

II. Abteilung

„Menschen und Luftschiffe“

„Es ist unendlich wichtig, daß der Soldat, hoch oder niedrig, auf welcher Stufe er auch lebe diejenigen Entscheidungen des Krieges, die ihn beim ersten Male in Verwunderung und Verlegenheit setzen, nicht erst im Kriege zum erstenmal sehen.“

Carl von Clausewitz
(deutscher Militärtheoretiker 1780 - 1831)

Besatzungen

Für die Motorluftschiffe waren die Luftschifferbataillone und -kompanien zuständig. Nach Ausbruch des 1. Weltkrieges wurden die Verbände neu organisiert (27. August 1914). Die neugeschaffene Luftschiff-Ersatzabteilungen hatten mehrere Luftschifftrupps¹, die für die Wartung der Luftschiffe, Hallen und Lufthäfen zuständig waren. Dem Ganzen war ein Stab für die Administration angegliedert.

Während das für den Dienst mit Fesselballonen zuständige Luftschifferbataillon Nr. 1 bereits seit 1907 eine Schule für den militärischen Nachwuchs betrieb, kam die beabsichtigte Gründung einer Schule für die Lenkluftschiffe des Heeres bis zum Kriegsausbruch nicht über theoretische Planungsstadium hinaus.

Um den Wünschen des Generalstabes nach einer mehr oder weniger sofortigen Präsenz von Luftschiffen an ihren Einsatzorten nachzukommen² wurden die Luftschiffe nach ihrer Abnahme von den Werften sofort ihren Mobilmachungsorten zugewiesen. Spezielle Schulungsschiffe gab es bis zum Krieg nicht. Die Luftschifferkompanien waren in der Aufbauzeit der Luftschiffwaffe durch militärische Übungen und Erprobungsfahrten ihrer Luftfahrzeuge so reichlich in Anspruch genommen, daß die „fliegerische“ Fahrausbildung neuen, ausreichenden Bodenpersonals auf organisatorische Schwierigkeiten stieß. Trotz dieses zeitlich überaus engen Terminkalenders kam es bei der Zahl der ausgebildeten Soldaten bis zum August 1914 zu keinen Rückständen. Das Schulkommando umfaßte rund 50 – 60 Mann und war **nicht** in Besatzungen unterteilt, die Einordnung in Besatzungen erfolgte erst nach der Ausbildung.

Die Schulung des fahrenden Personals erfolgte bis zur Mobilmachung durch die dem Zeppelin-Konzern zugehörige „Deutsche Luftschiffahrts Aktiengesellschaft“ (DELAG), deren erfahrene Besatzungen und Kommandanten freilich kein militärisches Wissen³ vermitteln konnten.

¹ ⇒ Erläuterungen weiter unten

² ⇒ unterschiedliche Prioritäten von Kriegsministerium und Generalstab Seite 20/21

³ rein militärische Erfahrungen, wie z.B. Waffeneinsatz vom Luftschiff, konnten mangels praktischer Möglichkeiten, so gut wie nicht geübt werden; auch wenn die Kommandanten zum Teil Reserveoffiziere waren

Die Schaffung einer zentralen Ausbildungs- und Versuchsstätte für Lenkluftschiffe wurde immer wieder hinausgeschoben – die personelle und materielle Versorgung der an der „Front“ gelegenen Lufthäfen hatte Vorrang. Erst im Sommer 1914 begann der Aufbau eines zentralen Luftschiffhafens in Jüterbog.

Die ausgebildeten Besatzungen faßte man zu Luftschiffkommandos zusammen. Dieses Kommando bildete quasi das mehr oder weniger fahrende Personal der Luftschiffertruppen. Es unterteilte sich in der Praxis in die ständige Fahrbesatzung des Luftschiffes und einen Schiffspflegetrup. Fiel aus irgendwelchen Gründen ein Mitglied der Fahrbesatzung aus, wurde ein Ersatzmann vom Schiffspflegetrup rekrutiert. Das Luftschiffkommando faßte insgesamt zusammen etwa 50 Personen. Da der (manchmal temporäre) Wechsel zwischen beiden Gruppen nicht selten war¹ verwischte sich die „Grenze“ sehr häufig, so daß man sich letztendlich als „ein Kommando“, „eine Besatzung“ empfand.

Zu den oben genannten Einheiten kam der Luftschifftrupp², das ist das Bodenpersonal, das für den Betrieb des Lufthafens verantwortlich war. Zu seinen Aufgaben gehörte beispielsweise die Aufstieg- und Landehilfe für die Luftschiffe, die Flugabwehr durch Flak und Flugzeuge, Betrieb des Signal-Fesselballons, die technische Wartung der Luftschiffhallen, der Betrieb des platzeigenen Wasserstoffgaswerkes und die Bewachung des Areals.

Bis zum Krieg unterstanden sämtliche Mannschaften in und um die Luftschiffe dem jeweiligen Luftschiffkommandanten, der die Funktion des Lufthafenkommandanten in Zweitfunktion ausübte³, mit Kriegsbeginn übernahm ein Offizier in Hauptfunktion die Aufgabe des Lufthafenkommandanten. Ihm unterstand nur der Luftschifftrupp, während der Luftschiffkommandant jetzt nur noch das Luftschiffkommando befahlte.

Die administrative Teilung läßt sich gut aus den Briefstempeln der Einheiten ablesen. Die Luftschiffe führten einen eigenen Stempel mit z.B. der Aufschrift „Kommando des Luftschiffes Z 11“ oder einfach „Kommando Z XII“. Die Luftschifftruppen hatten eine eigene Numerierung, die nichts mit der Bezeichnung der Luftschiffe zu tun hatte. Nach dem Stand der Forschung gab es 24 Luftschifftruppen für Lenkluftschiffe⁴. Die Truppen wechselten zum Teil die Lufthäfen. Die Langbezeichnungen der Luftschifftruppen, die teilweise in der Literatur genannt⁵



¹ z.B. bei Verletzung, Krankheit, Urlaub etc.

² irritierender Weise als „Trupp“ bezeichnet. Ein Trupp ist im militärischer Sprachgebrauch eine relativ kleine Anzahl von Soldaten, die eine spezielle Aufgabe erfüllen. (Bei dem Begriff „Schiffspflegetrup“ also richtig eingesetzt.) Da der Luftschiffertrupp stets in Kompaniestärke (120 bis 200 Mann) auftrat, ist die Bezeichnung streng genommen falsch, aber ...

³ ⇒ Kommentar Gaissert Seite 136 unter Fußnote 1

⁴ die Feldluftschiffer sind hier nicht berücksichtigt, daher auch nicht der Bayerische Nr. 1
⇒ Anlage „Dislokation“ Seite 202 ff.

⁵ wie z.B. „Königlich Preußischer Feldtrupp für Luftschiffe Nr. 9“ oder „Württembergischer Luftschifftrupp Nr. 12“

werden, spiegeln das jeweilige Lokalkolorit wider, weisen hin auf den politisch-geographischen Flickenteppich, der in seiner Gesamtheit als Deutsches Reich in die Geschichte einging.

Man darf nicht vergessen, daß das Deutsche Reich nur **äußerlich** geeint war ! Es gab **keine** Reichsarmee ! Lediglich die Kaiserliche Kriegsmarine galt als reichseigen. Entsprechend ausgereift waren ihre administrativen Strukturen. Im Bereich der Landstreitkräfte, denen die wenigen „fliegenden“ Komponenten zugeteilt waren, gab es nur Streitkräfte, die dem jeweiligen Landesfürsten unterstanden. Der Kaiser war nur im Kriegsfall Oberbefehlshaber. Es ist daher kein Zufall, daß die Heeresluftschiffahrt im wesentlichen preußisch war.

Man muß sich auch klarmachen, daß es im Jahre 1913/1914 viele Lufthäfen gab, die für kleinere Luftschiffe geeignet waren, aber nur sehr wenige, die die größeren Heereskreuzer aufnehmen konnten. Im Laufe des Krieges schrumpfte die Zahl der nutzbaren Lufthäfen weiter, da die Luftschiffe immer größer wurden. Gleichzeitig stieg deren Einsatzradius, so daß einige Lufthäfen überflüssig wurden (oft auch geographische Einsatzgebiete). Es ist also nur logisch, daß einige Luftschifftrupps immer am gleichen Ort blieben, andere aufgelöst wurden, wieder andere den Ort wechselten. So kann z.B. im Fall des Luftschifftrupps Nr. 18 vermutet werden, daß er mit Beginn des Rumänienkrieges (27. August 1916) aufgelöst und durch österreichisch-ungarische Soldaten ersetzt wurde. Nach Ende des Feldzuges (Dezember 1916), und nach der Erkenntnis der unzureichenden luftschifferischen Ausbildung der Österreicher, stationiert man ab März 1917 nun den Luftschifftrupp Nr. 14.

Operativ waren die Heeresluftschiffe der Obersten Heeresleitung (OHL) – später dem KoGenLuft – direkt unterstellt¹ und wurden je nach Bedarf eingesetzt (sprich detachiert). Die Unterstellung der Luftschiffkommandos administrativ änderte sich dementsprechend.

Die Crews blieben in der Regel² während des ganzen Krieges beisammen, nur Ausfälle, die sich durch den Krieg bedingt ergaben, wurden ersetzt³. Urlaub gab es im Normalfall nur beim Wechsel auf ein anderes bzw. neues Luftschiff. Da bei den fast monatlichen Neuindienststellungen von Kriegsluftschiffen immer das dienstälteste sprich erfahrenste Luftschiffkommando auch das neueste Luftschiff besetzen mußte, gab es während des Krieges auf den meisten Schiffen eine Vielzahl von Kommandanten und Besatzungen.

¹ ⇒ Zeittafel Seite 201 unter 8. Oktober 1916 und

⇒ Gliederung der Luftschiffverbände Seite 202 ff.

² ganz zu Anfang nicht, die Besatzungen gingen auseinander

³ ⇒ Komplex „Ausbildung und Einsatz“, Verhörprotokoll Seite 297

Die Anzahl der Crewmitglieder richtete sich nach Luftschiffbautyp (wieviele Motoren etc.) und Kampfauftrag. So fuhren z.B. auf den Zeppelinen vom „p“-Typ (31.900 m³, 4 Motoren) 14 Soldaten, auf den „r“-Typen (55.200 m³, 6 Motoren) 21 Mann. Bei der Rekordfahrt des LZ 120 wurde die Besatzung sogar auf 30 Luftschiffer verstärkt (wegen der erhöhten Wachbelastung).

Eine übliche Besatzungszusammenstellung auf Heeresluftschiffen zeigt die des LZ 74 (31.900 m³, 4 Motoren) im Gefechtsbericht vom 9. September 1915:

Kommandant	Hauptmann
1. Offizier	Hauptmann
Funktelegraphie-Offizier	Oberleutnant
Fahringenieur	Feldwebelleutnant ¹
Höhensteuerer	Obersteuermann ²
Seitensteuerer	Obersteuermann
Backbord-Motor	Obermaschinist ³
Vorderer Motor	Maschinist ⁴
Achterer Motor	Maschinist
Steuerbord-Motor	Maschinist
Maschinengewehrschütze Plattform	Vizefeldwebel ⁵
Maschinengewehrschütze Plattform	Gefreiter
Funktelegraphie-Unteroffizier	Unteroffizier
Hilfsmaschinist	Unteroffizier

Nicht nur, daß Mariner beim Heer fuhren und umgekehrt⁶, nein auch die dienstgradmäßige Zusammensetzung hatte keine festen Regeln. Erst im Laufe des Krieges bildete sich eine militärisch-hierarchische Struktur heraus, die gleichwohl oft nur äußerlich war, da die überaus harten Kampfeinsätze die kleinen Gruppen eng zusammenschweißten (ähnlich erging es den Besatzungen der U-Boote). Der Oberstleutnant i.G. Max Freiherr von Gemmingen fuhr 1914 bis 1917 als Generalstabsoffizier – einen solchen gab es nur beim Heer – unter dem Kommandanten Ernst A. Lehmann, der selber nur den Dienstgrad Leutnant z.S. d.R. (später Oberleutnant) führte. Dazu ist noch folgendes zu bemerken: Anfangs gaben die auf die Luftschiffe kommandierten Generalstabsoffiziere⁷ die Befehle für den Einsatz; hierdurch blieb dem Kommandanten nur die Tätigkeit des Luftschiffführers. Da sich dieses Verhältnis aber nicht überall bewährte, hob man es bis auf wenige Ausnahmen wie im Falle Lehmann/von Gemmingen die Kommandierungen sprich die unklare Verantwortlichkeit wieder auf. Damit paßte man die Befehls- und Verantwortlichkeitsstränge den auf See(kriegs)schiffen üblichen und jahrhundertlang erprobten Strukturen an.

¹ ⇒ Erklärung zu den Dienstgraden, Verhörprotokoll Seite 294

² ⇒ Erklärung zu den Dienstgraden, Verhörprotokoll Seite 294

³ ⇒ Erklärung zu den Dienstgraden, Verhörprotokoll Seite 294

⁴ ⇒ Erklärung zu den Dienstgraden, Verhörprotokoll Seite 294

⁵ ⇒ Erklärung zu den Dienstgraden, Verhörprotokoll Seite 294

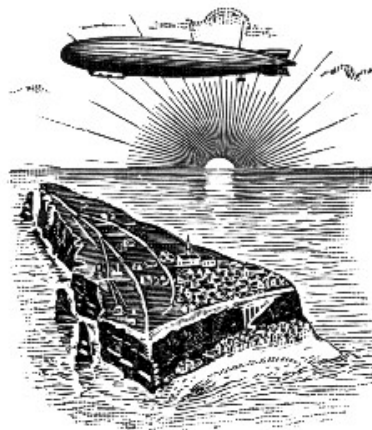
⁶ ⇒ Liste der Kommandanten Seite 270 ff.

⁷ ⇒ Punkt 5. der Dienstvorschrift Seite 282

Oft kannten sich die Soldaten vom Fahren auf Luftschiffen in Friedenszeiten. Neu hinzukommende Kameraden wurden schnell integriert. Anders hätten das Schiff und seine Besatzung wenig Überlebenschancen gehabt. Dieser Umstand hatte den großen Vorteil, daß eine äußerst zuverlässige eingespielte Mannschaft entstand, die zu großen Leistungen fähig war – und nur dadurch wurden die großen Erfolge der Luftschiffwaffe ermöglicht !

Während die Mannschaften und Unteroffiziere in dem meisten Fällen den ganzen Krieg über bei den Luftschiffen blieben, traf das auf die Offiziere nicht in dem Maße zu¹ (beim Heer wohlgemerkt !). Einige wurden zwischendurch immer wieder zu anderen Einheiten abkommandiert bzw. versetzt, die mit der Luftschifferei überhaupt nichts zu tun hatten. Andere bekamen nur ein oder zwei Luftschiffkommandos und dienten dann endgültig in anderen Teilen der Streitkräfte. Nach der Einstellung der Heeresluftschiffahrt detachierte man die Besatzungen zu anderen Einheiten der Heeresluftverteidigung². Das bedeutete oft eine Verwendung am selben Ort, auf dem Luftschiffhafen, der nun mit (zusätzlichen) Flugzeugen belegt wurde.

--oooOOOOOooo--



„Glück

ab!“

Das Signet der Marine-Luftschiffer-Kameradschaft Hamburg

¹ ein prägnantes Beispiel dafür sind die Karrieren der verdienten Luftschiffer Hauptmann Friedrich Stahl* und Major von der Lieth-Thomsen, die einen großen Teil ihrer Dienstzeit im unmittelbaren Wirkungsbereich des KoGenLuft verbrachten

* stieg im Zweiten Weltkrieg bis zum Generalleutnant auf und gilt durch seine Arbeit beim „Luftarchiv der kriegswissenschaftlichen Abteilung der Luftwaffe“ als einer der profundesten Kenner der Luftschiffahrt. Im Dezember 1979 wurde auch er zur „Großen Flotte abberufen“

² es gab eine Ausnahme: den LZ 120 – in diesem Fall vermutlich deshalb, weil Lehmann Marineoffizier war, auf seine Bitte blieb die Crew beisammen

Als im Mai 1920 die Luftschiffertruppen aufgelöst wurden, schlossen sich in der Folge die ehemaligen Heeresluftschiffer zur Pflege der Tradition in einer Kameradschaft zusammen, die bis zum Beginn des nächsten Krieges bestand. Im Jahre 1959 schlossen sich die ehemaligen Heeresluftschiffer – in Ermangelung einer eigenen Kameradschaft – der „Marine Luftschiffer Kameradschaft¹ Hamburg“ an. So waren sie wieder (wie schon im Kriege) „auf einem Dampfer“.

Ein seltenes Zusammentreffen von Luftschiffhistorikern. Anlaß war eine Gedenkstunde beim Marineflieger-Geschwader 3 „Graf Zeppelin“ zur Erinnerung an die Vernichtung des L 10 am 3. September 1915 durch Blitzschlag kurz vor der Landung auf dem Lufthafen Nordholz. Vorne, von links nach rechts: Otto Heinz Henningsen, Klaus Hecht, Kurt Puzicha, Douglas H. Robinson, links hinter Robinson, der Autor Harry C. Redner. (am 3. September 1985)



Die Enkelin des Grafen Zeppelin Isabella („Isa“) von Brandenstein-Zeppelin bei der gleichen Veranstaltung. Sie zählte zu den ganz großen Idealisten und Förderern des Luftschiffgedankens. Dem Autor war sie über Jahre eng verbunden und hat für ihn so manchen Kontakt vermittelt.



Der Autor Harry C. Redner (links) mit einem anderen Marinekameraden.

¹ sie bestand von 1924 bis 1997



Luftschifferlied

Noch schneller, immer schneller –
 Der Motor ratternd pufft,
 Wie surren die Propeller
 so sieghaft durch die Luft !
 Die Nacht hüllt ihre Schwingen
 um unser Wolkenroß,
 will uns nach London bringen;
 da lauert der Koloß.

Mit schwefliggelben Augen
 glotzt uns das Untier an;
 Granatenkugeln fauchen
 erbot zu uns heran,
 und seine Nüstern blähen
 sich auf von Rauch und Ruß –
 Die roten Hähne krähen
 ihm schon den Morgengruß.

Da windet sich der Drachen,
 der uns so oft verhöhnt;
 jetzt wo die Bomben krachen,
 zieht er den Schwanz und stöhnt.
 Und wimmert feig um Gnade
 brüllt laut im wilden Schmerz;
 jedoch die Feuerschwade
 zerfrißt sein böses Herz.

Noch schneller, immer schneller ...
 Der Motor ratternd pufft.
 Wie surren die Propeller
 so sieghaft durch die Luft !
 Magst du nur Kugeln speien
 und Wut und Blut, Koloß;
 wir werden Bomben streuen
 vom hohen Wolkenroß !

aus: Helmuth Duve „Der Fels im Meer und seine Wehr“
Lieder und Zeitgedichte aus Deutschlands Heiligem Kriege 1914/1915
Verlag Max Hansen, Glückstadt 1915