

# Zeppeline über Fanø im Ersten Welt

Im Sommer 1914 ließ sich die autodidaktische Fotografin Petrea Lund aus Gørding in Sønderho nieder. Sie hatte vor, Sommergäste und Einheimische zu fotografieren, aber dann machte ein abgestürzter Zeppelin Petra sofort berühmt

## LOKALGESCHICHTE

– Als sich Petrea Lund als autodidaktische Fotografin in Sønderho niederließ, um Einheimische und Sommergäste zu fotografieren, geschah etwas Unerwartetes. Sie war schnell, als sie es am 1. September 1915 schaffte, den ersten Zeppelin über Fanø zu fotografieren, gerade als der Erste Weltkrieg ausgebrochen war. Das Ereignis fand vier Tage später in der Wochenzeitung Fanø Ugeblad

Erwähnung. Nach dem Verlust von Süderjütland an Preußen im Jahr 1864 blieben Fanø und Mandø in dänischer Hand. Obwohl sich Dänemark während des Ersten Weltkriegs (1914-1918) neutral verhielt, hatte dieses Ereignis für viele Dänen weitreichende Folgen. Mehr als 30.000 dänisch gesinnte Nord-schleswiger nahmen am deutschen Kriegsdienst teil, von denen etwa 5.000 ihr Leben verloren. Darüber hinaus wurden 275 dänische Handelsschiffe versenkt, und insgesamt starben etwa 700 dänische Seeleute, darunter Seeleute aus Fanø.

Als der Krieg kam Ansonsten hatte der Krieg keine schwerwiegenden Folgen für die Bewohner der kleinen Insel Fanø. Trotzdem waren die Ausläufer der gewaltsamen Ereignisse in Europa auch auf Fanø zu spüren. Nicht in Form eigentlicher Kriegshandlungen, sondern eher in Form von landgestützten Seeminen, Kanonendonner von großen Seeschlachten zwischen deutschen und englischen Kriegsschiffen bei Helgoland, deutscher Flugzeugaufklärung und in Form von Wasserflugzeugen, die sich zu weit nach Norden verirrt hatten

und teilweise im Wattenmeer um Fanø notlanden mussten. Aber nicht nur Flugzeuge konnten in Not geraten, auch die riesigen „Zigarren“ am Himmel, die Zeppeline, waren gelegentlich über Fanø in der Luft zu sehen.

Der Krieg in Europa war erst einen Monat alt, als die Wochenzeitung Fanø Ugeblad am 1. September 1914 zum ersten Mal verkündete, dass "ein Luftschiff vom Zeppelin-

(Hydro-Aeroplane) ein weiterer Zeppelin auf.

Wenige Monate später, am 17. Februar 1915, schickte die Deutsche Marine zwei große Zeppelin-Luftschiffe als Bombenziele nach London. Sie waren vom Flughafen Fuhlsbüttel in Hamburg gestartet. Aber das kalte und windige Januarwetter war weder für „fliegende Holländer“ noch für fliegende deutsche „Schiffe“ in der Luft über der Nordsee geeignet. Die beiden Zeppeline wurden kurz nach dem Start in Hamburg von einem schweren Schneesturm erfasst. Das Datum war schicksalhaft genug wegen des kalten und klaren Wet-

ters und weil gleichzeitig Neumond war. Eines der Luftschiffe, die L4, war im August 1914 gebaut worden und hatte bis dahin 11 Aufklärungsmissionen über der Nordsee durchgeführt. Aber an diesem 17. Februar zwang der Schneesturm den Zeppelin zu einer Notlandung in Blåvandshuk. Der größte Teil der Besatzung wurde gerettet, aber das leicht beschädigte Wrack stieg plötzlich unkontrolliert mit vier Männern an Bord auf, die spurlos in den eisigen Wellen des Meeres verschwanden.

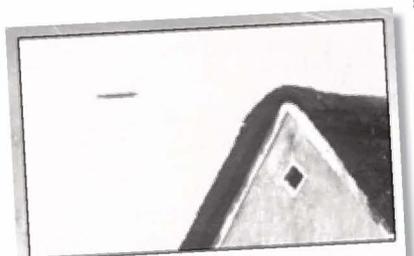


Diese Postkarte von dem sensationellen Ereignis, das viele Neugierige anzog, wurde zu einem Verkaufsschlager.



Zeppelin L2 mit Mannschafts- und Motorgondeln unter der riesigen Ballonhülle.

Typ" mit einer deutschen Flagge gesichtet wurde, dass entlang der Westküste bis nach Mandø und vor Sønderho Aufklärungsflüge durchführte. Eine Woche später tauchte neben einem deutschen Wasserflugzeug



**UGENS NYKEDER.**  
Et Zeppeliner-Luftfartstøi laas i Tidsskøj fra Fanø mellem Kl. 10 og 11 Fm. Det som Syd fra langs Skelvig's Bøstift og Randede Kl. 10 1/2 ca. 2 Mit Vest for Sønderho. Der holdt det sig hoverende en Tid, drejede i forskellige Retninger, vendte derpaa Syd øst og var snart uden for Synsbilde. At det var ude paa Retningsfejling, var tydeligt, men om det var Gødsjerg og Forholdene deconstruere, der fulde undersøges, eller om det var den engelske Flaade, man tænkte sig i bore Forsvande, er ikke saa godt at vide, maatte fulde begyde Vels undersøges samtids. Luftfartstøi var meget tydeligt fra Fanø og blev set af en stor Del, dels med blotte Øjne og dels med Riffert.

Petrea Lunds Scoop: Ein Zeppelin über Sønderho.

Schwere Stürme Das zweite Luftschiff, L3, war zur Aufklärung englischer U-Boote im Skagerrak vor der norwegischen Küste entsandt worden. Aber trotz eines südöstlichen Schneesturms setzte das Luftschiff seinen Kurs nach Norden fort. Die schweren Stürme und Schneeschauer wirkten sich unglücklich auf die Propeller aus. Am nächsten Morgen fiel ein Motor in der hinteren Gondel aus, und trotzdem entschied sich der Kapitän, mit nur zwei

Motoren weiterzufahren. Ein weiterer Motor versagte den Dienst, wurde aber repariert. Er war aber außerstande, dem Luftschiff den notwendigen Vortrieb zu geben. Die einzige Lösung war also, vor Hanstholm kehrt zu machen. Aufgrund von starkem Schneefall musste das Luftschiff auf niedrige Sichthöhe gehen, um der Westküste Jütlands folgen zu können, in der Hoffnung, den neuen Zeppelin-Hangar in Tondern zu erreichen.

Nachdem das Luftschiff Fanø passiert hatte, setzte der letzte Motor aus. Der Südoststurm trieb das Luftschiff nun in Richtung Nordsee, und es blieb nichts

weiter übrig, als Wasserstoff aus dem Luftschiff abzulassen, um zur Erde zu gelangen. Dabei verlor die Besatzung die Kontrolle über das Luftschiff, und es wurde gewaltsam zu Boden geschleudert, wodurch der Rumpf in zwei Hälften zerbrach. Das Schiff wurde dann mit dem starken Südoststurm nach Norden getrieben, um an der Nordspitze von Fanø endgültig zu zerbrechen und liegen zu bleiben. Unsicherzustellen, dass das Luftschiff am Boden blieb, mussten die 16 Besatzungsmitglieder das Schiff nacheinander durch die vordere Gondel verlassen.

## Maschinist erzählt

Conrad Schönwalder, der Maschinist des Zeppelins, erzählt uns viele Jahre später davon:

„Ich war der Letzte in der hinteren Gondel. Als einigermaßen sicher abzu-sehen war, dass das Schiff liegen bleiben würde, gab man mir Zeichen herunterzukommen – gehen war unmöglich, da sich das Heck in einer Höhe von etwa 80 Metern befand. Nur eine einzige unkontrollierte Bewegung konnte das noch schwebende Heck in so starke Bewegung bringen, dass sich das Luftschiff durch den Sturm losreißen und auf die Nordsee hinaus



# krieg



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

chlager.

„Von der Spitze einer hohen Düne sah ich einen Feuerpfeil aufsteigen, und im nächsten Moment stiegen die Flammen in den Himmel. Die Explosion war ein prachtvoller Anblick, dauerte aber nur etwa 1 Minute. – In den folgenden Tagen gab es eine wahre Völkerwanderung zu dem Ort, vor allem sonntags waren viele Leute draußen, um den Rumpf zu betrachten, und viele nutzten die Gelegenheit, um sich ein Souvenir zu besorgen“, schrieb ein Zeitzeuge auf einer Postkarte an seinen Vater.

### Dramatische Ende

Eine etwas andere Sicht auf das dramatische Ende hatte Schönwalder jedoch:

„Als ich als letzter das Schiff verließ und wir unsere wichtigsten Habseligkeiten entfernt hatten, schossen wir eine Leuchtpatrone im Schiff ab und zündeten sie an – und so wurde das Luftschiff L3 zerstört. [ . . . ] Am nächsten Morgen wurden wir unter militärischem Geleit zum Wrack des Luftschiffs gebracht, um die Bomben in Sicherheit zu bringen. Wir nahmen sie auf die Schultern und brachten sie in die Dünen, wo sie in die

waren. Damit sollte verhindert werden, dass es weiter ins Landesinnere treibt und womöglich Menschen und Gebäude verwüstet.

driften konnte. Ich traf eine schnelle Entscheidung und ließ mich am Po durch den rund 80 Meter langen Laufgang zur vorderen Gondel gleiten – und es ging gut.“

Ein paar Tage später konnte die Wochenzeitung Fanø Ugeblad vermelden, dass der Kommandant des Luftschiffs den Treibstoffhahn geöffnet und das Luftschiff zum Explodieren gebracht hatte, nachdem alle Mann von Bord gegangen

*Das Ereignis war so bedeutsam, dass auch die Hauptstadtzeitung Politiken am 20. Februar 1915 sowohl eine Reportage als auch eine eigenhändige Skizze eines Augenzeugen vom brennenden Zeppelin brachte.*



Ruinerne paa Stranden.

Et Øjensvidne har sendt os denne lille Skitse af det tyske Luftskib L III's Stranding paa Fanø i Onsdags. Stedet, hvor Luftskibet dalede ned og brændte, ligger omtrent en halv Mil fra Kurhotellet. Som man ser, er der af den store Zeppelin kun tilbage et Virvar af forskellige Jerndele. Noogle Soldater fra den lille Afdeling af Sikringsstyrken, der ligger i Nordby, blev stillet paa Vagt ved Ruinerne, indtil det nødvendige Oprydningsarbejde kunde begynde.



Die Grabsteine von Heinrich Specht und Heinrich Meyer in Sønderho.

der Ertrunkenen war der Maschinist Heinrich Specht, dessen Leiche sechs Monate später, am 23. Juli, vor dem Hafen von Sønderho angespült wurde. Sein Grabstein ist noch heute auf dem Friedhof von Sønderho zu sehen.

### Zweimal Heinrich

Dasselbe Schicksal ereilte auch den Maschinisten Heinrich Meyer, als sein Zeppelin L70 am 5. August 1918 von einem englischen Aufklärungsflugzeug in 5 Kilometer Höhe über der Nordküste von Norfolk beschossen wurde. Der Luftangriff war übrigens der letzte deutsche Angriff auf Großbritannien. Alle 22 Mann an Bord kamen um, viele von ihnen fanden ihr Grab auf See. Nur Heinrich Meyers Leiche trieb auf Fanø an Land, wo er auf dem Friedhof von Sønderho begraben liegt.

Übrigens gibt es einen Stummfilm mit Einheimischen, die das Wrack untersuchen. Sieh hier: [danmarkpaafilm.dk/film/zeppelins-nedstyrning](http://danmarkpaafilm.dk/film/zeppelins-nedstyrning).



Luft gesprengt wurden.“

Die Knalle von dort waren überall auf Fanø bis nach Sønderho zu hören, und in Nordby erzitterten die Häuser und die Fensterscheiben klirrten.

Die Besatzung wurde nach Odense gebracht, wo sie für den Rest des Krieges interniert wurde.

### Noch ein Sturz

Noch ein Zeppelin, L 19, hinterließ seine Spuren auf Fanø. Im Februar 1916 wurde das Versinken von Zeppelin L 19 in der Nordsee gesichtet. Beide Gondeln und ein Teil der Hülle lagen unter Wasser. Die Besatzung von etwa 20 Mann stand zusammen an der Spitze des Luftschiffs, wo sie darum baten, von einem englischen Trawler

aufgenommen zu werden. Das wurde abgelehnt, da die Besatzung des Luftschiffs in großer Überzahl war, und alle 16 ertranken. Nicht ohne Grund sorgte der Vorfall weltweit für große Empörung. Einer

## Fakten zu den Zeppelin L3 (LZ 24) und L4 (LZ 27)

Erbaut im Mai und August 1914. Länge 158 Meter. Durchmesser 17 Meter. Gewicht 28 Tonnen. Volumen 22.470 Kubikmeter, verteilt auf 18 Wasserstoffbehälter. Vier Benzinmotoren. Durchmesser der Propeller: 5 Meter. Zwei

Gondeln. Reichweite: 2200 Kilometer. Höchstgeschwindigkeit: 80 Kilometer pro Stunde. Besatzung: 16 Mann. Bewaffnung: Zwei Maschinengewehre, acht 110-Pfund-Bomben, 25 Brandbomben und Munition.

