

Verhörprotokoll der Besatzung des LZ 85 nach seiner Gefangennahme

Die Einvernahme von kriegsgefangenen Soldaten zählte auch im 1. Weltkrieg zu den probaten Mitteln, um sich ein Bild von der Ausbildung und den Einsatzmöglichkeiten des Gegners zu machen. Die Besatzung des LZ 85 geriet nach ihrem Absturz in den griechischen Vadar-Sümpfen am 5. Mai 1916 zuerst in französische, später britische Gefangenschaft. Das Verhör erfolgte in der Zeit vom 15. bis zum 20. Dezember 1916.

Im Archiv des Aeronauticums Luftschiffmuseum Nordholz¹ befindet sich ein 89 Seiten umfassendes englisches Vernehmungsprotokoll mit dem Titel „Report² on the examination of the crew the destroyed German military airship LZ 85“.

Dieses in neun Kapitel aufgeteilte Papier berichtet nicht nur über das Verhör der Gefangenen, sondern gibt Aufschluß über den Kenntnisstand der Briten in Sachen deutsche Militärluftschiffahrt.

Ganz besonders interessant sind hier die von den Briten gemachten Abstufungen zwischen Heeressoldaten und Marinern. Da sich diese Eindrücke zum Teil bis heute „fortgeschrieben“ haben (vielfach nachlesbar durch die im Urteil der Historiker „eingewachsenen“ Überzeugungen), werden hier die beiden entsprechenden Abschnitte im originalübersetzten Text veröffentlicht, die sich mit der „Ausbildung und dem Einsatz der Luftschiffer befassen.

¹ aus dem Archiv der ehemaligen Marine Luftschiffer Kameradschaft Hamburg veröffentlicht im Mitteilungsblatt der MLK „Zeitgeschichtliche Forschungsdokumentation der ehemaligen Marine- und Heeresluftschiffahrt“ Ausgabe I/1992

² datiert: Januar 1917, Grand Headquarter Home Forces

Auf der **linken Seite ist der übersetzte Originaltext** zu lesen,
 auf der **rechten Seite erfolgen eventuelle Klarstellungen und Erklärungen** aus
 der Sicht des Autor.

Originaltext

Klarstellungen – Erklärungen

Vergleich der Besatzung von LZ 85 mit den gefangenen Marineluftschiffbesatzungen¹	
<p>Es besteht ein auffallender Unterschied zwischen dem Personal des Heeresluftschiffes LZ 85 und dem der Marineluftschiffe L 15 und L 33. Besonders deutlich ist der Unterschied, wenn man die Offiziere und das Steuermanns-personal der beiden Waffen vergleicht.</p>	
<p>Soweit beurteilt werden kann, ist das Motorenpersonal der Marine in keiner Weise in technischer Befähigung dem des Heeres überlegen; im Gegenteil scheint der Maschinist auf dem Heeresluftschiff den in England gefangenen Maschinisten an Können und technischem Wissen weit voraus zu sein. Das gesamt Motorenpersonal von LZ 85 besteht aus erstklassigen Leuten, die offensichtlich sehr erfahren sind in der Wartung von Verbrennungsmotoren. Sie hatten alle eine Vorkriegs-ausbildung und wurden auch auf Kriegsfahrten eingesetzt. Der Maschinist der Marine wurde von irgendeinem Kriegsschiff zur Luftschiff-fahrt versetzt.</p> <p>Bei der Heeresluftschiffahrt ist die Auswahl an geeigneten Leuten wesentlich größer, denn man konnte auf die besten Zivilingenieure und Mechaniker zurückgreifen und sie als Maschinisten ausbilden. In letzter Zeit jedoch greift die Marine auf Leute zurück, die aufgrund ihres Zivilberufes für Luftschiffmotoren geeignet sind. Der Unterschied zwischen den beiden Waffen scheint jetzt nicht mehr so groß zu sein.</p>	

¹ die in dem Bericht erwähnten Marine-Besatzungen gerieten am 1. April 1916 (L 15/Kapitänleutnant Breithaupt) und am 24. September 1916 (L 33/ Kapitänleutnant Böcker) in britischer Kriegsgefangenschaft

Originaltext

Der Vergleich zwischen Marine und Heer zeigt jedoch ein ganz anderes Bild im Falle der Rudergänger (Höhen- und Seitensteuerer). Keiner der Rudergänger konnte weder in technischer noch geistiger Hinsicht verglichen werden mit dem in England gefangenen, vorzüglich ausgebildeten Steuermannspersonal der Marine. Es scheint, daß die Heeresluftschiffer keine besondere berufliche Voraussetzung als Rudergänger mitbringen und auch ihre Erfahrung scheint nicht so groß wie das des Motorenpersonals.

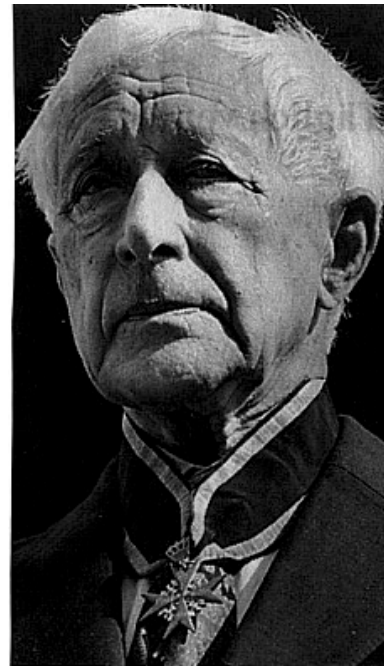
Die navigatorische Ausbildung auf den Heeresluftschiffen entspricht nicht dem Standard wie er bei der Marine gefordert wird.

Klarstellungen – Erklärungen

Diese Beurteilung berücksichtigt nicht, daß das Steuermanns- bzw. Navigationspersonal bei der Marine eine eigene Verwendungsreihe bzw. Ausbildungsrichtung darstellt. Dies ist natürlich technisch wie historisch bedingt. Auch ist die Navigation über Land vom Grundsatz her etwas einfacher (durch die vielfachen markanten topografischen Punkte). Es wäre sicherlich von Vorteil gewesen auch den Heersoldaten eine dem Marinestandard entsprechende Ausbildung angedeihen zu lassen, aber die praktischen Zwänge des Krieges sprachen offensichtlich dagegen. Außerdem verfügte nur die Marine über das notwendige Potential an Lehrern und Schulen.



**Ernst Jünger mit dem
 Bayerischen Maximilians Orden**



**Ernst Jünger mit dem
 Pour le Mérite**

Originaltext

Der größte Unterschied scheint jedoch zwischen den Offizieren der Marine und denen des Heeres zu liegen. Der Kommandant von LZ 85 war sicherlich ein mutiger Führer und ein junger Mann von großer Tapferkeit. Er fuhr vier Angriffe, die alle kühn in der Ausführung und von beträchtlicher Dauer waren. Zu keiner Zeit aber konnte er verglichen werden mit dem in England gefangenen Kapitänleutnant Breithaupt von L 15 und Kapitänleutnant Böcker von L 33.

Leutnant Nippe, der Funkoffizier, stellt sich als uninteressant heraus. Zweifelsohne von großer technischer Begabung, der seine Stellung nur durch harte Arbeit erreichte. Die Tatsache, daß der junge Oberleutnant Scherzer an seiner Stelle Kommandant von LZ 85 wurde, macht es wahrscheinlich, daß seine Fähigkeiten doch ein wenig zu einseitig sind. Er war als Funkausbilder bei der Marine tätig.

Der Unterschied zwischen Heer und Marine war nirgendwo so auffällig wie im Falle des Navigators von LZ 85 und den in England gefangenen Wachoffizieren und Steuerleuten.

Leutnant Thelen von LZ 85 ist ein wohlhabender Kaufmann aus Köln. Er scheint keine besonderen Voraussetzungen zu besitzen ein Luftschiff zu navigieren, außer einem sehr beträchtlichem Grad an Intelligenz. Er scheint schnell zu begreifen. Vor dem Kriege ist er nicht auf Luftschiffen ausgebildet. Seit Kriegsbeginn wurde er hauptsächlich im

(Fortsetzung nächste Seite)

Klarstellungen – Erklärungen

Wer sich intensiv mit der „Geschichte von unten“ beschäftigt, d.h. mit dem Erleben der kleineren Leute und Dienstränge, wird beim Vergleich der beiden Weltkriege sofort bemerken, daß es einen krassen Unterschied gab: Während in der Praxis der Ordensverleihungen keine allzugroße Diskrepanz zu verzeichnen war, fällt für die Zeit 1914 – 1918 die vergleichsweise geringe Zahl von Beförderungen auf.

Viele verdiente Soldaten, wie z.B. die Luftschiffer Oberleutnant z.S. d.R. Ernst A. Lehmann oder Hauptmann Friedrich Stahl stiegen um gerade einen Dienstgrad auf. Selbst Ernst Jünger¹, Schriftsteller und Kriegsfreiwilliger Offiziersanwärter des Jahres 1914 erging es nicht besser. Auch die einzigen Soldaten der Luftschiffwaffe, die mit dem Pour le Mérit ausgezeichnet wurden, Oberleutnant z.S. Horst Treusch von Buttlar-Brandenfels und der F.d.L. Fregattenkapitän Peter Strasser kamen nicht schneller voran. Und wer es immer noch nicht glaubt: Rittmeister Manfred von Richthofen, der legendäre „Rote Baron“ wurde nicht anders behandelt.

(Fortsetzung nächste Seite)

¹ Ernst Jünger (1895 – 1998)) – Füsilierregiment 73 / 111. Infanteriedivision – 14mal verwundet – erhielt als Stoßtruppführer in der Flandernschlacht 1918 den Pour le Mérit. Er schildert in seinen Tagebüchern exakt das tägliche Kampferlebnis an der Westfront, verarbeitete diese dann zu seinem legendären Roman „In Stahlgewittern“ (1920). Sein letzter Dienstgrad war Leutnant (sic !).

Originaltext

Klarstellungen – Erklärungen

Westen für den Aufbau der Flugabwehr zum Schutze der Hallen eingesetzt. Er besitzt technisches Wissen und gibt an, gewisse Vorrichtungen für die Fliegerabwehr erfunden zu haben. Nichts läßt aber darauf schließen, daß er in der Lage ist, schwierige Probleme der Navigation über Land zu meistern. Seine Kenntnisse sind darauf beschränkt, was er auf zwei oder drei Lehrgängen von nicht allzu langer Dauer während des Krieges lernte.

Die Praxis der Wehrmacht (1935 – 1945) war da (insbesondere in Bezug auf dekorierte Soldaten) erheblich beförderungsfreudiger. Da konnte ein Soldat mit Glück in kurzer Zeit vier bis fünf Dienstgrade durchlaufen. Das hatte zur Folge, daß es relativ viele junge Soldaten mit relativ hohem Dienstrang gab.

Und damit sind wir bei dem Punkt, um den es geht: Den Vergleich der Briten zwischen dem Heeresmann Oberleutnant Scherzer und den Kapitänleutnanten Breithaupt und Böcker.

Allein der Umstand, daß beide im Dienstrang eines Hauptmannes (= Kapitänleutnant bei der Marine) standen, weist daraufhin, daß sie sowohl vom Dienstalder als auch vom Menschlichem und Fachlichem reifer waren. Ein Aufstieg in diesen Rang kam nicht von ungefähr und kann nur in den allerseltensten Fällen damit erklärt werden, daß sie „einfach dran waren“.

Die Einschätzung der Leutnante Nippe und Thelen durch die Briten scheint nicht ganz gerecht, insbesondere was die navigatorischen Fähigkeiten Thelens anbetrifft. Sie vernachlässigen den Umstand, daß in der Regel im Team gearbeitet wurde, so daß die Luftschiffer sich gegenseitig halfen und bei Unklarheiten die Probleme gemeinsam besprachen. Vielleicht trifft hier die oft scherzhaft gemachte Aussage „ein deutscher Offizier kann alles“ auf einen harten, wahren¹ Kern.

„Kadavergehorsam“, Überheblichkeit oder ähnliche „preußische Tugenden“, die den Soldaten der preußisch-deutschen Armeen immer wieder nachgesagt wurden und werden, sind und waren die Ausnahme. Dies traf gerade auf diejenigen zu, die soldatischen Reservestatus hatten und/oder dem bürgerlichen Milieu entstammten.

(Fortsetzung nächste Seite)

¹ ⇒ Begriffe „Auftragstaktik“ / „Befehlstaktik“ Kapitel „Weltkrieg“ Seite 26 Fußnote 1

Originaltext

Klarstellungen – Erklärungen

	<p>Der französische Gegner, sowohl der einfache Soldat wie auch das Offizierkorps, wußten zumindest die fachlichen Qualitäten des deutschen Militärs zu würdigen und begegneten ihm mit entsprechendem Respekt – das war wohl auf britischer Seite nicht so ausgeprägt.</p>
<p>Der Fahringenieur hat von der Pike auf gedient. Er besitzt große Kenntnisse von Verbrennungsmotoren mit denen er beruflich schon während der Friedenszeit zu tun hatte. Sein Wissen ist höher einzuschätzen als das der Maschinisten der Marine.</p>	
<p>Auf den Heeresluftschiffen gibt es vier Offiziere und einen Feldwebel, während die Marine mit zwei Offizieren und zwei Deckoffizieren auskommt.</p>	<p>Bei der Aufstellung der preußischen bzw. deutschen Marine Mitte des 19. Jahrhunderts wurde als Dienstgrad zwischen den Seeoffizieren und den Unteroffizieren der in den damaligen Marinen übliche Dienstrang des Deckoffiziers¹ übernommen.</p> <p>Das waren langgediente, besonders ausgebildete Fachleute, die im allgemeinen lange Zeit auf einem Schiff blieben. Eine Deckoffizierslaufbahn war u.a. die des Steuermanns (Navigation), die des Bootsmanns (allgemeiner seemännischer Dienst), des Zimmermanns, Feuerwerkers, Maschinisten und weitere technische Zweige.</p> <p>Die Zählweise der Vernehmungsoffiziere (Heer vier Offiziere plus ein Feldwebel; Marine zwei Offiziere plus zwei Deckoffiziere) offenbart, daß auch sie (wie viele andere noch heute) das „Dickicht“ der deutschen Dienstränge nicht durchblickten.</p> <p>(Fortsetzung nächste Seite)</p>

¹ wird heute als Portepeunteroffizier bezeichnet

Originaltext

Klarstellungen – Erklärungen

	<p>Das Prinzip der Föderalstaaten in Deutschland hatte natürlich auch in den terretorial gegliederten Verbänden der Armee seine unübersehbaren Spuren hinterlassen.</p> <p style="text-align: center;"><b style="color: green;">Vergleichsliste der Dienstgrade</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin: 10px 0;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Erster Weltkrieg</th> <th style="text-align: left;">Zweiter Weltkrieg</th> <th style="text-align: left;">heute</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Feldwebelleutnant</td> <td>Stabsfeldwebel</td> <td>StFw</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">----</td> <td>Hauptfeldwebel</td> <td>HFw</td> </tr> <tr> <td style="color: green;">Ober(Funktion)¹</td> <td>Oberfeldwebel</td> <td>OFw</td> </tr> <tr> <td style="color: green;">Vize(Funktion)²</td> <td>Feldw./Wachtm.</td> <td>Fw</td> </tr> <tr> <td>Sergeant</td> <td>Unterfeldwebel</td> <td>StUffz</td> </tr> <tr> <td>Unteroffizier</td> <td>Unteroffizier</td> <td>Uffz</td> </tr> </tbody> </table> <p>Wie kräftig sich die Briten mit ihrer Einschätzung vertan haben zeigt die Einsatzliste des LZ 74 vom 9.9.1915: an diesem Tage hatte der Luftkreuzer allein 3 Offiziere, 8 Deckoffiziere (= Portepeeunteroffiziere), 2 Unteroffiziere und einen Gefreiten (= Mannschaftsdienstgrad) an Bord³.</p> <p>Und diese hochqualifizierte Zusammensetzung der Besatzung war keineswegs ungewöhnlich. Die Marine besetzte ihre Luftschiffe im übrigen grundsätzlich in ähnlicher Weise. In erster Linie entschied die <u>Summe</u> des Quali-tätspotentials, der Leistungsträger, und in zweiter Linie kam das Können des einzelnen Soldaten.</p> <p>Das haben die Engländer nicht erkannt, daher ihr Irrtum. Die vergleichsweise große Anzahl von hohen Diensträngen, sprich altgedienten Soldaten, ist natürlich eines der Erfolgsgeheimnisse der Luftschiffwaffe.</p>	Erster Weltkrieg	Zweiter Weltkrieg	heute	Feldwebelleutnant	Stabsfeldwebel	StFw	----	Hauptfeldwebel	HFw	Ober(Funktion) ¹	Oberfeldwebel	OFw	Vize(Funktion) ²	Feldw./Wachtm.	Fw	Sergeant	Unterfeldwebel	StUffz	Unteroffizier	Unteroffizier	Uffz
Erster Weltkrieg	Zweiter Weltkrieg	heute																				
Feldwebelleutnant	Stabsfeldwebel	StFw																				
----	Hauptfeldwebel	HFw																				
Ober(Funktion) ¹	Oberfeldwebel	OFw																				
Vize(Funktion) ²	Feldw./Wachtm.	Fw																				
Sergeant	Unterfeldwebel	StUffz																				
Unteroffizier	Unteroffizier	Uffz																				

¹ z.B. Ober(steuermann), Ober(maschinist)

² z.B. Vize(maschinist), Vize(feldwebel) – in der Praxis wurde bei diesem Dienstgrad der Präfix „Vize“ oft „unterschlagen“, d.h. nicht genannt

³ ⇒ Seite 85 Besatzungsliste LZ 74

Originaltext	Klarstellungen – Erklärungen
<p>Einer der besten Heeresluftschiffkommandanten, Hauptmann Horn, verzichtete auf den vierten Offizier, da er den Funkverkehr persönlich überwachte.</p>	<p>Hauptmann Horn konnte – selbst wenn er über gewisse telegrafistische Kenntnisse verfügte – nicht persönlich den Funkverkehr verfolgen; das wäre ihm zeitlich gar nicht möglich gewesen. Die Aufnahme und Beobachtung des Funkverkehrs führte selbstverständlich der dafür vorgesehene Funk-Unteroffizier durch. Lediglich beim Chiffrieren bzw. Dechiffrieren der Funkschlüssel war von Fall zu Fall ein Offizier gefragt (Anforderung „Offizierschlüssel“ oder „nur für Kommandant“). Wenn es bei Horn keinen Funkoffizier an Bord gab, dann wohl darum, daß er für das Gewicht des Offiziers lieber mehr Bomben, Ballast oder Treibstoff an Bord nahm – und im übrigen dessen Funktionen selbst übernahm bzw. miterfüllt.</p>
<p>Infolge der zunehmenden Vergrößerung der beiden Waffen, mußten Offiziere gefunden werden. Bei der Marine konnte man leichter auf erstklassig ausgebildete Offiziere zurückgreifen, was beim Korps der Heeresoffiziere nicht so der Fall war. Während der Maschinist beim Heer scheinbar besser ausgebildet ist als sein Kollege bei der Marine, so trifft das Gegenteil auf die Heeresoffiziere zu.</p>	<p>Es ist fraglich, ob das Basismaterial der Vernehmungen so umfangreich und so tieferschürfend war, als daß es solche Schlüsse seriös begründen konnte. Der Autor dieser Schrift zur Geschichte der deutschen Heeresluftschiffahrt ist vielmehr der Ansicht, daß sowohl das Heer wie auch die Marine Probleme hatten qualifizierte Unterführer und Offiziere zu finden bzw. in adäquater Zeit und Weise aus-zubilden. Doch dieses Problem hat es immer gegeben und ist auch heute nicht unbekannt. Daß die Qualität der Ausbildung in Heer und Marine über die Kriegsjahre nicht homogen bleiben konnte, ist unumstritten – da war „mal der eine, mal der andere Klassenbester“.</p>

Originaltext

Verschiedene Gründe lassen den Rückschluß zu, daß den Heereskommandanten, besonders bei Angriffen, weniger Spielraum eingeräumt wurde als denen von der Marine.

Klarstellungen – Erklärungen

Wenn vermutet wird, daß die Heereskommandanten weniger Entscheidungsspielraum hatten, so wird hier sicherlich der an Bord befindliche Generalstabsoffizier in Rechnung gestellt, den es bei der Marine nicht¹ gab. Probleme zwischen Luftschiffkommandanten und dem jeweiligen Generalstabsoffizier sind nicht überliefert. Mit der Übernahme der marinen Geflogenheit der Dienststellung des 1. Offiziers löste sich das nicht existente Problem vollends in Wohlgefallen auf.

Weiterhin ist zu bemerken, daß die Marine oft mit einem vergleichsweise unbestimmten Auftrag aufstiegen, der nur ein großflächiges Generalziel angab, das nach Möglichkeit beworfen werden sollte. Der Entscheidungsspielraum geriet so naturgemäß recht weit. Die Heeresluftschiffer hatten dagegen in der Regel Bombardierungsaufträge für eindeutige Ziele (z.B. einen Eisenbahnknotenpunkt), die mit Aufklärungstätigkeiten kombiniert wurden. Natürlich ist eine Stadt an der Küste, die zudem noch in der Nacht angefahren werden muß/wird wesentlich schwieriger² zu finden, als ein Eisenbahnknotenpunkt, der zudem unter Umständen noch tagsüber angegriffen wird. Aus diesen pragmatischen Handlungsvorgaben einen eingegengten Entscheidungsspielraum abzuleiten ist schlicht unkorrekt oder (im Falle der Protokollführer) zumindest falsch interpretiert.

¹ die Aufgaben des Generalstabsoffizier beim Heer (hier: Luftschiffkommando) und des 1. Offiziers bei der Marine an Bord von See- und/oder Luftschiffen sind/waren in der Praxis derartig ähnlich, daß sich auch beim Heer die Bezeichnung „1. Offizier“ für den nach dem Kommandanten ranghöchsten Offizier* einbürgerte**

* nicht unbedingt dem Dienstgrad nach, nur nach der Dienststellung
⇒ Besatzungsliste im Kapitel „Besatzungen“ Seite 85

** der 1. Offizier wird auch als „Bordoperationsoffizier“ bezeichnet. Er koordiniert alle Tätigkeiten (jeglicher Art) an Bord. Führt u.a. das Kriegstagebuch und fertigt alle notwendigen Berichte (beispielsweise Ballastplan, Einsatzberichte, Personalführung wie Urlaub, Lehrgänge u.s.w.)

² daher auch die pragmatische Entscheidung des F.d.L. nur Generalziele anzugeben, der Versuch

Originaltext

Klarstellungen – Erklärungen

Aufbau der Heeresluftschiffahrt, seinem Personal und der Ausbildung

Der größte Teil der Besatzung von LZ 85 – Offiziere und Mannschaften – gehörte bei Kriegsausbruch einem Luftschiffer-Bataillon an, bevor sie für die Luftschiffwaffe ausgewählt wurde. In den ersten Kriegsmonaten wurden die Männer in Reinickendorf bei Berlin ausgebildet. Das Schulkommando umfaßte 50 oder 60 Mann, mit anderen Worten für drei Luftschiffe.

Das System der Marine, gleich von Beginn an, Offiziere und Mannschaften in Besatzungen zusammenzufassen, wurde vom Heer nicht angewandt.

Im Januar oder Februar 1915 übersiedelte das Schulkommando nach Johannisthal und kurze Zeit später nach Niedergörsdorf nahe Jüterbog. Ausbildungsschiff war LZ 72¹.

Die Ausbildungsfahrten dauerten zwei oder drei Stunden und dienten hauptsächlich dazu, Landungen bei Tag und Nacht zu üben.

Alle Besatzungsmitglieder wurden am Maschinengewehr ausgebildet. Soweit in Erfahrung gebracht werden konnte, stand das Üben des Bombenabwerfens nicht auf dem Lehrplan. Einige Frontschiffe übten gelegentlich den Bombenabwurf. Jede verfügbare alte Granate wurde benutzt, einschließlich 120-kg-Mörsergranaten.

einer anderen Regelung (siehe Geheime Dienstvorschrift) gerät sonst leicht zum widersinnigen Unterfangen ...

¹ Baunummer LZ 42

Originaltext	Klarstellungen – Erklärungen
<p>Angehörige des Schulkommandos, die als Funker ausgebildet wurden, absolvierten einen dreimonatigen Lehrgang an der Kriegstelegraphenschule Spandau. Meistens waren es fünf oder sechs Mann und die Ausbildung dauerte nicht länger als drei Monate.</p> <p>Die Heeresluftschiffe hatten vier¹ Offiziere an Bord, und zwar</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kommandant 2. Offizier für den Funkverkehr und für die Bewaffnung (Maschinengewehre und Bomben) 3. Offizier für die Navigation 4. Offizier für die Motoren 	<p>Eine Funkausbildungsdauer von drei Monaten entspricht der fachlichen Grundausbildung eines Mannschaftsdienstgrades. Ihre wirkliche Qualifikation mußten sich die Soldaten daher im praktischen Dienst aneignen. Der Offizier für den Funkverkehr kümmerte sich in der Praxis mehr um den aktuellen Funkschlüssel (Ver- und Entschlüsselung von Offiziercodes, Ausgabe der Funkschlüssel) und die Oberaufsicht über den Funksektor. Dies traf insbesondere für den Fall der Notlandung zu: dann mußten natürlich die Funkschlüsselmittel, die Signalbücher u.ä. vernichtet werden².</p> <p>Im übrigen war der Funkoffizier in der Regel auch der Waffen- bzw. Bombenoffizier – das beschäftigte in während des Einsatzes mehr als ausreichend.</p>
<p>Zu jedem Luftschiffhafen gehörte ein Landungstrupp und eine Schiffspflegegruppe. Die Gefangenen verneinten, daß ausschließlich Landsturmmänner die Haltmannschaften stellten. Der Trupp von Temesvar, mit welchem die Gefangenen zusammen war, bestand aus ausgesuchten Leuten. Es gibt ca. 40 Luftschifftrupps³. Die durchschnittliche Stärke des Trupps beträgt ca. 140 Mann. Über die genaue Stärke des Schiffspflegetrupps konnte nichts genaues in Erfahrung gebracht werden.</p> <p>Manchmal war nur der Kommandant aktiver Soldat, während die übrigen drei Offiziere (Fortsetzung nächste Seite)</p>	<p>Wie im Falle der Dienstgrade gab es offensichtlich auch hier eine gewisse sprachliche Verwirrung. Ob dies an der Übersetzung bei der Vernehmung der Luftschiffer lag, oder aber an anderen „Übertragungsfehlern“, die sich später einschlichen, läßt sich nur noch schlecht feststellen. Tatsache ist, daß es einen Landungstrupp gab, der von der Luftschifferkompanie (auch: Luftschiff-Ersatzabteilung) gestellt wurde.</p> <p>Daß der Trupp von Temesvar aus ausgesuchten Leuten bestand, ist einleuchtend. Sie mußten, um die Landungskommandos verstehen zu können (Sicherheit zuerst !), bis (Fortsetzung nächste Seite)</p>

¹ auch die Zahl vier(4) ist nicht absolut – sehr häufig führen einschließlich Kommandant nur zwei Offiziere mit. Wobei die Stellen nach Personallage (Urlaub, Krankheit etc.) besetzt wurden. Die Sollzahl des Luftschiffkommandos freilich bestand auf dem Papier aus eben diesen vier ...

² die sie laut Vorschrift bei einer Angriffsfahrt gar nicht mitführen durften, aber ...
⇒ Anlage „Funkentelegrafie“ Seite 303

³ das deckt sich in keiner Weise mit den Forschungen zu diesem Thema. Danach gab es 24 Luftschifftrupps. Die Briten haben wohl (lediglich) die Zahl der in Betrieb befindlichen Lufthäfen hochgerechnet.
⇒ Kapitel „Besatzungen“ Seite 83/84

Originaltext

Klarstellungen – Erklärungen

der Reserve oder der Landwehr angehörten. Während der Ausbildung hatte jeder Offizier verschiedene Fahrten von unterschiedlicher Länge zu absolvieren¹.

In diesem Zusammenhang ist es von Interesse daraufhinzuweisen, daß das Kommando auf einem Heeresluftschiff hauptsächlich von der Fähigkeit des Betreffenden abhängt. Es ist nicht ungewöhnlich, daß der Kommandant eines Heeresluftschiffes ein Leutnant ist und der 2. Offizier ein Hauptmann.

zu einem gewissen Grad der deutschen Sprache mächtig sein. Da Temesvar zu dieser Zeit politisch-geographischer Bestandteil Österreich-Ungarns war, stellte die Bedingung keine Hürde dar: Siebenbürger Sachsen und Österreicher deutscher Sprache gab es genug am Ort.

Die angegebene Zahl von ca. 40 Luftschifftrupps² deckt sich mit den Untersuchungen des Autors über die Zahl der sich 1916 in Betrieb befindlichen Lufthäfen³.

Die Zahl „140“ bezieht sich vermutlich auf die Luftschiff-Ersatzabteilungen. Sie entspricht der üblichen Stärke von Kompanien. Die Anzahl der sich insgesamt auf dem Lufthafen befindlichen Soldaten⁴ war abhängig von der Zahl der Hallen und stationierten Luftschiffe, der Stärke des Flakpersonals und der Kampf-fliegerstaffel sowie des sonstigen Hilfsersonals einschließlich des administrativen und operativen Stabes. Nach den Recherchen des Autors zählte danach ein normal besetzter und verkehrsmäßig normal genutzter Lufthafen alle Soldaten zusammengerechnet rund 400 Mann. Die (140) Mann der Kompanie reichten nur für Aufstiege und Landungen bei problem-losen Wetterlagen. Bei Nebel und/oder Sturm bedurfte es erheblich mehr Soldaten; diese Situationen gerieten zu sogenannten „alle-Mann-Manöver“⁵ wie es in der Marinesprache heißt.

¹ nicht jeder Offizier*, der diese Ausbildung durchlief, wurde letztendlich in die Luftschiffwaffe übernommen. Wie überall gibt es talentierte Menschen und weniger talentierte. Ungeeignete Bewerber wurde sehr schnell aussortiert und zu anderen Verwendungen kommandiert. Das konnte am selben oder an einem anderen Lufthafen sein, oder in einer völlig anderen Verwendung ...

* sinngemäß gilt das folgende auch für Mannschaften und Unteroffiziere (siehe oben)

² ⇒ vorherige Seite Fußnote 3

³ ⇒ Anlage „Luftschiffer in der Luft und am Boden“ Seite 207 ff.

⁴ ⇒ Anlage „Lufthäfen“ Seite 209 ff.

⁵ ⇒ Kapitel „Einsätze“ Nordholzer Alltag Seite 136

Originaltext	Klarstellungen – Erklärungen
<p>Da bei Kriegsausbruch zum Teil ein Mangel an geeigneten Offizieren bestand, übertrug man das Kommando auch erfahrenen Angehörigen der DELAG¹ und der Parseval-Gesellschaft².</p>	<p>Die hier erwähnten Zivilisten hatten zum Teil Reservedienstgrade (z.B. Ernst A. Lehmann) und wurden entsprechend als Reservisten eingesetzt. Für ungediente Luftschiffführer gab es die Möglichkeit als zivile Ausbilder zu arbeiten. Dr. Eckener, der in Nordholz Marineluftschiff-Besatzungen ausbildete, hatte beispielsweise nur für den Fall einer Gefangennahme immer die Uniform eines Kapitänleutnants an Bord, um so den Kombattanten-Status³ und die damit verbundenen völkerrechtlich zugesicherten Vorteile (Rechte) in Anspruch nehmen zu können. Denn nach der Haager Landkriegsordnung wäre er sonst als bewaffneter Nichtkombattant behandelt worden und hätte im extremsten Auslegungsfall mit der Erschießung durch die Gewaltsamkeit rechnen müssen.</p>
<p>Ein vertrauenswürdiger Zeuge behauptet, daß das Hauptquartier der Heeresluftschiffahrt in Berlin ist. Die meisten anderen geben aber an, daß es an der Westfront in Brüssel oder Namur liegt. Auch das Große Hauptquartier⁴ wurde erwähnt.</p>	<p>Die Verwirrung rührt sicher daher, daß die administrative, logistische Führung von den örtlichen Verbänden geregelt wurde, die operativen Einsatzbefehle dagegen von „ganz oben“, also der OHL kamen. Eine klar erkennbare Kommandostelle wie die des „Führers der Luftschiffe“ (F.d.L.) gab es beim Heer bis zum 8. Oktober 1916 nicht¹.</p> <p>Die „Berlin-Vermutung“ war so abwegig nicht; das zeigte das mehrfache persönliche Eingreifen des Kaisers². Die unklaren Angaben zeigen aber auch, daß es entweder eine gewisse Geheimhaltung gab (nicht so sehr wahrscheinlich) oder aber, daß es der Truppe vergleichsweise egal war, wer letztendlich die</p> <p style="color: red;">(Fortsetzung nächste Seite)</p>

¹ Deutsche Luftschiffahrts Aktien Gesellschaft (= Zeppelin-Konzern)

² das ist die „Luftfahrzeug-Gesellschaft m.b.H.“ in Bitterfeld

³ Kombattant = legaler Kämpfer, ordnungsgemäßer Soldat, darf bewaffnet sein

Nichtkombattant = Zivilist, darf nicht bewaffnet sein; ein bewaffneter, nicht ordnungsgemäß gekennzeichnete Kämpfer kann laut Genfer Konvention bzw. Haager Landkriegsordnung als Partisan standrechtlich erschossen werden (kommt auf den Einzelfall an)

⁴ gemeint ist hier die Oberste Heeresleitung (OHL)



Originaltext

Klarstellungen – Erklärungen

	<p>Einsatzbefehle gab – man hatte andere Sorgen. So kam es in der Folge nur selten zu Nachfragen oder Diskussionen innerhalb der Truppe. Nicht umsonst waren die Luftschiffertruppen für ihre außerordentlich gefestigte Disziplin bekannt. Als es im Oktober bzw. November 1918 an vielen Orten zu Meutereien kam, blieben die Luftschiffer loyal und bewahrten die Ruhe. Bis auf ganz wenige Ausnahmen kam es zu keinen Übergriffen und/oder Befehlsverweigerungen.</p> <p>Es ist zu vermuten, daß der „vertrauenswürdige Zeuge“ nicht dem Offiziersstand angehörte.</p>
--	--

¹ ⇒ Anlage „Zeittafel“ Seite 201

² ⇒ Kapitel „Einsätze“ unter LZ 38 Seite 103 ff.

Blatt N: 048	ssd = gertrud kuck	
	Lothringerstrasse 63 aachen =	
Telegramm Nr.	 Telegraphie des Deutschen Reichs. Aachen, Telegraphenamnt Leitung Nr. _____	 Befördert den _____ um _____ Min. <small>norm. nachm.</small> in Stg. _____ Min. durch _____
Aufgenommen den 8/5 1916		
um 8 Uhr Min. <small>norm. nachm.</small>		
von P. R. durch P. R.		
Telegramm aus _____ + S. temeswar 1. + 392. 48/46. 8/5 12 30 m Ctrbln = jr Min. <small>norm. nachm.</small>	militaerattache athen drahtet ueber sofia text nach amtlicher griechischer meldung zeppelin 5 mai 2 uhr vormittags durch abwehrfeuer an wardarmuendung zur notlandung gezwungen wurde von besatzung vernichter 12 mann der besatzung sollen von entente gefangen sein = luftschiffhafen temeswar leutnant milarch zugel bln	