

Per Hofman Hansen

Zeppelin-styrtet på Fanø

I sommeren 1914 slog den selv lærte fotograf Petrea Lund fra Gørding sig ned i Sønderho. Hun blev berømt med et brag

LOKALHISTORIE – Da Petrea Lund som selv lært fotograf slog sig ned i Sønderho med planer om at fotografere sønderhøninger og sommergæster skete der noget uventet. Hun var hurtig, da hun den 1. september 1915 nåede at fotografere den første zeppelin over Fanø, netop som Første Verdenskrig var brudt ud. Begivenheden blev omtalt i Fanø Ugeblad fire dage senere.

Efter tabet af Sønderjylland til Preussen i 1864 forblev Fanø og Mandø på danske hænder. Under Første Verdenskrig (1914-1918) forholdt Danmark sig som en neutral nation, men på trods heraf fik det også store konsekvenser for mange danskere. I løbet af krigen deltog flere end 30.000 dansksindede nordlesviger i tysk krigstjeneste, hvoraf cirka 5000 mistede livet. Endvidere blev 275 danske handelsskibe sænket, og i alt cirka 700 danske søfolk omkom, deriblandt også søfolk fra Fanø.



Zeppelin L2 med sine mandskabs- og motorgondoler ophængt under det enorme ballonhylster.

Derudover havde krigen ikke de store konsekvenser for fanøboerne hjemme på lille Fanø. Dog kunne dømminger fra de voldsomme begivenheder ude i Europa også mærkes på Fanø. Ikke i form af egentlige krigshandlinger, men mere i form af ilanddrevne søminer, kanontorden fra store søslag mellem tyske og engelske krigsskibe ved Helgoland, tyske flyrekognosceringer og vandflyvemaskiner, der havde forvildet sig for

langt nordpå, og som i visse tilfælde måtte nødlande i Vadehavet omkring Fanø. Men ikke kun fly kunne komme galt afsted, også de enorme 'cigarer' på himlen, zeppelinerne, sås af og til i luften over Fanø.

Luftskib spottet

Krigen ude i Europa var kun en måned gammel, da Fanø Ugeblad den 1. september 1914 for første gang kunne meddele, at "et luftskib af Zeppelin-typen"

med tysk flag kunne ses foretage en rekognoscering langs vestkysten op forbi Mandø og ud for Sønderho. En uges tid senere dukkede endnu en zeppelin op foruden et tysk hydroaeroplan, den daværende betegnelse på en vandflyver.

Mod London

Nogle måneder senere, den 17. februar 1915, sendte den tyske marine to store zeppeliner-luftskibe mod London som bombemål. De var lettet fra lufthavnen Fuhlsbüttel ved Hamborg. Men det kolde og blæsende januarvejr var ikke ligefrem til hverken 'flyvende hollændere' eller flyvende tyske 'skibe' i luften over

Nordsøen. De to zeppeliner blev nemlig snart efter afgang fra Hamborg mødt af et kraftigt stormvejr med snestorm. Datoen var skæbnesvangert nok valgt på grund af det kolde og klare vejr, og fordi det samtidig var nymåne.

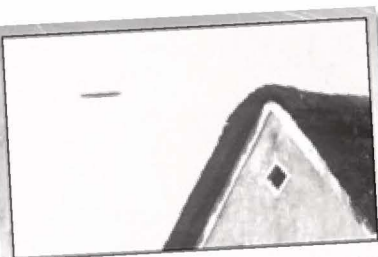
Det ene luftskib, L4, var blevet bygget i august 1914 og havde indtil da foretaget 11 rekognosceringer over Nordsøen. Men her den 17. februar tvang snestormen zeppelineren til at nødlande ved Blåvandshuk. Størstedelen af mandskabet blev reddet, men det lettere beskadigede vrag steg pludselig ukontrolleret op med fire mænd om bord, som sporløst forsvandt i havets iskolde bølger.

Det anden luftskib, L3, var sendt afsted for at



rekognoscere efter engelske undervandsbåde i Skagerrak ud for den norske kyst. Men trods en sydøstlig snestorm fortsatte luftskibet sin kurs nordpå. De kraftige storm- og snebyger indvirkede uheldigt på propellerne. Næste morgen brød en motor i den bageste gondol sammen, men på trods heraf valgte kaptajnen at fortsætte med kun to motorer. Endnu en motor gik i stykker, men blev repareret. Imidlertid var den var ikke i stand til at drive luftskibet fremad med den nødvendige kraft. Der var derfor kun ét at gøre, at vende om ud for Hanstholm. På grund af tæt snevejr måtte luftskibet gå ned i lav højde, så det havde landkending med den jyske vestkyst i håb om at nå frem til den nye zeppelinerhangar i Tønder.

Efter at have passeret Fanø, satte den sidste motor ud. Sydøst-stormen drev nu luftskibet ud mod



Petrea Lunds scoop: En zeppelin over Sønderho.



under Første Verdenskrig



Længde 160 M.
Diameter 17 M.
Tørvægt 28000 kg.
4 Benzinmotorer ialt 720 HK.
4 Mahognipropeller a 5 M. Diameter
Nedstyrtningsdato 17 Februar 1915.

3. paa Fanø Strand.

Nordsøen, og der var ikke andet at gøre end at slippe brint ud af luftskibet, for at komme ned på jorden. Herved mistede mandskabet herredømmet over luftskibet, og det blev slynget med stærke sydlige storm nord på, men på nordspidsen af Fanø brød det helt sammen og blev liggende der. For at forhindre at luftskibet løftede sig måtte de 16 besætningsmedlemmer ét for ét forlade skibet gennem den forreste gondol. Herom fortæller zeppelinernes maskinist, Conrad Schönwaller, mange år senere:

Sidste mand reddet

”Kun jeg var endnu tilbage i den bageste gondol. Da man havde nogenlunde garanti for, at skibet ville blive liggende fast, fik jeg tegn til at komme ned – at gå var umuligt, da

agterskibet befandt sig oppe i en højde af cirka 80 meter. Blot en enkelt ukontrolleret bevægelse kunne få den stadig svævende agterende i en så stærk bevægelse, at luftskibet derved af stormen kunne rive sig løs og drive ud over Nordsøen. Jeg tog en rask beslutning og lod mig glide på enden ned gennem den cirka 80 meter lange løbegang til den forreste gondol – og det gik godt”.

Et par dage senere kunne Fanø Ugeblad

meddele, at da alle mand var kommet fra borde, åbnede luftskibets chef for benzinen og bragte den til at eksplodere. Dette blev gjort for at forhindre, at det skulle drive længere ind over land og eventuelt anrette ødelæggelser på mennesker og bygninger.

Brandpil til vejs

”Fra toppen af en høj klit så jeg en brandpil gå til vejs, og i næste øjeblik slog flammerne himmelhøjt til vejs. Eksplosionen var et prægtigt

Dette postkort af den voldsomme begivenhed, som tiltrak store mængder af nysgerrige, blev en gigantisk salgsartikel.

syn, men varede kun cirka 1 minut – I de følgende dage var der en sand folkevandring til stedet, særlig om søndagen var der mange mennesker ude for at se på skroget, og mange benyttede lejligheden til at skaffe sig en souvenir”, skrev et samtidigt vidne på et postkort til sin far.

En lidt anden opfattelse af den dramatiske afslutning havde Schönwaller dog:

”Da jeg som den sidste havde forladt skibet, og vi havde fjernet vore vigtigste ejendele, skød vi en lyspatron af i skibet og satte det derved i brand – og på denne måde blev luftskibet L3 ødelagt. [...] Næste morgen blev vi under militær ledsagelse ført ud til luftskibets vrage for at bringe bomberne i sikkerhed. Vi tog dem på skulderen og bragte dem i sikkerhed i klitterne, hvor de blev sprængt”.

Husene rystede

Bragene derfra kunne høres over hele Fanø helt ned til Sønderho, og i Nordby rystede husene og ruderne klirrede.

Besætningen førtes til Odense, hvor det var interneret resten af krigen.

Endnu en zeppeliner, L 19, satte sine spor på Fanø. I februar 1916 observeredes zeppelineren L 19 forlist og synkende i Nordsøen. Begge gondoler og en del af hylstret lå under vand. Besætningen på omkring 20 mand stod samlet på toppen af luftskibet, hvor de bad om at blive taget op af en engelsk trawler. Det blev nægtet, da mandskabet på luftskibet var i stort overtal, og alle 16 druknede. Ikke uden grund vakte hændelsen stor forargelse verden over. En af de druknede var



Heinrich Specht og Heinrich Meyers gravstene i Sønderho.

Fakta om zeppelinerne L3 (LZ 24) og L4 (LZ 27)

Bygget maj og august 1914. Længde 158 meter. Diameter 17 meter. Vægt 28 tons. Rumindhold 22.470 kubikmeter, fordelt i 18 brintbeholdere. Fire benzindrevne motorer. Propellerens diameter: Fem meter. To

gondoler. Rækkevidde: 2200 kilometer. Tophastighed: 80 kilometer i timen. Besætning: 16 mand. Armering: To maskingeværer, otte styk 110 pounds bomber, 25 brandbomber og en del ammunition.

maskinist Heinrich Specht, hvis lig blev fundet opskyllet ud for Sønderho Havn et halvt år senere den 23. juli. Hans gravsten kan den dag i dag ses på Sønderho Kirkegård.

To dræbte maskinister

Samme skæbne led ligeledes maskinist Heinrich Meyer, da hans zeppeliner L70 den 5. august 1918 blev beskudt af et engelsk rekognosceringsfly i 5 km højde over Norfolks nordkyst. Luftangrebet var i øvrigt det sidste tyske mod Storbritannien. Alle 22 ombordværende

omkom, hvoraf mange blev begravet på havet. Men Heinrich Meyers lig drev i land på Fanø, hvor han ligger begravet på Sønderho Kirkegård.

Research og tekst:
Per Hofman Hansen



Dieser Artikel wird auf Deutsch auf den deutschen Seiten in der nächsten Ausgabe von Fanø Posten und auf unserer Website erscheinen



Begivenheden var så stor, at også hovedstadsavisen Politiken den 20. februar 1915 bragte både en reportage og endog et øjenvidnes egenhændige skitse af den brændende zeppeliner.

