

Auszug aus der

# Geheimen Dienstvorschrift<sup>1</sup>

## (Berlin 1913)

### I. Die Luftschiffe

<p>1. Die starren Schiffe (zur Zeit lediglich Z.-Schiffe) stehen im unmittelbaren Dienst der obersten Heeresleitung; einzelne werden auch A.O.K. durch die Kriegsgliederung dauernd oder vorübergehend zugeteilt.</p>	<b>Zuteilung</b>
<p>2. Unter günstigen Witterungsverhältnissen sind die Z.-Schiffe zu Kriegsfahrten von 24stündiger Dauer bei einer Gesamtfahrstrecke von etwa 1.000<sup>2</sup> km befähigt. Als Durchschnittsleistung können, je nach der Eigengeschwindigkeit der Schiffe, 40 bis 45 km in der Stunde angenommen werden.</p>	<b>Leistung</b>
<p>3. Die Z.-Schiffe sind an ihre Mob.-Häfen gebunden, in denen alle Vorrichtungen für Ergänzung, Nachfüllung, Wiederherstellung und Neuausrüstung vorhanden sind. Neben diesen Luftschiffhäfen sind im Inlande noch eine Anzahl Bergehallen vorhanden, die zur vorübergehenden Unterbringung und einfacheren Ergänzung der Schiffe dienen. In Ausnahmefällen ist ein Verankern der Schiffe im Freien und die Ergänzung von Betriebsstoffen hierbei möglich. Das Schiff muß aber während dieser Zeit fahrbereit gehalten werden, um jederzeit das freie Luftmeer gewinnen zu können.</p> <p>Eine Bergung der Schiffe in Hallen des Feindeslandes ist nicht möglich, da die Abmessungen der Hallen zu gering sind.</p> <p>Bei vorschreitenden Operationen ist die Errichtung von Bergehallen auf feindlichem Gebiet mit aus dem Heimatlande nachgezogenem vorbereitetem Material in 1 bis 2 Monaten ausführbar. Transportable Hallen haben sich nicht bewährt.</p>	<b>Häfen und Hallen</b>

<sup>1</sup> ⇒ Anmerkungen zu dieser Dienstvorschrift am Ende dieser Anlage Seite 285 ff.  
<sup>2</sup> wurde Anfang Januar 1914 auf 500 bis 600 km herabgesetzt  
⇒ Seite 21

<p><b>4.</b> Die Z. Schiffe dienen zu Erkundungen und zu Zerstörungszwecken. Ihre Erkundungstätigkeit liegt vornehmlich auf dem Gebiet der Heeresbewegungen; hierher gehört die Feststellung der Ausdehnung und Tiefe feindlicher Heeresgruppen, ihrer Flügel und Staffeln, das Aufsuchen entfernter Heeresteile des Gegners, die Beobachtung ihrer Bewegung, die Erkundung von Bahnlinien zur Feststellung von Ausschiffungen und Kräfteverschiebungen, die Bewachung von Küstenstrecken. Ihre Zerstörungstätigkeit erstreckt sich auf Bahnhofs- und Hafenanlagen, Eisenbahnzüge in Fahrt, Magazine aller Art, Luftschiffhallen, Fliegerhäfen, einzelne bestimmte Baulichkeiten, unter Umständen auch auf das Bewerfen von Truppenbiwaks und Truppenversammlungen, von Truppen besetzten Ortschaften, Parkplätzen und ähnlichen Zielen.</p>	<p><b>Verwendung der Schiffe</b></p>
<p><b>5.</b> An Bord eines jeden Z.-Schiffes befindet sich ein im Beobachtungsdienst ausgebildeter Generalstabsoffizier. Diesem gehen die Fahraufträge unmittelbar von der über das Schiff verfügenden Kommandostelle zu. Das Dienstverhältnis zwischen dem Generalstabsoffizier und dem Führer des Schiffes ist durch besondere Bestimmungen geregelt.</p> <p>Die Aufträge für die ersten Fahrten bei eintretender Mobilmachung sind im Frieden vorbereitet. Sie gehen den betreffenden Generalstabsoffizieren bei Ausbruch der Mobilmachung (unter Umständen schon bei drohender Kriegsgefahr) zu und enthalten auch nähere Weisungen für die Durchführung der Fahrt und die bei einer Notlandung in Feindesland zu treffenden Maßnahmen.</p>	<p><b>Erteilung der Aufträge</b></p>

<p><b>6.</b> Zu Meldungen während der Fahrt dient die F.T.-Schiffstation. Als Gegenstation werden durch die über das Schiff verfügbare Kommandostelle bestimmte F.T.-Stationen, in der Regel die Großstationen der Grenzfestungen, bereitgestellt; in besonderen Fällen können auch schwere Feldstationen als Gegenstationen verwendet werden. Der Generalstabsoffizier hat Beginn und Ende jeder Fahrt den für sein Schiff bereitgestellten Gegenstationen bekanntzugeben.</p> <p>Inwieweit die F.T.-Meldungen während der Fahrt zu chiffrieren sind, entscheidet der Generalstabsoffizier. Er hat nach beendeter Fahrt einen zusammenhängenden Bericht über das Ergebnis sofort durch Fernsprecher, Draht, schriftlich oder mündlich seiner Kommandostelle zu erstatten. In besonderen Fällen kann auch ein Abwerfen schriftlicher Meldungen in der Nähe eigener Truppen angezeigt sein.</p>	<p><b>Meldungen der Fahrtergebnisse</b></p>
<p><b>7.</b> Zur Sicherheit gegen Beschießung haben die Z.-Schiffe in Feindesbereich eine Mindesthöhe von von 1 500<sup>1</sup> m über dem Boden zu halten, sofern nicht Wolken, Nebel oder Dunkelheit das Fahren in geringerer Höhe ohne Gefährdung gestatten. Die Fahrten bei Nacht gewinnen daher namentlich für Zerstörungsaufträge besondere Bedeutung. Zur Abwehr feindlicher Luftfahrzeuge werden die Z.-Schiffe mit Maschinen- und Selbstladegewehren ausgerüstet.</p> <p>Der Grad der Gefährdung der Schiffe durch feindliches Feuer geht aus den „Anhaltepunkten für den Unterricht bei der Truppe über Luftfahrzeuge und deren Bekämpfung“ hervor.</p>	<p><b>Gefährdung durch Beschießung</b></p>
<p><b>8.</b> Neben den Z.-Schiffen verfügt das Heer noch über einige Prallschiffe, die in Grenzfestungen untergebracht sind und den dortigen Generalkommandos bzw. Gouverneuren unterstehen. Diese Schiffe können – ihrer geringeren Leistungen entsprechend – zu kleineren Aufgaben im Erkundungs- und Zerstörungsdienst verwendet werden.</p>	<p><b>Prallschiffe</b></p>

<sup>1</sup> wurde Anfang Januar 1914 auf 2.400 Meter heraufgesetzt  
⇒ Seite 21

<p><b>9.</b> Die Unterscheidung der eigenen Luftschiffe von feindlichen ist für Z.-Schiffe vorläufig noch durch ihre eigenartige Form möglich, da andere Staaten kriegsbrauchbare ähnlicher Gestalt zur Zeit nicht besitzen.</p> <p>Sämtliche Luftschiffe führen die deutsche Kriegsflagge am Heck und sind außerdem noch mit besonderen Erkennungszeichen ausgerüstet, die erst bei der Mobilmachung der Truppe bekannt gegeben werden.</p>	<p><b>Abzeichen der Schiffe</b></p>
<p style="text-align: center;">o o o</p>	

**II. Flugzeuge**

<p><b>10.</b> Die Leistungen der Flugzeuge sind von der Witterung, dann aber auch von der Erfahrung und Gewandtheit ihrer Führer und Beobachter abhängig.</p> <p>Flüge können zu allen Tageszeiten, unter Umständen auch bei Nacht ausgeführt werden. Im allgemeinen werden die Witterungsverhältnisse in den frühen Morgenstunden und in den Abendstunden am günstigsten liegen.</p> <p>Als gute Leistung kann zur Zeit ein Kriegsflug von 2 bis 3 Stunden Dauer bei einer Stundenleistung von 80 bis 100 km angesehen werden. In den Wintermonaten sinken die Leistungen erheblich.</p>	<p><b>Leistungen</b></p>
<p style="text-align: center;">o o o</p>	

<p><b>18.</b> Zur Sicherheit gegen Beschießung haben die Flugzeuge im Feindesbereich eine Mindesthöhe von 800 m über dem Boden zu halten, sofern nicht Wolken, Nebel oder Dunkelheit den Flug in geringerer Höhe ohne Gefährdung gestatten.</p> <p>Der Grad der Gefährdung der Flugzeuge durch feindliches Feuer geht aus den „Anhaltspunkten für den Unterricht bei der Truppe über Luftfahrzeuge und deren Bekämpfung“ hervor. Zur Bekämpfung und Abwehr feindlicher Luftfahrzeuge sind die Flugzeuge mit Feuerwaffen ausgerüstet.</p>	<p><b>Gefährdung durch Beschießung</b></p>
<p style="text-align: center;">o o o</p>	

**Ergänzende Hinweise und Kommentare**

**des Verfassers dieses Buches zu einigen „Ungereimtheiten“ in der geheimen Dienstvorschrift „Luftfahrzeuge im Heeresdienst“:**

Diese Dienstvorschrift ist eine Art Schlüssel zum Verständnis der obersten militärischen Behörden von der Luftfahrt und ihrem Nutzen. Auf den ersten Blick wirkt die Schrift sachgerecht und praxisorientiert. Bei näherer Lektüre fallen jedoch einige „Unebenheiten“ auf.

Vergegenwärtigt man sich, daß diese Vorschrift aus dem Jahre 1913 datiert, kommt es einem schon merkwürdig vor, wenn im Paragraphen 11 den Flugzeugen eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 80 – 100 km/h zugebilligt wird. Zugegeben, der Weltrekord von 1912 ist mit imponierenden 174 km/h angegeben<sup>1</sup>, aber (es sei noch einmal daran erinnert:) die Rekorde wurden mit besonderen Maschinen erreicht, die man speziell für die Flüge herrichtete. Der technische Stand dieser Flugzeuge entsprach in keiner Weise der „Normalität“, insbesondere nicht der, der dem Heer zur Verfügung stehenden Maschinen (weder vor dem Kriege, noch in den ersten zehn Monaten der Kämpfe). Die überall (bei Freund wie Feind) verwendeten Flugzeuge flogen anfangs etwa 100 km/h schnell und waren in der Regel gar nicht, oder nur sehr dürftig sprich unzureichend bewaffnet.

Zwar billigte der optimistische Schreiber der Dienstvorschrift<sup>2</sup> den Flugzeugen (unrealistische) 80 – 100 Kilometer Stundendurchschnitt zu (und „vergaß“ dabei geflissentlich den eventuellen Gegenwind), doch war er bei der Einschätzung der Luftschiffe weniger „generös“: im Paragraph 2 spricht er von „40 – 45 Kilometer“ als mögliche stündliche Kilometerleistung. Unterstellt man, daß irgendeine Art Gegenwind fast immer

<sup>1</sup> ⇒ Rekordliste Seite 19

<sup>2</sup> Major von der Lieth-Thomsen ⇒ Kapitel „Aufbau“ Seite 21

herrschte (egal wie stark im Einzelfall), und daß mit „40 – 45 Kilometer“ die „Bewegung über Grund<sup>1</sup>“ (ein Begriff aus der marinen Navigation) gemeint ist, dann ist diese Marschleistung (unter Umständen) durchaus realistisch – freilich auf den Fall des starken Gegenwindes bezogen. Diese „Rechnung“ berücksichtigt allerdings nicht, daß der Wind nicht immer von „vorn“ sprich aus der Fahrtrichtung kommt, und daß dieser „Gegenwind“ unter Umständen auf der Rückfahrt (oder umgekehrt) zum Schubwind werden kann, d.h. die Windgeschwindigkeit addiert sich zu der – durch die Luftschiffmotoren ermöglichten – wesentlich höheren (realen) Gesamtgeschwindigkeit. Die Praxis hat diese Tatsache vielhundertfach bestätigt.

Wer den Luftschiffen den Gegenwind in Rechnung stellt, muß redlicherweise auch den Flugzeugen diesen Leistungsabzug berechnen – dies ist (in der vorliegenden Dienstvorschrift) nicht geschehen.

Und das fiel auf: in der ganzen Vorschrift spiegelt sich ein gewisser „fröhlicher Optimismus“ wider, der vermuten läßt, daß das Wissen der Herren<sup>2</sup> Schreiber von keinem Quentchen Praxis „getrübt“ war<sup>3</sup>.

Der kriegerische Alltag hat bewiesen, daß das, was da in der Vorschrift steht in weitestem Sinne banal und vor allem bei Kriegsausbruch nur in sehr begrenztem Rahmen angewendet wurde. Das wird insbesondere daran deutlich, daß trotz einiger richtiger Gedanken (auch in der Vorschrift) keinerlei Waffen für den Luftkrieg vorhanden waren, weder für die Flugzeuge noch für die Luftschiffe.

Selbst wenn man unterstellt, daß diese Vorschrift (und/oder alle Vorschriften) nur sehr allgemeine Anweisungen gibt, so ist doch zu vermerken, daß diese Dienstvorschrift ein bißchen „sehr allgemein“ und daher in weiten Teilen wertlos ist; denn was darin steht kann sich jeder Mensch (auch der militärisch unvorbelastete) an „zehn Fingern“ ausrechnen und im Falle des Falles anwenden<sup>4</sup>. Das inhaltliche Niveau der Schrift unterscheidet sich von dem eines zeitgenössischen Zeitungsartikels nur sehr unwesentlich.

### **Abschließende Bemerkung:**

Wie schon einmal gesagt: Die Militärs waren um die Jahreswende 1914 um einige Erfahrungen reicher, die Ignoranz gegenüber dem Ungewohnten legte sich allmählich. Aber: sie beschäftigten sich nur sehr unvollkommen mit den (potentiellen) Möglichkeiten der Luftfahrzeuge; darüber kann auch die Aufstellung von Luftschiffer-Bataillonen und Flieger-Abteilungen nicht hinwegtäuschen. Auch wenn die zitierte geheime Dienstvorschrift uns dies suggerieren („vorgaukeln“) will: an einen Waffeneinsatz von Luftfahrzeugen aus war (noch) nicht gedacht !

Wie sonst ist es zu erklären, daß es weder Waffen noch entsprechende Zieleinrichtungen, noch Waffen für den Angriff auf andere Luftfahrzeuge, noch

---

<sup>1</sup> ⇒ Anlage „Erklärungen“ Seite 196 Stichwort „Navigation“ bzw. Fußnote 5

<sup>2</sup> es ist zu vermuten, daß Major von der Lieth-Thomsen zwar verantwortlich ist, aber nicht allein an der Vorschrift gearbeitet hat, sondern im Team

<sup>3</sup> ⇒ Diskussion des Jahres 1913/14, Änderung der Vorschrift Seite 21

<sup>4</sup> ganz unabhängig davon, daß sich weder im Frieden noch im Kriege alle Dinge in einer Vorschriften vorhersehen noch regeln lassen – auch wenn einige „Optimisten“ das immer wieder versuchen. Allerdings ist zu konstatieren, daß es heutzutage nicht besser geworden ist.

Flugabwehrgeschütze nebst funktionierender Flak-Munition gab ? Ähnliche „Merkwürdigkeiten“ – im wahrsten Sinne des Wortes – gab es beispielsweise<sup>1</sup> auch in der Praxis der flugzeug- und fesselballongestützten Luftaufklärung mittels bzw. unter Zuhilfenahme von Fotoapparaten !

Die Generalantwort auf diese – sicherlich unbequemen – Fragen kann eigentlich nur so lauten: Man war derartig mit den „globalen“ Dingen zur Aufstellung der „Luftwaffe“ und anderen politischen wie militärisch-strategischen Überlegungen beschäftigt, daß für den (wie wir heute wissen) wichtigen<sup>2</sup> „Kleinkram“ weder Zeit noch Geld blieb.

Das mag eine Erklärung sein. Sie enthüllt, aber sie entschuldigt nicht die enormen Versäumnisse der verantwortlichen Stellen. Man kann sich heutzutage nur wundern, daß es trotzdem so gut klappte, daß nicht mehr „passierte“ (bei den Flugzeugen wie bei den Luftschiffen), aber das lag vermutlich (mehr) daran, daß die seit 1907 bestehende Tripel-Entente der Russen, Franzosen und Briten trotz einer Option für die Flugzeugwaffe (die Luftschiffe weitestgehend ausschloß), ähnliche, um nicht zu sagen „gleiche“ Probleme hatte.

Wer nun meint, diese Anmerkungen zu der geheimen Dienstvorschrift seien eine generelle Abqualifizierung der deutschen Militärs durch einen Schreiberling, der sei darauf aufmerksam gemacht, daß es im Ausland ähnliche „Erscheinungen“ sprich Auslassungen gab (siehe oben).

Ein Fehler bleibt ein Fehler, ein Versäumnis bleibt ein Versäumnis, egal wer auch immer dafür verantwortlich ist. Ein Witzbold verkürzte das an und für sich Undenkbare einmal mit einer (angeblich<sup>3</sup>) aus dem „real existierenden Sozialismus“ stammenden Floskel: „Planung ist, wenn es trotzdem klappt ... !“

---

<sup>1</sup> und noch in diversen anderen Fällen ⇒ Seite 21 ff.

<sup>2</sup> genau dieselben Probleme sind bei den heutigen NATO-Armeen zu beobachten: man hat zwar Panzer, Raketen, Flugzeuge, Transportfahrzeuge etc. aber – für den Kriegsfall – viel zu wenig Reserven an Munition, Treibstoff u.s.w. Wenn sich nichts entscheidendes ändert, wird der „Krieg“ (auch ohne Nuklear-Einsatz) nach etwa drei Tagen beendet sein. Kanonen ohne Munition, Fahrzeuge ohne Sprit sind wertlos ... Von anderen Szenarien wie dem EMI\* und einer Kriegsführung per Computer (sogenannte „Hacker“-Angriffe) gar nicht zu reden !

\* EMI = Elektromagnetischer Impuls  
dieser entsteht bei einer nuklearen Explosion und breitet sich mit gigantischer Energie ausschließlich im Funkspektrum aus. In der Folge werden Computer-Chips und andere elektronischen Technologien zerstört oder zumindest stark geschädigt/unbrauchbar

<sup>3</sup> wie wir heute wissen funktioniert diese Art von Planung auch im Kapitalismus ganz hervorragend