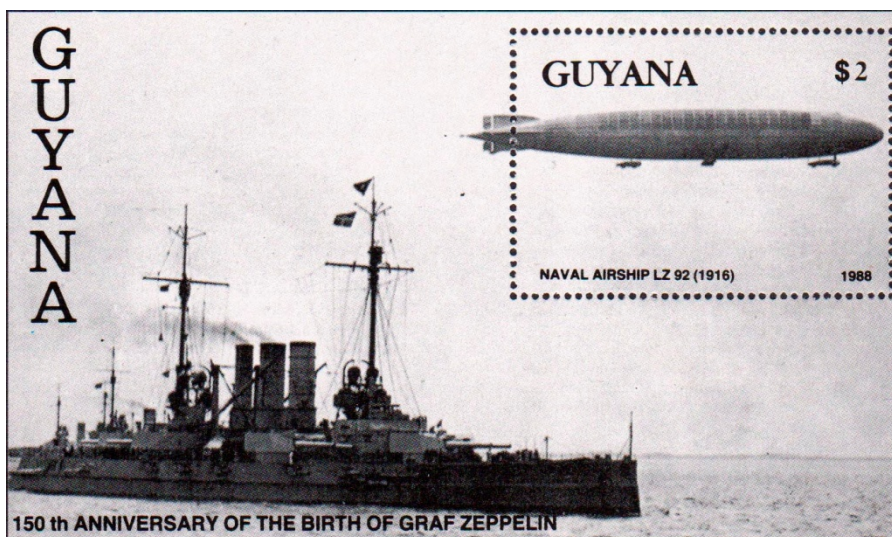


Deutsche Militärluftschiffahrt im I. Weltkrieg

Dr. Dietmar Steidel,
Stellvertretender Vorsitzender der *Motiv-Arbeitsgemeinschaft LUFTFAHRT e.V.*



Marine-Luftschiff L 31 (LZ-72) und Zerstörer „Ostfriesland“ während eines Flottenmanövers in der Nordsee (1916)



Feldpoststempel einer Heeresluftschiffertruppe an der Westfront (1915)

Angeregt durch die Erfolge der französischen Luftschiffahrt in den 80er Jahren des XIX. Jahrhunderts, Ballone zu motorisieren und ihnen dadurch autonome Fahrt und Lenkbarkeit zu verleihen, verfolgte die deutsche Militärführung von Anfang an die Luftschiffahrt in Deutschland mit großer Aufmerksamkeit. Folgerichtig stellte man auf kaiserliche Order im Frühjahr 1886 eine Luftschifferabteilung auf, die in Berlin bei den zwar noch erfolglosen Erstfahrten des Luftschiffes "Deutschland" von Hermann Wölfert



/1/ im Juni 1897 und des Metallluftschiffs von David Schwarz im November des gleichen Jahres mit Personalhilfe und Unterstützungshandlungen assistierte.

/1/



Als ehemalige hochrangige Militärs konnten die deutschen Luftschiffahrt-Pioniere Graf Ferdinand von Zeppelin, August von Parseval oder auch Hans Groß (von der Luftschiffwerft Groß-Basenach) das militärische Potenzial von Luftschiffen allgemein und das ihrer eigenen Konstruktionen sehr

gut einschätzen. Ihr Wirken als Luftschiffkonstrukteure war von Anfang an - stimuliert durch die Militärführung - auf konstruktive Parameter ausgerichtet, um Beobachtungsfahrten, Bombardierungen frontnaher Bereiche und propagandistisch wirksame Bombenangriffe auf Metropolen und militärische Rüstungskomplexe zu ermöglichen. Seit 1909 bestanden seitens des Kriegsministeriums klare Anforderungen an militärisch einsetzbare Luftschiffe, deren Nachweis Ankauf und Übernahme in den Truppendienst verhiessen und dadurch die Produktionskosten und einen wohl kalkulierten Gewinn sicherstellten. Das erste Luftschiff, das auf diese Weise als Z I /3/ in den Heeresdienst übergang und bis 1913 als Militärschulschiff in Metz diente, war das Zeppelin-Luftschiff LZ-3.



13/

Welchem Konstruktionsprinzip die deutsche Heeres- und Marineführung für eine generelle Einführung von Militärluftschiffen den Vorzug geben sollte, blieb bis zu Kriegsbeginn und selbst darüber hinaus länger umstritten. Sollte man wie Frankreich und England auf Prallluftschiffe, wie sie von Parseval /4/ baute, oder konsequent auf den Bau von Starrluftschiffen nach Zeppelin'scher Bauart /3/, setzen?



15/

16/

14/

Oder ließen sich militärische Zweckbestimmungen am besten mit den halbstarren Konstruktionen von Groß-Basenach /5/ oder von Schütte-Lanz /6/ verwirklichen? Die Vorzugsentscheidung zu Gunsten der Zeppelin'schen Metallgerüstluftschiffe basierte schließlich auf der durch die Metallstützkonstruktionen erreichten Stabilität und deren erhöhter Tragfähigkeit gegenüber Prallluftschiffen mit ihrer Knickanfälligkeit und gegenüber den halbstarren Konstruktionen mit ihren hölzernen Gerüsten, die mit zunehmender Schiffsgröße gewichtsspezifisch ins Hintertreffen gerieten.

Zu Kriegsbeginn wurden die vorhandenen Militärluftschiffe bei Heer und Marine zunächst für Beobachtungs- und Aufklärungsfahrten eingesetzt, eine Aufgabenstellung, die bis Kriegsende 1918 für weit über die Hälfte aller Einsatzfahrten galt. Ausgehend von den Erfahrungen mit Fesselballonen, boten die Militärluftschiffe durch ihre Motorisierung, durch ihren schnell zu realisierenden Höhengewinn und durch ihre Reichweite eine hohe taktische und strategische Flexibilität. Ein Nachteil aber blieb: Ihre kolossale Größe bot sich gegnerischen Truppen als ideales Beschussziel dar, für Infanteriewaffen ebenso wie für mit hohem Richtwinkel feuernde Artillerie. Ein Schrapnelltreffer oder eine Gewehrkugel brachten ein Starrluftschiff noch nicht zum Sinken; denn das Tragegas war in mehreren voneinander getrennten Zellen untergebracht. Gasverluste ließen sich durch Ballastabgaben ausgleichen oder bei kleinen Lecks auch während der Fahrt reparieren. Enorme Gefahr aber kam durch den Einsatz von Brand- und Leuchtspurmunition auf, die jedoch zu Kriegsbeginn erst am Anfang ihrer Anwendung stand.



17/

Deutschland trat mit 12 Heeresluftschiffen und dem Marine-Luftschiff L 3 /7/ in den Krieg ein. Ihr erster Einsatz an der Westfront im August 1914 endete für die Heeresluftschiffe Z VI (am 06.08.), Z VII und Z VIII (jeweils am 22.08.) bei Aufklärungsfahrten über Lüttich bzw. über dem Elsass in einem Fiasko. Alle 3 Luftschiffe wurden in relativ geringer Höhe über gegnerischen Truppenmassierungen entdeckt und mit einem Beschuss Hagel aus Infanteriewaffen belegt.

Die Beschädigungen waren in allen 3 Fällen zu groß, als dass die eigenen Standorte noch erreicht werden konnten. Die Notlandungen endeten mit der Zerstörung der Schiffe. Auch L 3 war keine lange Einsatzdauer vergönnt, nach Ausfall aller 3 Motoren trieb das Luftschiff am 17.02.1915 über der Nordsee nach Dänemark ab. Die Besatzung vernichtete nach der Notlandung alle Unterlagen, zündete das Schiff an - und wurde bis Kriegsende in Dänemark interniert.

Anfangs eher unbedeutend waren die Gefahren, die den Luftschiffen von gegnerischen Flugzeugen drohten. In dem Maße aber, wie diese ihre Dienstgipfelhöhe steigern konnten, wurden sie zur tödlichen Gefahr, insbesondere dann, wenn deren MG-Gurte oder Trommelmagazine mit Brandmunition bestückt waren.



/8/

schiff LZ-37 sechs 9-Kilo-Bomben ab, in einem Feuerball schlug das Luftschiff bei Gent auf den Boden auf /8/. Warneford erhielt für sein mutiges Handeln das Victoria Cross.

Umso bemerkenswerter ist die Art und Weise, wie der britische Marineflieger Rex Warneford in der Nacht vom 06. zum 07.06.1915 mit einer Morane-Saulnier Type L zum ersten Luftsieg über ein Luftschiff kam: Er warf aus knapper Überhöhung über dem fahrenden Heeresluft-

Effektiver und weniger gefährlich waren die Aufklärungsfahrten an der Ostfront. Dort war eine geringere Massierungsdichte russischer Truppen anzutreffen als das französische, belgische und britische Truppen an der Westfront praktizierten. Gleiches galt auch für die Ost- und Nordsee. Wichtige britische Minenfelder und Schiffsbewegungen in der Nordsee wurden erkundet, bis die Briten ihrerseits vermehrt Bordflugzeuge und Flugboote einsetzten, um die Aktionen deutscher Marine-Luftschiffe einzuschränken. So wurde das Marine-Luftschiff L 22 am 14.05.1917 von einem Curtiss-Flugboot H-12 /9/ abgeschossen.



/9/



/10/

Kurios mutet hingegen an, wie das Marine-Luftschiff L 23 /10/ auf einer seiner 51 Aufklärungsfahrten am 23.04.1917 sogar zu einer Prise kam. Die Besatzung entdeckte vor der dänischen Küste einen norwegischen Segler, der Luftschiffkommandant vermutete Konter-bande an Bord des Schiffes, entschied sich nieder-zugehen und ein Prisenkommando loszuschicken, das schließlich den Segler übernahm und nach Cuxhaven überführte. Dass der Segler für

England bestimmtes Grubenholz geladen hatte, wirft in bezeichnender Weise ein Licht auf den militärischen Nutzen so mancher Luftschiffeinsätze im I. Weltkrieg. L 23 endete übrigens auf der letzten seiner 3 Angriffsfahrten auf England am 21.08.1917 im Kugelhagel einer Sopwith Pup /11/,

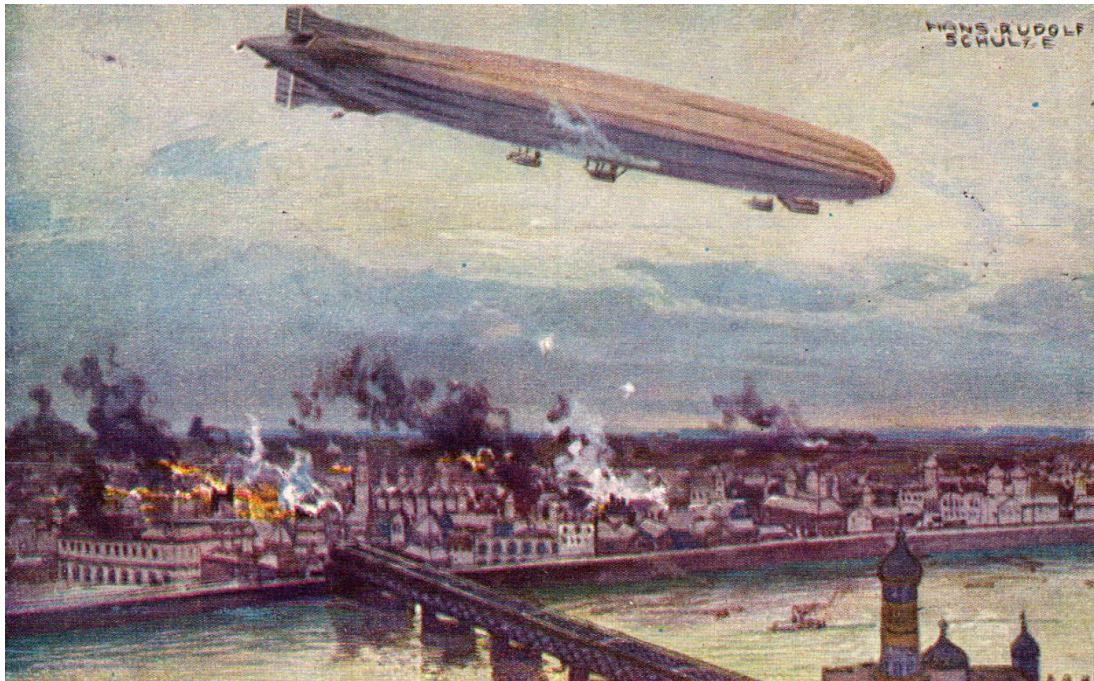


/11/

Keine Überlebenden.

Mit Jahresbeginn 1915 richtete die deutsche militärische Führung ihr Bemühen darauf, Luftschiffe vermehrt für strategische Angriffsfahrten im feindlichen Hinterland zur Bombardierung kriegswichtiger Ziele zu nutzen, verbunden mit der Idee, militärisches Potenzial der Kriegsgegner an deren "Heimatfronten" zu binden, das den Fronteinheiten vor allem in Belgien und Frankreich dann feh-

len sollte. Und man wollte Angst und Schrecken verbreiten, die Widerstandskraft der Bevölkerung schwächen. Die deutschen Heeres- und Marine-Luftschiffe waren auch auf Aufklärungsfahrten mit Spreng- und Brandbomben bestückt, zu Kriegsbeginn mit 3 Sprengbomben zu 50 kg und 20 Brandbomben zu 5,2 kg. Im Kriegsverlauf stiegen die Bombenzuladungen mit der Schiffsgröße auf durchschnittlich 2000 kg mit einem Einzelgewicht von 100-300 kg. Die Bombenschächte befanden sich im Kielbereich unter der Hülle, beim Abwurf kamen Zeiss-Zielgeräte zum Einsatz, mit denen man per Knopfdruck ganz differenziert Sprengbomben, Brandbomben oder Leuchtbomben auslösen konnte. Die Abwehrbewaffnung bestand aus 2-6 Maschinengewehren in Waffenständen im oberen Bereich der Hülle und in den Gondeln. Ziele der Angriffsfahrten waren Städte in Frankreich, Belgien, Polen /12/, Rumänien, Russland und vorzugsweise in Südengland mit London als Schwerpunktziel.



/12/ – Propaganda-Postkarte: Heeresluftschiff Schütte-Lanz SL 2, Warschau bombardierend

Nachdem im Oktober 2014 die erste strategische Angriffsfahrt des Luftschiffs SL 2 mit dem Ziel Paris wegen Witterungsunbilden abgebrochen werden musste, wurde auch immer klarer, dass sich Angriffsfahrten nur bei günstigen Wetterbedingungen durchführen ließen, d. h. in Neumondnächten bei wolkenfreiem oder nur leicht bedecktem Himmel, möglichst ohne Wind. Die erste Bombardierung von Paris gelang in der Nacht vom 20. zum 21.03.1915 durch einen Verband von Heeresluftschiffen, der aus Z X, LZ-35 und SL 2 bestand. SL 2 musste wegen Beschusschäden abdrehen, Z X und LZ-35 konnten ihre Bomben abwerfen, wurden aber beide auf der Rückfahrt ebenfalls durch Beschuss beschädigt, Z X musste nach der Notlandung sogar aufgegeben und abgewrackt werden.

Die größte Luftschiffmassierung des Krieges kam mit dem Geschwaderangriff in der Nacht vom 02. zum 03.09.1916 auf London und Umgebung zustande.



/13/

Das Geschwader bestand aus den Heeresluftschiffen LZ-90, LZ-97, LZ-98 und SL 11 und den Marine-Luftschiffen L 11, L13, L 14, L 16, L 17, L 21, L 22, L 23, L 24, L 30 /13/, L 32 und SL 8. Es stand unter dem Befehl des "Führers der Luftschiffe" Fregattenkapitän Peter Strasser, eines schier besessenen Geschwaderfahrten-Befürworters, dem es bis Kriegsende immer wieder – auch durch Insubordination - gelang, Generalstab, Heeres- und Marineführung einen strategischen und propagandistischen Nutzen von Geschwaderangriffsfahrten zu suggerieren. In Wirklichkeit standen nach

dem Geschwaderangriff vom 02./03.09.1916 den 463 abgeworfenen Bomben, 4 Bombenopfern und Sachschäden in Höhe von 21072 Pfund Sterling der Totalverlust von SL 11 /14/ und der Tod dessen gesamter Besatzung gegenüber.

/14/



/15/

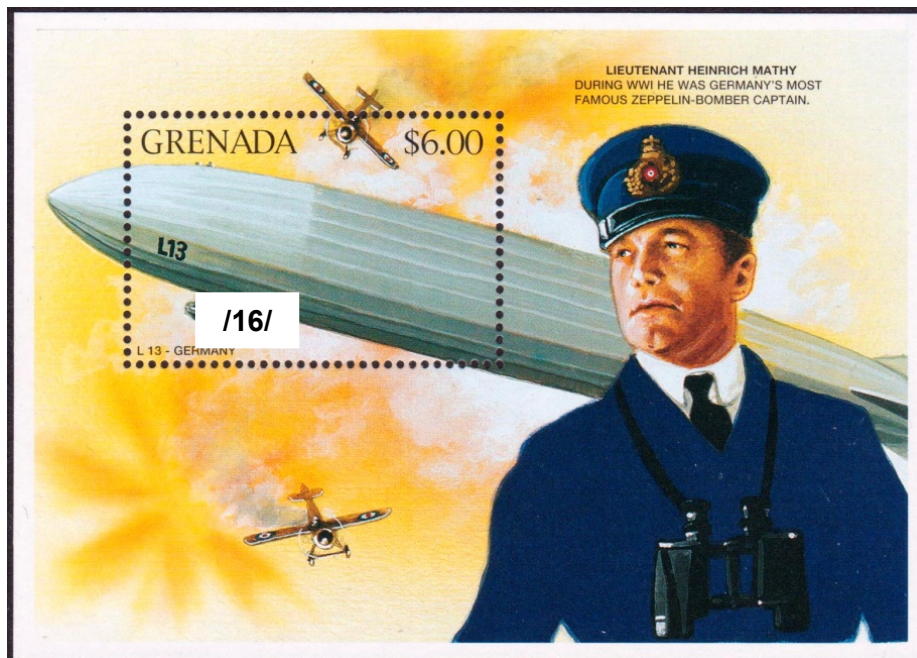
Die Oberste Heeresleitung stieg fortan aus den Angriffsfahrten auf England aus, gab einige der Heeresluftschiffe an die Marine ab und

konzentrierte ihre Luftschiffaktivitäten auf die Ost- und Südostfront.



Bei der Marine hingegen verfestigte sich die Strasser'sche Idee strategischen Erfolg versprechender Angriffsfahrten auf London, Süd- und Mittelengland weiter. Die letzte Angriffsfahrt auf England unter Regie der Marine erfolgte mit 5 Marine-Luftschiffen in der Nacht vom 05. zum 06.08.1918. An Bord des bis dahin modernsten Luftschiffs L 70, das diesen Verband anführte (Länge 211 m, Rauminhalt 62600 m³, Nutzlast 44,5 t, Geschwindigkeit 36,6 m/sec, 7 Maybach-Motoren mit je 260 PS), kommandierte Peter Strasser den Angriff. Er fand bei dieser Fahrt über der englischen Ostküste den Tod, als L 70 von einer Airco D.H.4 /15/ in einer Höhe von 5000 m abgeschossen wurde und die gesamte Besatzung mit in den Tod riss. Ein ähnliches Schicksal hatte bereits L 31 mit seiner Besatzung und dessen Kommandant Heinrich Mathy /16/, der wohl bekannteste deutsche Militärluftschiffführer (15 Angriffsfahrten auf L 13, 6 auf L 31), in der Nacht vom 01. zum 02.10.

1916 erlitten, als L 31 /Titelbild/ von einer Royal Aircraft Factory B.E.2e auf seiner letzten Angriffsfahrt über London abgeschossen wurde.



/16/

Stellt man die Fiktionen der deutschen Heeres- und Marineführung dem Aufwand gegenüber, der aufzubringen war, um ein Luftschiff in die Luft zu bringen, es dort zu halten und wieder zum Ausgangspunkt einer Fahrt zurückzubringen, so bietet sich das Ergebnis eher als ein Desaster als eine halbwegs vorzeigbare Erfolgsgeschichte dar. Immer wieder machten ungünstige Wetterlagen die zu Papier gebrachten Angriffsplanungen zunichte. Dichte Bewölkung, starke Winde, eisige Temperaturen auf großen Fahrthöhen, Manövrieren in plötzlichem Nebel oder in der Dunkelheit mondloser Nächte stellten allzu oft höchste Anforderungen an Besatzungen und an die über das

gesamte Operationsgebiet dislozierten meteorologischen Dienste. Der Aufwand zur Sicherung der Fahrtüchtigkeit war enorm: Wasserstoff und Treibstoffe mussten in großen Mengen hergestellt und auf Vorrat gehalten werden, Luftschiffstandorte mit ihren riesigen Luftschiffhallen /17/ hatten ständige Bereitschaft sicherzustellen und für ihre Eigenverteidigung zu sorgen. Allein der Personalbestand an Haltemannschaften

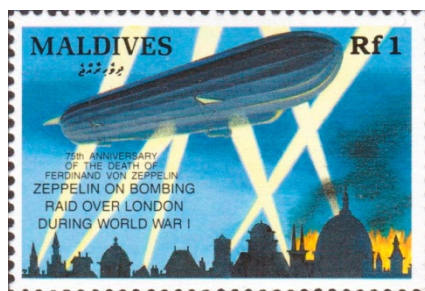
/18/ betrug pro Luftschiff - in Abhängigkeit von dessen Größe - zwischen 50 und 500 Mann.



/17/

Und schließlich das Schlimmste: Die Beschusswahrscheinlichkeit eines solch großen Flugobjektes wie die eines Luftschiffs ließ sich nicht abwenden. Infanterie- oder Schrapnellgeschossen konnte man sich anfangs noch durch Höhengewinn entziehen, nicht aber den sich rasant entwickelnden Militärflugzeugen, die ab 1915 zunehmend Brandmunition einsetzten, und die Flugabwehr brachte neben ihren Kanonen leistungsstarke Scheinwerfer zur Zielfixierung zum Einsatz /19/, gegen deren Ausleuchtung des Nachthimmels auch die in den letzten Kriegsjahren schwarz angestrichenen Luftschiffunterseiten kaum nützten.

/18/



/19/

die durch Witterungseinflüsse und Bombardierung von Luftschiffhallen verloren gingen. 6 wurden aus technischen und Überalterungsgründen abgewrackt.

In eine Effektivitätsbilanz militärisch genutzter Luftschiffe muss man auch die Verluste im Kampfgeschehen, auch vor und nach direkten Kampfhandlungen, einbeziehen. Von den 50 deutschen Heeresluftschiffen gingen 17 durch Feindeinwirkung verloren, 9 durch Witterungseinflüsse, 19 mussten aus Gründen der Überalterung abgewrackt werden. Bei der Marine, die über einen Gesamtbestand von 77 Luftschiffen verfügte, beliefen sich die Einsatzverluste auf 22 Luftschiffe, hinzu kommen 31 Luftschiffe,

Trotz dieser ernüchternden Bilanz hatte sich im Betrieb militärischer Starrluftschiffe eine Eigenheit herausgestellt, die für die Nachkriegsentwicklungen ziviler Luftschiffe von maßgeblicher Bedeutung war - die enorme Reichweite der großen Luftschiffe. Beispiele hierfür sind die Langzeitfahrten von LZ-90 und die Afrikafahrt des L 59 (LZ-104) /20/. LZ-90 hatte im Juli 1917 eine Langzeitbeobachtungsfahrt von 101 Stunden Dauer über der Ostsee absolviert und nach der Landung immer noch für 33 Stunden Treibstoff an Bord.

Mitte des Jahres 1917 waren die deutschen Kolonialtruppen in Ostafrika unter General Paul von Lettow-Vorbeck unter immer ärgere Bedrängnis seitens britischer Truppen geraten. In einem von Kaiser Wilhelm II. ausdrücklich gebilligten Kommandounternehmen sollte L 59 eine Versorgungsfahrt vom bulgarischen Yambol (damaliger deutscher Sprachgebrauch: Jamboli) nach Deutsch-Ostafrika durch-führen, um von Lettow-Vorbeck mit dringend benötigten Nachschubgütern zu helfen. Am 21.11.1917 startete L 59 in Yambol. An Bord waren als Zuladung 7400 kg Munition (Artillerie- und Handgranaten, Gewehrmunition), 3260 kg Infanteriewaffen und Lebensmittelrationen, 2970 kg Medikamente und Verbandsmaterial, 50 kg optische Geräte, 106 kg Post und Bücher.



/20/

Am 23.11.1917 befand sich L 59 bereits auf der Höhe von Khartum (Sudan), als die Besatzung ein Funkspruch erreichte, der zur Umkehr aufforderte, weil von Lettow-Vorbeck sich der englischen Übermacht ergeben hätte. In der einschlägigen Literatur wird noch heute gerätselt, ob die in diesem Funkspruch übermittelte Information den deutschen Stellen durch den englischen Geheimdienst zu-geschoben wurde. Wie dem auch sei, nach knapp 7000 km Fahrt traf L 59 am 25.11. 1917 wieder in Yambol ein, immer noch mit der Hälfte des ursprünglich aufgenommenen Treibstoffs an Bord, der für weitere 64 Fahrtstunden ausgereicht hätte.

Am 07.04.1918 hob L 59 zu einer Angriffsfahrt mit dem Ziel Malta ab. Über der Straße von Otrando explodierte das Luftschiff, nach Beobachtungen eines deutschen U-Bootes ohne Feindeinwirkung, und riss die gesamte Besatzung mit in den Tod. L 59 hatte sich einerseits außergewöhnlich und andererseits auf ganz banale, sinnlose Weise in die erschreckende Bilanz der deutschen Militärluftschiffahrt eingetragen.

Quellen:

- Jürgen Eichler: Luftschiffe und Luftschiffahrt, Brandenburgisches Verlagshaus Berlin - Brandenburg 1993
- Fred Gütschow: Das Luftschiff, Geschichte - Technik - Zukunft, Motorbuchverlag Stuttgart 1985
- Peter Meyer: Luftschiffe, Wehr & Wissen Verlagsgesellschaft Koblenz/Bonn 1985
- Douglas Botting: Die Luftschiffe, Bechtermünz Verlag Eltville 1993
- Douglas H. Robinson: The Zeppelin in Combat, Schiffer Publishing Atglen 1994
- Lord Ventry, Eugene Kolesnik: Jane's Pocket Book of Airship Development, Mac Donald and Jane's Publishers London 1976
- Дирижабли на войне / Сост. В. А. Обухович, С. П. Кульбака, изд. Харвест Минск / Москва 2000

Der Artikel erschien: "Luftfahrt" Nr. 152 / März 2018