von den Marinern in Nordholz berichtet werden, deren Arbeit sich in nichts von der Arbeit der Heeressoldaten unterschied.

Rolf Marben hat in seinem 1931 erschienenem Buch „Ritter der Luft“ eine Luftschiffertrupp-Geschichte überliefert¹. Sein Kapitel „Die Akrobaten von Nordholz“ sei hier, nur unwesentlich verändert, übernommen:

„Die Trupps der Haltemannschaften hatten den schönen Spitznamen ‚Parterre-Akrobaten‘. Der Humor dieses Namens sollte unbedingt Anerkennung bedeuten. Denn die Haltemannschaften hatten einen schweren und verantwortungsvollen Dienst. Daß sie 24 oder auch 30 Stunden auf den Beinen bleiben mußten, das kam häufig vor.

Der größte Luftschiffplatz war Nordholz mit seiner berühmten Drehhalle und fünf weiteren Hallen, die alle besondere Namen hatten und, um sie zu kennzeichnen, wie ‚Nordholz‘ mit der Silbe ‚No‘ begannen: Nobel, Normann, Nora, Norbert, Nogat, Nordstern.

¹ diese basiert auf den Memoiren von Gustav Wrobbel ⇒ Seite 160 unter Fußnote 2

Herr und Meister dieser Hallen und dieses größten deutschen Luftschiff-`Betriebes´ war vom Dezember 1916 ab der Kommandeur des Platzes, Oberleutnant Dr. Ing. Wrobbel, der später als Dozent für Schiffbau in Hamburg lehrte. Aus seinen Worten wachsen deutlich die unzähligen technischen Aufgaben und Schwierigkeiten, die von dem etwa 1.500 Mann starken Nordholzer `Trupp´ zu bewältigen waren.

Eine der schwierigsten Aufgaben, wohl mit der verantwortungsvollste, war, die von langer Fahrt zurückkehrenden Luftschiffe bei Nebel auf dem Platz in Empfang zu nehmen. Die Schiffe hatten Ballast abgeben müssen und außerdem Gasverluste zu verzeichnen, so daß sie vielfach nur noch mit `einer Hose vorn´ (dem vordersten Ballastsack, etwa 250 Kilogramm Wasserballast) in ihrem Heimatflughafen anlangten. Man kann sich vorstellen, daß es besonderer Maßnahmen bedurfte, um ein einwandfreies Landen der Luftschiffe zwischen den gefahrdrohenden Hallen, dem Gasometer und dem Schornstein der Gasanstalt, den Antennenmasten der Funkstation und den Antennen selbst hindurch zu sichern !

Man bediente sich da eines Fesselballons, für den verschiedene Ankerplätze vorgesehen waren; der Ballon wurde für den Fall, daß Bodennebel herrschte, an einem dieser Plätze verankert und – bemannt mit einem Signalmaaten¹ und einem Signalgasten² – über die Nebeldecke hinaufgelassen. So bestand vom Ballon aus die Möglichkeit, durch Morsesignale mit den heimkommenden Luftschiffen oberhalb der sogenannten `Waschküche´, des Nebelmeeres, zu verkehren.

Während bei sichtigem Wetter am Tage Temperatur und Barometerstand dem anfahren den Schiffe durch F.T.-Spruch und am Landeplatz selbst durch weithin sichtbare Zeichen kenntlichgemacht wurden, geschah dies bei Nacht durch Scheinwerfersignale und bei Nebel durch den Signäler im Fesselballon. Aufgrund einer an Bord befindlichen Karte, in der die betreffenden Ankerplätze des Fesselballons und die Lage der Hallen eingezeichnet waren, konnte der Kommandant, nachdem ihm Ankerplatz, Windstärke, Windrichtung und Standhöhe des Fesselballons bekannt waren, einwandfrei feststellen, an welcher Stelle er die Nebeldecke durchstoßen hatte, um dann unten von den Haltemannschaften in sichere Obhut genommen zu werden. Gewöhnliche Nachtlandungen bei normalem Wetter waren ein Kinderspiel dagegen.

Es war im Januar 1917, als mehrere Luftschiffe aus Nordholz ganz früh am Morgen zu einer Aufklärungsfahrt aufgestiegen waren. Mittags um 12 Uhr erhielt das Truppkommando den Telefonspruch vom F.d.L., daß sämtliche Luftschiffe den Befehl erhalten hatten wieder einzulaufen.

Inzwischen setzte starker Bodennebel ein. Der Fesselballon wurde klargemacht, und nach kurzer Zeit meldete der wachhabende Signaalmaat, daß die Schiffe in der Anfahrt begriffen seien. Derweil war es am Boden derartig `dick´ geworden, daß man schon auf eine Entfernung von etwa sechs Metern niemanden mehr erkennen konnte.

¹ Maat ≡ Unteroffizier (Dienstgrad), Signaalmaat = Fernmelder für optische Signalübermittlung (Telegrafie - morsen mit Lampe; Nachrichtenübermittlung per Flaggensignal sprich Flaggenalphabet sowie Winkalphabet)

² Gast ≡ marinetyrische, allgemeine Bezeichnung für einen Mannschaftsdienstgrad, Gefreiter etc.

Es war also 'großes Manöver' angeordnet worden: das bedeutet, das sämtliche Personal – einschließlich der Köche, Offiziersburschen, Sanitäter u.s.w. – seine Manöverrolle auf den einzelnen Landungsplätzen zu übernehmen hatte.

Bald schon hörte man das gewaltige Brummen der über der Nebeldecke fahrenden Luftschiffe. Die Sirene der Drehhalle und die Sirene der Gasanstalt heulten warnend in den 'brodelnden' Himmel. Der Platzkommandant¹ befand sich in seinem Dienstzimmer an der Telefonstrippe, von der aus er mit allen drei Landungsplätzen, die für derartige Nebellandungen vorgesehen waren, mit dem Fesselballon, dem Ausguckposten auf der Drehhalle und den Hallen in Verbindung stand.

An jedem der drei Landungsplätze waren etwa 350 Mann versammelt, die zur weiteren Kennzeichnung der Landestelle den Befehl erhalten hatten, bei Erkennen der Silhouette des Luftschiffes im Nebel, ihren Standort durch chaotisches Schreien und Pfeifen bekanntzugeben.

Wieder hörte man das Summen der Propeller. Das Schreien der Haltemannschaften setzt ein. Da erscheint im Nebel ein dunkler Fleck, der sich mit verhältnismäßig großer Geschwindigkeit noch über die Köpfe des Luftschifftrupps hinwegbewegt. Ein Gespenst! Für den Landungsoffizier ist es relativ schwierig, die Höhe des Schiffes zu taxieren, und so gibt er seinen Mannschaften den Befehl, unter stetigem Gebrüll unterhalb des schattenhaften Gebildes mitzulaufen, in der Vermutung, daß der Kommandant – der die Stimmen ja hören muß – bereit ist, zur Landung hinunter zu stoßen.

Man hört das Abstellen der Motoren. Das Schiff senkt sich mit starker Geschwindigkeit. Der Kommandant fühlt, daß das Schiff durchfällt. Im gleichen Augenblick ergießen 'sich zwei Hosen vorn' über die Haltemannschaften. Aber nicht nur die Hosen sind es, um die sich das Schiff erleichtert. Thermosflaschen, Lederjacken, Ledergamaschen, Mützen, alles was nicht niet- und nagelfest ist, fliegt² über Bord. 'Hein Seemann' fängt die vordere Gondel mit kräftigen Armen auf und innerhalb kürzester Zeit liegt das Schiff an seinem am Morgen verlassenen Platz in der Halle.

¹ Diese Funktion wurde bis Kriegsbeginn von den Luftschiff-Kommandanten „nebenberuflich“ wahrgenommen, die Belastung war allerdings oft eine ganz erhebliche.

Generalmajor Gaissert, vormaliger Hauptmann und Kompaniechef der 3. (sächsischen) Kompanie des Luftschiffer-Bataillons Nr. 2, äußerte sich nach dem Kriege gegenüber der kriegswissenschaftlichen Abteilung der Luftwaffe einmal so: „Die durch die Neuartigkeit der Waffe erklärlichen Lücken in der Organisation von 1913 wirkten sich auch in anderer Hinsicht erschwerend für den Truppendienst aus. So waren die Kommandanten der Luftschiffe zugleich Hafenkommendant und Chefs der betreffenden Luftschiffer-Kompanien. Sie waren dadurch überbelastet und wurden, zumal bei ihrer häufigen Abwesenheit mit den Schiffen aus dem Standort, gerade während der Aufbauarbeit für die neue Waffe den einzelnen Dienstzweigen zu viel entzogen. Trotz mehrfacher Hinweise durch die Waffeninspektion, tart zunächst keine Änderung ein. Nur für den Mobilmachungsfall war eine Trennung der genannten Dienststellungen durch Bildung der Luftschifftrupps unter besonderen Führern, die zugleich Hafenkommendant waren, vorgesehen.“

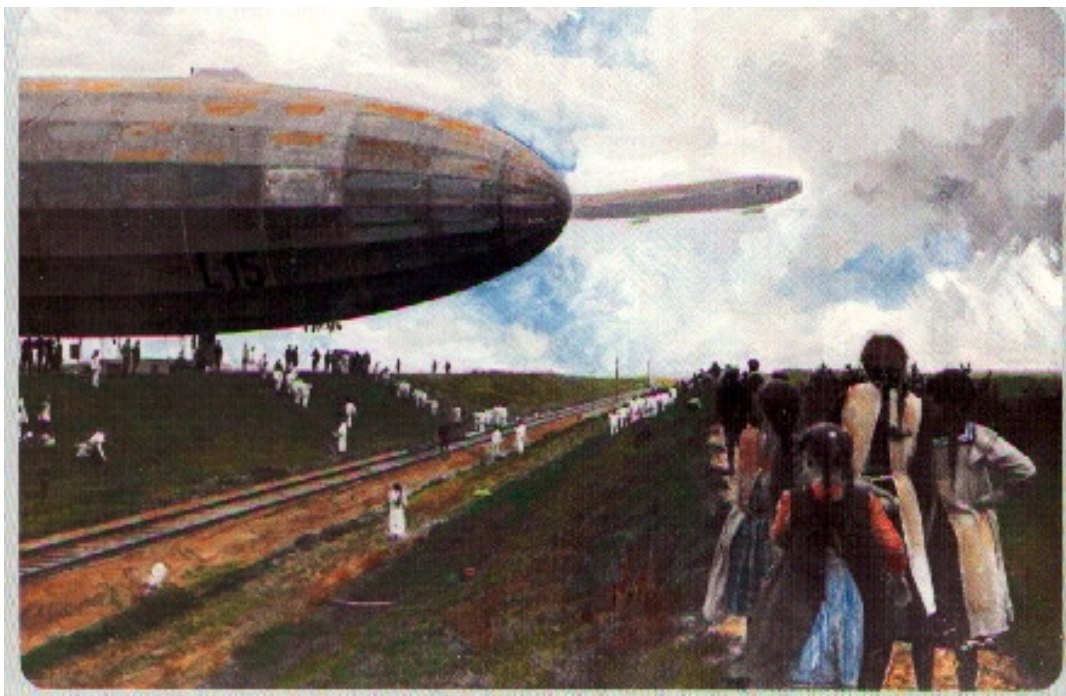
² hier zählt vor allem Schnelligkeit und nahezu jedes Gramm, um das Luftschiff in das korrekte statische Gleichgewicht zu bringen. Eine sogenannte schwere Landung kann sehr gefährlich werden und nicht nur ein paar verbogene Streben kosten ...

⇒ Schicksal des LZ 86, Seite 61 sowie Biographie Seite 233

Da aber im allgemeinen in derartigen Fällen die Schiffe mit Rücksicht auf ihre Sicherheit nur nacheinander landen können, so lassen die Kommandanten ihren Kameraden, die zuerst über dem Platz sind, den Vortritt. Der zuletzt kommende muß auch am längsten warten, und wenn er es scheut, eine Nebellandung in der Dunkelheit, die besonders gefahrenvoll ist, zu machen, wird er es vorziehen – sofern er noch genügend Brennstoff hat – die Nacht über in der Luft zu bleiben, um dann am anderen Morgen von neuem sein Heil zu versuchen.

Hierbei ergab sich in einigen Fällen, daß Schiffe, nachdem sie sehr lange in der Luft gewesen waren, sich einfach gezwungen¹ sahen, zu landen. So ging ein Schiff, nachdem es 30 Stunden in der Luft gewesen und vollkommen ausgefahren war, zwischen Nordholz und Cuxhaven nieder – und zwar ohne Haltemannschaften, lediglich mit der eigenen Besatzung. Auf telefonischen Anruf des Kommandanten von einem in der Nähe gelegenen Dorf wurden mehrere Trupps in Lastwagen gepackt, zur Landestelle gefahren und das Schiff über Felder und Wiesen etwa fünf Kilometer weit unter Vormarsch der Kapelle² des 1. Marine-Luftschifftrupps wohlbehalten – nur einige Gondelstreben waren lädiert – in seine Halle gebracht.“

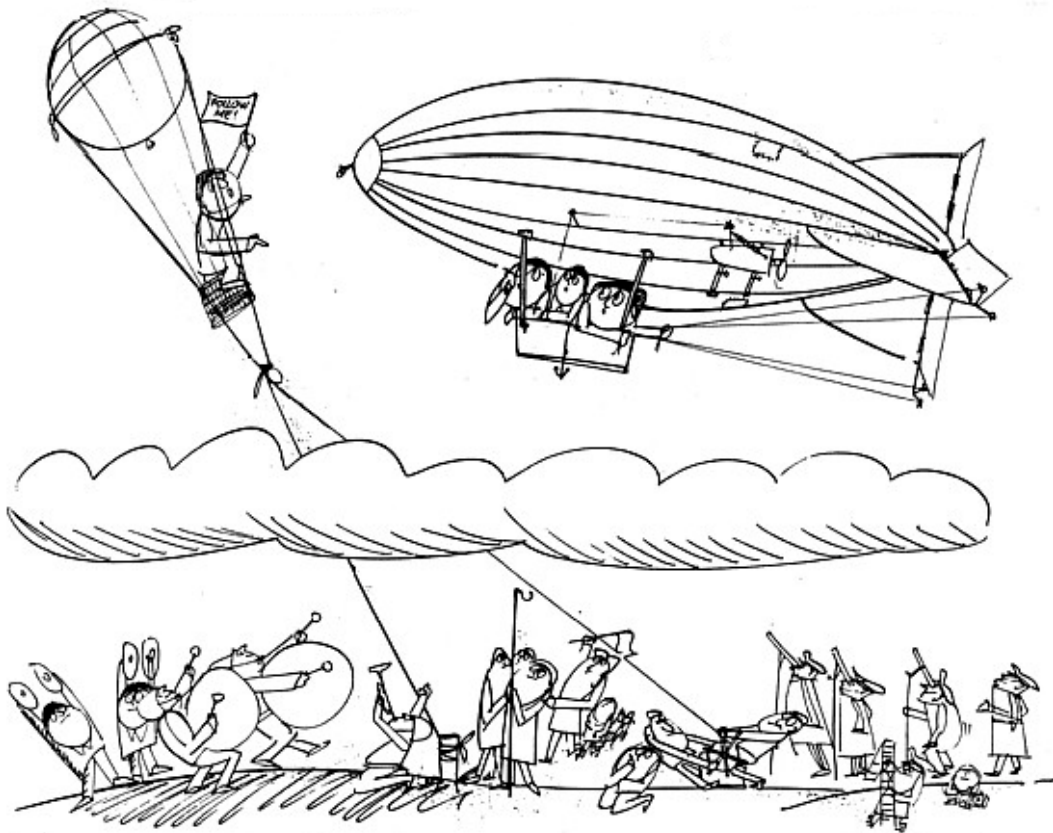
---oooOOOOOooo---



L 15 wird hereingeholt

¹ denn: ein Luftschiff ohne Motorenleistung ist ein Freiballon ...

² Die Begrüßung und Verabschiedung beim Start bzw. der Landung durch eine Kapelle war auf vielen Lufthäfen – so es denn irgendwie möglich war – guter Brauch. Es ertönten dann Weisen wie „Was kommt dort von der Höh´“, „Admiral der Lüfte“, „Alle Vögel sind schon da“, „Unser Kapitän steigt an Bord, fährt sein Schiff in See“ und (natürlich) einer der vielen Zeppelin-Märsche; wobei der bekannteste – noch heute gespielt – der von Carl Teike ist.



„Falls der geneigte Leser¹ mich fragen sollte, was mir am letzten Pariser Aerosalon am meisten gefallen hat, dann war es nicht die F 20 oder die Mirage 4000 oder der Airbus 310 oder die Superleichtflugzeuge, dann war es ein Luftschiffchen, ein Minizeppelin. Er brummte so leise über den Spaceshuttle auf dem Rücken der dickbramsigen Boeing und über die Modelle zukunftschwangerer Technologie hinweg, daß selbst Umweltschützern ein freundliches Lächeln über ihre verhärmtten Antlitze huschte. Ein Fernsehreporter murmelte zwar etwas von wiedergeborener Nostalgie und so, nun gut. Aber, ich mag nun mal diese aufgeblasenen Wesen, und nicht nur deshalb, weil sie den Embonpoint² des Autors dieser Zeilen ähneln.

Heulboje

Ich las nämlich in der Januar/Februar Ausgabe der Naval War College Review einen Beitrag des Lieutenants Commander John E. Jackson, US Navy, unter dem fragenden Titel: >>Airships for the 1990 s ?<<. Da ist die Rede von einer Maritime Patrol Airship Study, deren Ergebnis durchaus optimistisch klingt, von dem Goodyear Blimp `Enterprise`, der mit einem Seeraumüberwachungsradar ausgerüstet die `Florida Straits` beobachtete, von einem

¹ statt eines Bildes – Skizze und Text einer auch heute noch sehr interessanten Kolumne – aus: „Marine“ Heft Juli 1983, Seite 15

² laut Duden: das oder der; -s <französisch>; „Wohlbeibtheit“

‘heavy-lift-airship’, mit dem man schwere Güter auch an Bord liften kann, etcetera. Man muß Cdr. Jackson zustimmen, daß Luftschiffe nicht jedes Luftfahrtproblem zu lösen vermögen, man sollte sie jedoch aufmerksam studieren, ‘however, as more than frivolous relicts from¹ the past’.

Eben. Keine Angst, ich werde die Frage hier nicht aufwerfen, ob für die Federal German Navy² etwa im Verfolg finanzieller Investitionsrestriktionen Airships eine kostengünstige und zugleich effektive Zukunftslösung für U-Jagd, Minensuche und SAR³ sind. Diese Alpträume möchte ich denn doch den Marineflieger-Futorologen ersparen ...

Und schließlich haben die Nordholzer ‘Zeppeliner’ ihre >>Atlantics<< gerade einer Kampfwertsteigerung unterzogen. Aber wehe, dann würde sich natürlich das Marineflieger-Geschwader 3 GRAF ZEPPELIN vom gegenwärtigen Auftrag und von der Namensverpflichtung her dafür eignen. Und schließlich haben die Jungs zwischen Elbe und Weser bewiesen, daß sie mit großem Luftfahrtgerät umgehen können.

Apropos Nordholz. Ein Blick zurück sei erlaubt, denn die junge Generation kann sich kaum vorstellen, unter welchen körperlichen Strapazen die alten Marineluftschiffer durch das Luftmeer in den ungeschützten Gondeln fuhren. Eine der schwierigsten Aufgaben war, die von langer Fahrt – die längste dauerte von Nordholz aus 25 Stunden und 14 Minuten – heimkehrten, sicher in Empfang zu nehmen. Es gab schließlich noch kein Radar. Hatte man auch keine Elektronik, so hatte man doch Einfälle. Wenn Bodennebel über Nordholz herrschte, ließ man einen Fesselballon aufsteigen, bemannt mit einem Signalgasten. So konnte man über der Nebeldecke mit Morselampe oder Flaggensignalen mit dem Zeppelin verkehren. Man teilte ihm Temperatur am Boden, Barometerstand und Windrichtung mit. Der Fesselballon wurde so zum Ansteuerungspunkt, an dem sich das Luftschiff vorsichtig durch den Nebel nach unten verholte. Die Bodenmannschaft mußte dann ordentlich Lärm machen, damit der Kommandant hörte, wie nahe er über dem Boden war (dieses Verfahren ging in die Luftfahrtgeschichte unter der Bezeichnung >>Nordholzer Heulboje<< ein). Nicht immer klappte das Manöver. So landete im Jahre 1917 ein Luftschiff zwischen Cuxhaven und Nordholz bei Altenwalde. Der Kommandant verließ die Gondel, ging zum nächsten Telefon und rief den Luftschiffhafen an. In Lastwagen wurde der Bodentrupp herangefahren, der das Luftschiff wohl an die fünf Kilometer weit über Felder unter Voranschritt der Marineluftschifferkapelle wohlbehalten nach Nordholz schleppte. Wenig später landete ein Zepp in einer Tannenschonung. Noch aus der Gondel heraus rief der Kommandant einem herbeieilenden Bauern zu: ‘Sagen Sie mal, wo sind wir hier eigentlich?’ Die Antwort kam trocken und breit: ‘Tschä, so’n lütten Kilometer von dor, meen ick, wo se henhört, Herr Kaptain’. Der Zepp war vor der Haustür des Nordholzer Bürgermeisters niedergegangen ...“

J.F.

¹ sinngemäß etwa: „nicht nur als ein interessantes Relikt der Vergangenheit“

² neudeutsch für Bundesmarine sprich Kriegsmarine der Bundesrepublik Deutschland

³ Search and Rescue ≡ Suchen und Retten (Seenotrettung, Krankentransport)