

„Die `Zepps´ kamen angeflogen. Einer machte gar merkwürdige Manöver. Er stellte sich auf den Kopf und auf den Schwanz. Jeden Augenblick glaubte ich, er kommt runter. Beim Näherkommen sah ich, was ihm fehlte. Ein rundes Loch im Höhensteuer bewies, daß die englischen Artilleristen zwar nicht schlecht, aber unglücklich gezielt hatten. Ein paar Meter weiter vorn, und aus wär´s gewesen. Im Vorbeifliegen morst er: `Alles gut abgelaufen.´ Ein Optimist, dachte ich.“

Richard Stumpf in: „Warum die Flotte zerbrach“
Kriegstagebuch eines christlichen Arbeiters (am 19. September 1917)

Schicksale

Es muß und soll erwähnt werden: das größte Opfer, das man seinem Land geben kann, sein Leben – sich selbst. Die Luftschiffer haben diesen Becher oft genug bis zur bitteren Neige trinken müssen – tranken den Kelch bei vollem Bewußtsein – und stürzten gemeinsam mit den Kameraden, mit ihrem Schiff – in die Tiefe.

Thor Goote traf den Nerv, als er in seinem Roman „Peter Strasser – Der F.d.L.“ der Leitfigur die Worte in den Mund legte: *„Und so geht das die ganze Zeit weiter ! Bei jedem Schiff, das brennend `runterkommt´, wird mir vorgehalten, daß es eben ein Unding wäre, mit all dem Wasserstoffgas über dem Kopf zwischen Tausenden von Brandgranaten `rumzufahren´ ! Als ob ich das nicht selber wüßte ! Und wenn es weniger gefährlich wäre U-Boot-Krieg zu führen oder ein paar Gräben aufzurollen oder mit einer Ladung Brisanzgranaten unter dem Hintern durch das Sperrfeuer zu fahren ! Oder sich sonstwo einzusetzen in diesem Krieg !“*

Bei den Marineluftschiffern fielen¹ insgesamt 389 Mann und 147 traten den schweren Weg in die Gefangenschaft an; beim Heer fielen 61 Soldaten, 21 gerieten in die Hand des Feindes. Wenn auch der Blutzoll der Heeressoldaten auf Luftschiffen nicht so hoch war wie bei der Marine, so sollen doch einige exemplarische Begebenheiten erwähnt werden, um dem Wirken und Sterben der Gefallenen ein Ehrenmal zu setzen.

¹ genaue Zahlen und detaillierte Hinweise
⇒ Kapitel „Erkenntnisse“ Seite 152/153

Z V

Man schreibt den 28. August 1914. Ringsum tobt der später „Tannenberg-Schlacht“³ genannte Krieg. Überlegene russische Kräfte stehen den deutschen Verteidigern gegenüber. Im Vollgefühl ihrer Stärke bereiten sich die zaristischen Generale in Ruhe auf die kommende Entscheidungsschlacht vor. Den Deutschen tritt in dieser (vordergründig ausgeweglosen) Situation das Kriegsglück in Form der Technik zur Seite. Die deutschen Funker empfangen mit ihren Geräten auch die nahen Verbände des Feindes, die eifrig von dem neuen Medium Gebrauch machen. Ein weitsichtiger Offizier befiehlt die Beobachtung der gegnerischen Funkkreise, sooft es die eigene Funktätigkeit nur zuläßt. Schnell stellt sich die Einfachheit der russischen Funkchiffres heraus, oft sind die Nachrichten gänzlich unverschlüsselt⁴.

General von Hindenburg bekommt mit dieser Methode erstklassige Hinweise auf die Kräfteverteilung und Absichten der Armeeverbände des Zaren. Schnell die Gelegenheit „beim Schopfe packend“ befiehlt er die deutschen Truppen in Eilmärschen zu neu-

„Worotynzew fragt nach dem Schlüssel der Funksprüche an das I. Korps. Filimonow macht ein verdrießliches Gesicht: ‚Was für ein Schlüssel ? Wir verschlüsseln gar nicht.‘ Worotynzew ging zu Postowskij. Ihm war er schon lästig, der Stabschef bangte um das Abendessen: ‚Natürlich verschlüsseln wir nicht, was ist denn dabei ? An so einem Schlüssel bricht sich selbst der Teufel das Bein, Väterchen. Haben unsere Funker vielleicht das Gymnasium absolviert ? Sie würden alles verwechseln, verdrehen, und es würde noch mehr Durcheinander geben.‘

‚Nein.‘ Worotynzew konnte das nicht begreifen. ‚Sie geben alles – die Standortangaben und Kampfaufträge – alles im Klartext durch ?‘

‚Aber die Deutschen können den genauen Zeitpunkt unserer Sendungen nicht kennen !‘ Postowskij wurde ärgerlich. (In diese Details der Stabsarbeit brauchte der Fremde nicht seine Nase stecken !) ‚Sie werden doch nicht rund um die Uhr auf der Lauer liegen¹ ! Nicht wahr ? Vielleicht geht die Funkverbindung gar nicht in ihre Richtung², vielleicht würde das gar nicht gehen ...

Dem Mutigen hilft Gott.‘“

¹ eben genau das taten die deutschen Funker !

² das Verständnis für die physikalische Natur der Funkwellen fehlt völlig – leider nicht nur in dieser Romansentenz, sondern auch im realen Alltag !

³ Tannenberg, polnisch „Stebark“, Ort im westlichen Masuren. In der **1. Schlacht** bei Tannenberg am 15. Juli 1410, einer der größten Schlachten des Mittelalters, schlug König Wladislaw II. (Jagello) von Polen-Litauen, unterstützt von russisch-tatarischen Hilfstruppen, das Heer des Deutschen Ordens unter Hochmeister Ulrich von Jungingen vernichtend.

Die **2. Schlacht** bei Tannenberg, vom bis 31. August 1914, erhielt ihren Namen daher eher aus nationalistisch-symbolischen denn aus geographischen Gründen.

⁴ eine detaillierte Schilderung der Geschehnisse findet sich in „Elektronischer Kampf“ von Konrad Guthardt und Heinz Dörnenburg auf den Seite 15 - 24

⇒ **Kasten rechts oben**, ein realistisches Szenario aus dem Roman „August vierzehn“ von Alexander Solschenyzin, Seite 109

⇒ Anwendung Funkentelegrafie auf den Seiten 302 ff.

en, günstigeren Ausgangspositionen, die unter Normalumständen als äußerst risikoreich gegolten hätten. Die besondere Informationslage aber rechtfertigt die Entscheidung.

Bei diesem Kriegsstand beauftragt die Führung der 8. deutschen Armee den Zeppelin Z V unter Hauptmann Grüner, der erst wenige Tage zuvor einige tollkühne Einsätze gefahren hatte, mit der Bombardierung der die Narew-Armee versorgenden Eisenbahnanlagen bei Mlawa¹. Des weiteren gilt es, die letzten Erkenntnisse der Funkaufklärung durch die optische Erkundung zu untermauern und zu ergänzen. So steigt der Luftkreuzer auf, um eine der lebenswichtigen Kriegsarterien zu blockieren. Schnell haben die Russen die große Zigarre am Firmament entdeckt und schießen sich angesichts des sich (vermeintlich) abzeichnenden leichten russischen Sieges voller Vorfreude auf das Luftschiff ein. Die russischen Artilleristen hatten schon immer einen sehr guten Ruf², und auch jetzt machen sie ihrem Image wieder alle Ehre. Ihr Geschütze sind alles andere als Flugabwehrkanonen. Ersatzweise graben die erfinderrischen Russen ihre Geschütze so ein, daß die Rohre steil nach oben feuern. So sind die Kanonen zwar unbeweglich, aber eine größere Anzahl von Geschützen kann so doch einen breiten Sektor abdecken, um damit Sperrfeuer zu schießen.

Sonor brummend nähert sich der Zeppelin dem Verkehrsknotenpunkt Mlawa. Überall spuckt und dröhnt die Flak, heulen die Geschosse durch die Luft, schrill untermalt vom peitschenähnlichen Geräusch der Karabiner, mit denen die einfachen Soldaten ihren Beitrag zu dieser Kanonade liefern. Doch weiter und weiter fährt der graue Riese auf sein Ziel zu, ist nun über dem Punkt. Lautlos fallen die Granaten in die Tiefe und erzeugen eine eigenartige Hektik im Trefferbereich und ringsum. Nun bellen die Kanonen (scheinbar) noch wütender, fressen sich die Projektile in den weichen Leib des Schiffes, durchlöchern seine Hülle. Schon hat der Luftkreuzer den Hauptgefahrenbereich verlassen, entzieht sich der Reichweite der Flak. Das Werk ist vollbracht, der Auftrag erfüllt; nun heißt es, den Heimweg zu schaffen.

Unheilvoll dröhnt den Luftschiffern das feine Zischen des ausströmenden Traggases in den Ohren. Aus hunderten kleinen und großen Löchern strömt der Wasserstoff, vermindert Sekunde um Sekunde die Fahrhöhe, die Tragkraft des Zeppelins. Drei Kilometer westlich von Lipowjez neigt sich der Kampf dem Ende zu. Das Luftschiff rutscht über die Baumwipfel der Erde entgegen, setzt hart auf, erschauert, liegt still.

Aus allen Ecken purzelt die Besatzung dem Erdboden zu, rappelt sich auf und bildet ein eher verwundert wirkendes Grüppchen, das noch nicht ganz verstanden hat, was da eigentlich passiert ist. Da knallt es, bricht russische Kavallerie aus dem Gebüsch und umzingelt

¹ wie wichtig dieser Auftrag war, läßt sich der Reihe „Schlachten des Weltkrieges“ entnehmen* (Seite 117): „... denn bei Mlawa hatten Flieger etwa eine Division gemeldet und weitere Kräfte konnten mit der Bahn jederzeit herankommen.“

* „Schlachten des Weltkrieges“ hier „Tannenberg“ herausgegeben im Auftrage des Reichsarchivs, verfaßt von Oberstleutnant a.D. Theobald von Schäfer, Berlin 1927

² Die russische Artillerie ist heute nicht mehr so berühmt – dafür allerdings die russischen Funker. Sie zählen heute unbestritten zu den besten der Welt. Nach Auffassung des Autors sind sie handwerklich mit Abstand die derzeit beste Funktruppe Welt. Die funktechnische Organisation der Land- und Seestreitkräfte kann sich problemlos mit allen NATO-Staaten messen. Es ist zu vermuten, daß in einem Konfliktfall die Russen ihre Nachrichtenverbindungen eher aufrechterhalten können, da ihre ganze Nachrichtenstruktur und die angewendeten Verfahren erheblich störungsresistenter sind. Die Ausbildung des Funkpersonals ist erstklassig und dem westlichen Ausbildungsstandard weit überlegen. So hat sich „das häßliche Entlein“ vom August 1914 in einen „herrlichen Schwan“ verwandelt ...

die überraschten, nahezu unbewaffneten Luftschiffer, treibt sie zu einem Haufen zusammen. Von deutscher Seite ist keine Zeit mehr für irgendeine Aktion; so fällt das Schiffswrack¹ in die Hand des Feindes, die Luftschiffer sind Gefangene der Russen.

Erst 1917 gelingt einem von ihnen die abenteuerliche Flucht aus dem sibirischen Gefangenenlager. Er berichtet vom Hungertod der meisten Kameraden. Hauptmann Grüner wagt mit noch einem Kameraden die Flucht in Richtung China. An der Grenze stellen russische Grenzsoldaten die als Bauern verkleideten Luftschiffer, auf der Flucht werden sie erschossen.

LZ 37

Mit einem Bombardierungsauftrag für London steigt der Zeppelin spät in der Nacht des 6./7. Juni 1915 vom Heimathafen Brüssel auf, fährt, nachdem die Wetterbedingungen sich zunehmend verschlechterten, einen weiten Bogen über dem Ärmelkanal auf Calais zu und entledigt sich seiner Bomben. Das feindliche Abwehrfeuer nötigt dem Kommandanten einen verzwickten Kurs auf, später wehen starke Gegenwinde, so daß erst gegen Morgen der Lufthafen Gontrode in Sicht kommt, der Kommandant, Leutnant van der Haegen, beschließt zu landen².

Die Besatzung atmet auf, da es sich nun außer Gefahr wähnt ... Doch da meldet der Plattformschütze 600 Meter achteraus ein feindliches Flugzeug über dem Luftschiff, exakt der beste Angriffswinkel für den Flieger.

Es ist eine Morane-Saulnier MS.3 (L) des Royal Naval Air Service (R.N.A.S.) von der V.C. Squadron 1 in Dünkirchen, der nach einer Luftschiffwarnung von seiner Basis aufgestiegen war und sich nun bereits seit fast 3 Stunden auf Abfangjagd befindet. Da sich sein Treibstoffvorrat dem Ende zuneigt, ist er eigentlich schon auf dem Heimweg, entdeckt nun jedoch den Zeppelin, geht zum Angriff über.

Ohne den entsprechenden Befehl abzuwarten, sendet ihm der MG-Schütze von der Plattform des Luftschiffes seine Geschoßgarben entgegen. Flightsublieutenant Reginald A. J. Warneford ist zwar noch jung, aber schon ein „alter Kriegshase“, er weiß um die relative Unwirksamkeit von Maschinengewehrmunition³ auf Luftschiffe (wie zum Teil auch auf Flugzeuge) – sie durchlöchert sie nur. Warnefords Aufklärungsmaschine selbst hat gar kein MG, dafür trägt sie sechs 20 Pfund schwere Halebomben, die will er jetzt einsetzen.

¹ daß die Russen technisch-geistig nicht auf der Höhe der Zeit sind, beweist auch die historische Tatsache, daß das fahruntfähige, aber ansonsten relativ intakte Luftschiff von den russischen Soldaten (und nicht etwa von den Luftschiffern, sic !) in Brand gesteckt wird. Franzosen oder Briten wäre das mit Sicherheit **nicht** passiert. Sie hätten das Luftschiff bis zur letzten Schraube auseinandergenommen*. Bei Zeitnot wäre das Mindeste die Bergung von wichtigen Teilen bzw. Aggregaten gewesen ...

* ⇒ beispielsweise die Fälle LZ 16 / Z IV ⇒ Notlandung Luneville, Nachbau "Spiess"
 bzw. LZ 76 / L 33 ⇒ Notlandung in England, Nachbau "R 34"
 oder LZ 96 / L 49 ⇒ Notlandung in Frankreich, Nachbau "Shenandoah"

² ⇒ Vorgeschichte zu diesem Ereignis, S.M.S. „Magdeburg“ und LZ 38 auf den Seiten 49 ff.

³ ⇒ Bericht Leutnant Jacobs Seite 37

Und da kommt auch schon seine Chance. Der Luftschiffkommandant geht davon aus, daß das Flugzeug bereits in der Reichweite der Lufthafen-Flak ist, und gibt den Befehl tiefer zu gehen. Das ist der Kardinalfehler, denn dadurch verliert er den großen Vorteil, den ein Luftschiff gegenüber Flugzeugen besitzt: seine Steigfähigkeit und Höhe. Als Warneford bemerkt, daß der Koloß vor ihm langsam zu Boden sinkt, nimmt er seinen Vorteil wahr.

Der Eindecker übersteigt den Luftriesen um etwa 50 Meter, stößt auf ihn hinab, wirft ihm die tödliche Fracht entgegen – das Gerüst des Luftschiffes bietet den Bomben Widerstand, bringt sie zur Detonation. Die Druckwelle schleudert das Flugzeug weitere 50 Meter in die Höhe und dreht sie auf den Rücken. Dem Schiff zerreißt es die Steuerorgane, es taumelt hin und her, die Gaszellen werden leck – brennend stürzt der Riese dem Erdboden zu.

Der Flieger begibt sich unverzüglich auf den Rückflug, doch kurz darauf setzt plötzlich der Motor aus, der Pilot kann gerade noch unversehrt auf einem Feld notlanden, es liegt direkt hinter den deutschen Linien. Mittlerweile geht bereits die Sonne auf und spendet wenn auch spärliches Licht für die Reparatur. Es gelingt dem Briten die beschädigte Treibstoffleitung notdürftig zu flicken, den Motor zu zünden und zu starten. Ohne weitere Störungen erreicht er glücklich seine Heimatbasis Dünkirchen.

Es ist das erste Mal, daß ein Luftschiff von einem Flugzeug vernichtet wird, Flight-sublieutenant Warneford bekommt dafür das (zweite) Victoria-Cross (des Krieges) und wird Ritter der französischen Ehrenlegion, von den Luftschiffen überlebt wie durch ein Wunder (nur) Steuermann Alfred Mühler.

Und das kam so: Mühler hatte sich in der Funkbude, d.h. in der Führergondel aufgehalten. Durch die extreme Steillage des Luftschiffes löst sich die Gondel vom Schiffskörper und fällt auf das Dach eines Nonnenklosters. Sie geht wie eine große schwere Bombe glatt hindurch und bleibt auf dem Dachboden liegen. Der Steuermann wird bei dem Aufprall aus der Gondel geschleudert und landet flach in einem Bett, das erst wenige Minuten zuvor von einer Nonne verlassen worden war ... so wachte er dann (glücklich) im Lazarett auf.

LZ 77

Das Ringen um die Forts von Verdun erfordert starke, entschlossene Kräfte und Aktionen, macht den Einsatz aller verfügbaren Waffen nötig. In Abwägung der Chancen beauftragt General Erich von Falkenhayn die Luftschiffwaffe mit der Störung der gegnerischen Nachschubwege. Es sollte ein denkwürdiger Tag werden.

Am 21. Februar 1916 setzt der Feind erfolgreich Brandgeschosse ein, die bis in eine Höhe von 3.000 Metern reichen. Hauptmann Horn und die Besatzung des LZ 77, die gerade den Eisenbahnknotenpunkt Revigny-sur-Ornain mit Bomben hat, gerät bei der Einfahrt in den rückwärtigen Teil der französischen Front bei Saint Menehould (32 Kilometer nördlich Revigny) in starken Flakbeschuß und stürzt brennend in die Tiefe. Das ist der erstmalige Beweis der Einsatzfähigkeit von Flugabwehrgeschützen, nun bestückt mit dem „Luftschiffgift“. Der meistgefürchtete Feind der Luftschiffer hat den Kriegsschauplatz betreten.

Mittelbare Ursache dieser Vernichtung aber ist der neue Befehl der OHL, auch bei Mondlicht¹ zu fahren. Dieser Befehl war dadurch zustande gekommen, daß unzureichend recherchiert wurde – die Prüfer hatten sich (leider) an Stellen postiert, an denen sie (in gar keinem Fall) irgend etwas sehen noch hören konnten. Die Luftschiffer selbst hatten bereits seit längerer Zeit Gewißheit (durch Beobachtung von anderen Luftschiffkameraden), daß sie in hellen Nächten bereits auf weite Entfernung gut sichtbar waren – und damit „ein gefundenes Fressen“ für Flak und Flieger.

Im November 1915 fuhr der LZ 77 in der Nähe von Köln versuchsweise bei Mondenschein. Damaliges Fazit: Man kann ein Luftschiff in der Nacht selbst bei Vollmond **nicht** sehen. Die Marine bezweifelte die Richtigkeit der Versuchsergebnisse, da sie annahm, daß der Luftkreuzer durch Dunst und Rauch der nahen Großstadt unsichtbar geblieben war. Eine Überprüfung dieser Vermutung, heute als „Hager Versuch“ bekannt, bestätigte die Annahme: im Dunst oder Nebel kann ein Zeppelin trotz seiner Größe nur schwer ausgemacht bzw. gesehen werden – egal ob vom Boden oder aus der Luft (Flugzeug o.a.). Man zog aus dieser Versuchsfahrt die Schlußfolgerung, daß Fahrten bei Vollmond (bzw. in den ersten Tagen nach oder vor dieser Konstellation grundsätzlich möglich sind, allerdings nur dann, wenn eine gewisse „Sicherheit“ durch Dunst bzw. Nebel gegeben ist.

Ein weiterer Grund für den Verlust des LZ 77 war möglicherweise das von den Luftschiffern verwendete Funkpeilverfahren. Wie Deutschland besaß auch der Gegner Peilstationen (sogenannte „Ridetstationen“, mit denen die Schiffe eingepeilt² wurden. So war es möglich, Kraftwagenabwehrgeschütze (mobile Flak !) in der Gegend zusammenzuziehen, in der das Schiff mutmaßlich die Front überschreiten mußte. Mit großer Sicherheit kann angenommen werden, daß LZ 77 von den Franzosen abgehört und eingepeilt wurde. Selbst der LZ 88 hatte den Funkverkehr Horn's mit den deutschen Peilstationen gehört, mit denen er seinen Standort präzisieren wollte.

SL 10

Die Wetterlage entsprach nicht eben den Wünschen des Kommandante und seiner Besatzung; aber Fahrten im Kriege sind keine Ausflüge, und so fahren die Luftschiffer solange es nur irgendwie möglich ist. In diesem Falle ging es nicht um eine zwar wichtige, aber eventuell verschiebbare Aufklärungsfahrt, sondern um einen strategischen Bombardierungsauftrag in das Herz der russischen Schwarzmeerflotte – Sewastopol.

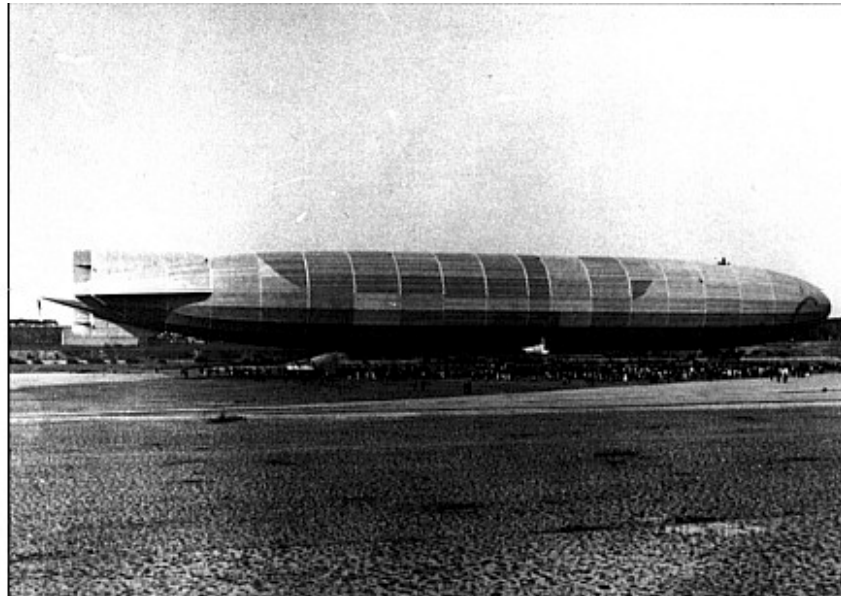
Neben einem größtmöglichen Bombenvorrat lädt der SL 10 Treibstoff für 24 Stunden und – angesichts der warmen Witterung – ein Optimum an Ballastwasser. Das heißt für sieben

Mann der Mannschaft „Urlaub“, sie bleiben zurück, ihr Gewicht fährt heute in Form von Bomben, Wasser und Benzin mit. Trotzdem umfaßt die Fahrtbesatzung einschließlich des Kommandanten Hauptmann von Wobeser noch 16 Mann.

¹ ⇒ Beispiel der Neumondphasen Seite 255

² ⇒ Abschnitt über die Peilverfahren Seite 145/146

Für die Rückkehr ist der nächste Vormittag vorgesehen. Routinemäßig erfolgt der Aufstieg und die Ausfahrt auf das Meer. Am 28. Juli, morgens zwischen vier und fünf Uhr, nimmt das Schütte-Lanz-Schiff Funkkontakt mit Osmanie-Konstantinopel auf und bittet um Peilung. Nach erfolgtem Peilvorgang quittiert SL 10 ordnungsgemäß und gibt am Schluß das funkmäßige Betriebszeichen „nn“, was soviel bedeutet wie „ich habe nichts mehr zu sagen“. Das ist das letzte Lebenszeichen vom Schiff und seiner Besatzung.



SL 10

Gegen Nachmittag des 28. Juli steigen von der Seeflugstation Varna mehrere Wasserflugzeuge auf, um nach dem überfälligen Luftkreuzer zu suchen. Man ist beunruhigt, nach dem das Luftschiff sich nicht wie üblich alle zwei Stunden über Funk gemeldet hat. Auch an der gegenüberliegenden Küstenlinie des Schwarzen Meeres, in Zonguldak und Sinop, starten Flugzeuge, um sich an der Suchaktion zu beteiligen. Ihr Aktionsradius ist jedoch vergleichsweise bescheiden und beträgt nur etwa 150 Kilometer. Selbst ein Langstreckenaufklärer, der sich Sewastopol bis auf 100 Kilometer nähert, kommt mit einem negativen Suchergebnis zurück.

Alle benachrichtigten Funkstationen vermelden „keine Erkenntnisse“. Auch die russischen Zeitungen schweigen. Nur ein bulgarischer Funker will eine verstümmelte Meldung aufgenommen haben: „kämpfen gegen über 30 Meter Wind¹ ... Tromben ... grüßt Angehörige.“

Da kommt endlich ein Funkspruch von dem türkischen Dampfer „Corcovado“: „Benzintank angespült bei Incili, Quadrat 303, östlich des Bosphorus. Tank wurde gestern eingeholt, weitere Teile vorhanden. Forsche weiter und lasse Teile nach Kavak² schaffen ...“ Am 4. September meldet die Seeflugstation Varna, daß bei der in der Nähe gelegenen 24-Zentimeter-

¹ 30 m/s entsprechen 108 km/h, die Höchstgeschwindigkeit des SL 10 betrug 92 km/h

² Rumeli Kavak (auch Rumeli Kavagi), im nördlichen Teil des Bosphorus gelegen, auf der europäischen Seite

Küstenbatterie am 1. September durch bulgarische Soldaten eine stark verweste, mit einer Schwimmweste bekleidete Leiche gefunden wurde. Wie sich später herausstellt, handelt es sich um den Luftschiffmaschinisten Dahl.

Ein deutscher Offizier, der sich im Auftrag der OHL an Bord eines türkischen Torpedobootes nach Kavak begibt, findet dort den Treibstoffbehälter Nr. 20 vor, der, wie später eingehende Untersuchungen in Jamboli ergeben, dicht vor der hinteren Gondel eingebaut war. Die Spanndrähte und der Anschluß für Benzin und Druckleitungen war abgerissen, so daß mit Bestimmtheit gesagt werden kann, daß der Tank nicht absichtlich abgeworfen wurde, sondern mit brachialer Gewalt aus seinen Befestigungen entfernt wurde. Der Benzintank wies zwar z.T. starke Einbeulungen auf, war aber im übrigen nur wenig deformiert.

Die Untersuchung des angetriebenen Leichnams und die Auswertung der Ergebnisse betreffs des Treibstofftanks lassen den Schluß zu, daß die Vernichtung des Luftschiffes nicht durch Brand oder Explosion erfolgte (tatsächlich wurden keinerlei Brandspuren gefunden). Vielmehr kommt das Auseinanderbrechen des Luftschiffkörpers in einer Trombe in Betracht. Diese Luftwirbel sind im Schwarzen Meer keine Seltenheit und wirken bis in etwa 600 Meter Höhe. Sie dauern oft nur eine Stunde und werden in der Regel an Land nicht wahrgenommen, da sie lokal sehr begrenzt wüten. Sie entwickeln dabei Luftgeschwindigkeiten von bis zu 45 Metern pro Sekunde (= 162 km/h).

SL 11

Beim Angriff deutscher Heeresluftschiffe auf London (in der Nacht vom 2. auf den 3. September 1916) ereilt den unter Hauptmann Schramm fahrenden SL 11 mit seiner Besatzung das Schicksal. Brennend stürzt das Schiff vom Himmel und bietet den 15 anderen über London kreuzenden deutschen Kampfluftschiffen ein makabres Schauspiel.

Der für diese Tat später mit dem höchsten Kriegsorden seiner britischen Majestät, dem Victoria-Kreuz, dekorierte und in die französische Ehrenlegion aufgenommene Jagdflieger Lieutenant William Leefe Robinson, ist mit seinem Doppeldecker vom Typ B.E.2c schon zwei Stunden in der Luft, bevor ihm dann das Luftschiff vor die Mündung seines Lewis-Maschinengewehr fährt. Mit einer Mischung aus Brand- und konventioneller Munition holt er den Giganten vom Himmel. Der Absturz gibt ein erschauernd schrecklich-schönes Bild und der Hoffnung der Briten großen Aufschwung.

Tragisch ist dabei zu nennen, daß hier wirklich der Zufall¹ Schicksal spielte: Die B.E.2c flog an der oberen Grenze ihrer Dienstgipfelhöhe², ihre operationelle Gipfelhöhe³ betrug nur knapp über 3.000 Meter; die Prallhöhe des SL 11 wird mit 3.700 Metern angegeben. Die „Bleriot Experimental 2c“ galt als sehr „behäbig“ und führte den zweifelhaften Spottnamen „Fokker-Futter“ (so genannt von den englischen Piloten !). Sie flog in 2.000 Meter

¹ ⇒ Aussage Ernst A. Lehmann „frühzeitiger Start der Jagdflieger“ Seite 48 und Hinweise zu den Leistungen der Flugmotoren Seite 262

² ⇒ Stichwort Erklärungen Seite 194

³ ⇒ Stichwort Erklärungen Seite 194

Höhe soeben 116 km/h schnell. In höheren Regionen verringerte sich die Geschwindigkeit derart, daß davon ausgegangen werden kann, daß in der Höhe, in der die beiden Luftfahrzeuge aufeinander trafen, ihre Höchstgeschwindigkeit nahezu identisch war. Das bedeutet auch: eine Verfolgungsjagd durch das Flugzeug wäre zweck- bzw. erfolglos gewesen ..., wenn nicht ... Allerdings galt die B.E.2c gerade wegen ihrer Behäbigkeit und ihres nach oben schießenden Maschinengewehrs als ausgezeichnete Nachtjäger.

Bleibt letztendlich die Frage, warum Hauptmann Schramm nicht in überlegener, größtmöglicher Angriffshöhe fuhr (hatte er schon vorher Gasverluste durch Beschuß ??). Doch die Toten sprechen nicht ... und wer sonst könnte antworten¹ ?!

--oooOOOOOooo--

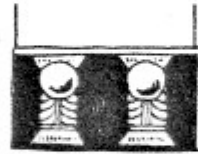
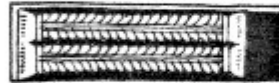


Ehrenmal auf dem Stuttgarter Waldfriedhof

¹ ⇒ Seite 58 ff. Fall des SL 11 sowie
⇒ Möglichkeiten des dynamischen Auftriebs Seite 193



Offiziers-Tschako LB 1 u. 2



Offiziers-Stickerei LB 1-5



*Offiziers-Namenszug
LB 1*

Major vom Luftschifferbataillon 1 oder 2 im Paradeanzug