

geistert.

Eine besonders abenteuerliche Aktion war die letzte Meßkorbfahrt entlang der englischen Küste vom 2. bis 4. August 1939 – mit 4200 Kilometern die längste Reise des LZ 130. Es ging uns nicht nur darum, englischen Funkverkehr zu erkunden; wir vermuteten, daß die Engländer – wie wir mit dem Funkmeßgerät »Freya« und »Würzburg A« – schon eine Radar-

Luftraumüberwachung hatten und wollten dies meßtechnisch untersuchen. Wir fuhren entlang der englischen Ostküste nach Norden bis zu den Shetland-Inseln. Auf der Rückfahrt stellten wir über dem Meer vor Aberdeen – weil wir dort neuartige Antennenmaste gesehen hatten – die Motoren ab und meldeten nach Stettin einen Motorschaden. So ließen wir uns als Freiballon vom Ostwind in das Land hineintreiben. Unter uns liefen Schnellboote aus, und wir bekamen zum ersten Mal die brandneuen Spitfires zu sehen, die unser Schiff umkreisten; wir fotografierten sie auch. Offensichtlich wurde es den Engländern zu bunt; wir hatten den Bogen überspannt.

Als wir nämlich am Abend des nächsten Tages von dieser Fahrt nach Frankfurt zurückkamen und uns, wie immer auf Langwelle der Flugsicherung zur Landung anmeldeten, ließ man uns wissen, daß eine Landung zur Zeit nicht möglich sei. Wir dachten zuerst an eine Bruchlandung eines Flugzeuges, konnten aber beim Überqueren des Platzes nichts derartiges entdecken. So drehten wir ab und fuhren einstweilen in Richtung Rhön und fragten nochmals an. Wieder erhielten wir die Antwort: »Landung vor Einbruch der Dunkelheit nicht möglich.« Das kam uns dann doch seltsam vor. Ich sagte zu Kapitän Sammt: »Jetzt fahren wir doch zurück nach Frankfurt und versuchen über das UKW-Sprechfunkgerät mit der Landemannschaft selbst zu sprechen. Dann hört uns, wenn wir nur vierhundert Meter hoch sind, kein Franzose, und außerdem können wir dann auf schwäbisch telefonieren, und dann schwätzen wir mit dem Leiter der Haltemannschaft, Fahringenieur Beuerle!« So haben wir es dann auch gemacht. (Diese Sprechfunkverbindung wurde sonst nur zwischen Schiffsleitung und Haltemannschaft während des Landevorgangs benutzt). Von Beuerle mußten wir hören: »Ihr könnt jetzt nicht runter, hier ist ganz dicke Luft. Die Engländer haben auf diplomatischem Weg gegen eure Aktion protestiert. Hier auf dem Platz steht nun eine englische Abordnung, die mit Einverständnis der deutschen Behörden das Schiff unmittelbar nach der Landung inspizieren will. Ihr steht im Verdacht, Euch völkerrechtswidrig verhalten zu haben. Wir überlegen, was wir nun tun.«

Daraufhin sind wir wieder abgedreht. Bald darauf erhielten wir die Anweisungen: Klar Schiff machen, das heißt alle Meßgeräte im Schiff verstecken. Nicht am üblichen hellbeleuchteten Landekreuz landen, wo zwar eine Haltemannschaft steht, sondern am andern Ende des Flugfeldes, wo sich dann die echte Haltemannschaft durch Blinkzeichen bemerkbar machen wird. Nach der Landung alle Breuning-Leute sofort aussteigen lassen. Dafür wird ein SA-Sturm von Frankfurt an Bord gehen als Besatzung.

Der Platzkommandant, Oberst Freiherr von Buttlar-Brandenfels – ein erfolgreicher Marineluftschiffkapitän des ersten Weltkrieges – hatte alles hervorragend organisiert. Die Engländer standen am falschen Landeplatz. Man erklärte ihnen, daß das Schiff aus meteorologischen Gründen an anderer Stelle des Flughafens habe heruntergehen müssen. Bis sie über das Flugfeld zum Luftschiff kamen, waren wir mit Sack und Pack aus dem Luftschiff ausgestiegen und saßen schon im Omnibus zum Frankfurter Hotel »Vier Jahreszeiten«. Die Engländer untersuchten dann das Schiff,

fanden aber nichts, mit dem sie ihren Verdacht hätten beweisen können, und auch die SA-»Passagiere« brauchten ihre Unwissenheit nicht zu heucheln.

Leider waren unsere Ergebnisse auf dem Gebiet der Radarmeßtechnik bescheiden, aber nicht, weil Churchill – wie er es in seinen Memoiren behauptet – die Funk- und Radaranlagen ausschalten ließ sondern aus einem ganz andern Grund. Es war vielmehr die Unvernunft unserer eigenen Leute, über die ich mich grün und blau geärgert habe, die Schuld daran trug, daß wir bei unseren Messungen keine besseren Erfolge haben konnten.

Wir arbeiteten damals schon im Wellenlängenbereich von 2,4 m und 50 cm mit Parabolspiegeln, während die Briten, was uns völlig unbekannt war, ihre Reflexionsmeßtechnik erst im Bereich von 11 bis 12 Meter Wellenlänge entwickelt hatten. Dies bedeutete, daß sie Gruppen von riesigen Antennenmasten aufstellen mußten, wie wir sie zum Beispiel bei Dover gesehen hatten. Wir wollten den Zweck dieser Antennenanlagen auskundschaften. Dabei wurden wir aber durch folgende Einrichtung ungeheuer stark gehindert: General Martini ließ das sogenannte »Funkwetter« für den Nachrichtendienst der Luftwaffe ständig beobachten, damit man wußte, mit welchen Frequenzen zu bestimmten Zeiten am besten empfangen und gesendet werden konnte. Hierfür wurden ständig mit Spezialsendern – wir nannten sie Impulsspritzen – elektromagnetische Impulse aller möglichen Frequenzen und hoher Intensität in den Himmel gestrahlt. Die Messung der Reflexion an der Heaviside-Schicht der Stratosphäre gab dann Aufschluß über die optimalen Bedingungen für den Funkverkehr. Diese Impulse haben gerade im 10 m- und 12 m-Band unsere hochempfindlichen Meßgeräte so stark gestört, daß an eine Feststellung des Zwecks der erwähnten englischen Anlagen nicht zu denken war. Obwohl ich immer wieder von General Martini verlangt habe, daß während unserer Meßfahrten die Vermessung der Heaviside-Schicht unterlassen werde, war dies nicht durchzusetzen.

Ich hatte nicht nur zu der Besatzung des Luftschiffes einen sehr engen, ja freundschaftlichen Kontakt, sondern auch zu den Technikern des LUFTSCHIFFBAU ZEPPELIN ein ganz besonders gutes Verhältnis. In den Jahren 1938/39 hatte ich ja die Radargeräte »Würzburg« und »Würzburg Riese« entwickeln lassen; hierzu brauchte man große, sehr genau arbeitende Parabolantennen, deren Gerüst – wie bei den Luftschiffen – aus Aluminiumprofilträgern bestehen sollte. Es lag also auf der Hand, diese Antennen vom LUFTSCHIFFBAU herstellen zu lassen.

Allerdings mußte ich meine Freunde von Friedrichshafen wie den berühmten Hund zum Jagen tragen. Ich kann mich noch gut daran erinnern, daß Dr. Dürr und der Konstruktionsleiter Ehrle im Jahre 1940 zusammen mit einigen Herren der Firma Telefunken bei mir in Berlin waren; ich wollte mit ihnen zu Absprachen über die Fertigung dieser Teile und möglichst schon über Liefertermine kommen. Die Herren aus Friedrichshafen waren sehr zurückhaltend – es waren eben Schwaben, Landsleute von mir. Dr. Dürr konnte dann sagen: »Ja, da müssen wir uns – glaube ich – einmal überlegen, ob wir das können. Was meinen Sie, Herr Ehrle?«