

Historien om en af de store zeppelinere under 1. Verdenskrig

Den tyske zeppelin L23 blev færdigbygget og indsat i krigen den 8. april 1916.

Den havde byggenummer LZ66 og var 178,5 meter lang og 18,7 meter i diameter. Til fremdrivning var den udstyret med fire Maybach HSLu motorer på hver 240 hk. Flyvehastigheden var 90 km i timen, og fartøjet havde brændstof med til 30 timers flyvning, hvilket gav en stor aktionsradius.

L23 blev stationeret ved luftskibsbasen i Tønder, men var i en kort periode fra den 29/4 til den 9/11 1916 ved luftbasen Nordholz i nærheden af Cuxhaven.

Luftskibet var på 51 rekognosceringstogter og udførte desuden tre bombetogter over England, hvor det kastede i alt 5.254 kg. bomber.

Rekognosceringstogterne blev fortrinsvis udført i Nordsøen og langs Jyllands vestkyst.



L23 på rekognoscering sammen med tyske flådestyrker

Under "Jyllandsslaget" den 31. maj 1916 skulle L23 patruljere vest og nord for Helgoland, men så intet til flåderne i det store søslag, som foregik længere nord på. L23 meldte om lavt skydække og diset vejr med en sigtbarhed på omkring 1000 meter i patruljeområdet.

Det var farligt og meget koldt at være besætningsmedlem på en zeppelin. Zeppelinere var store og klodsede, og

som opdrift brugtes den eksplosive luftart brint. De var forholdsvis langsomt flyvende samt svære at manøvrere og lande i dårligt vejr.

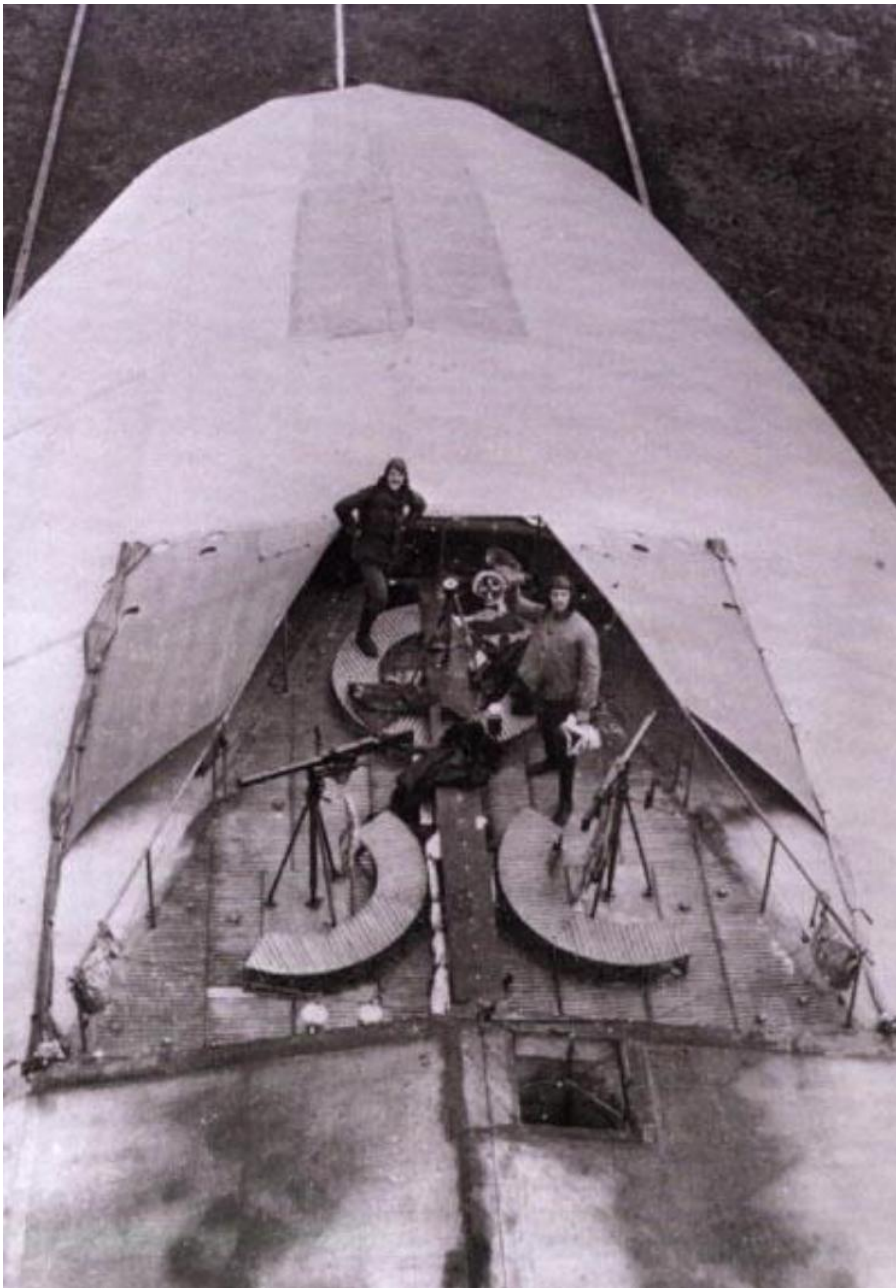
De kunne flyve i helt op til 6000 meters højde, hvilket gjorde dem næsten urørlige, når de om natten, i stor højde kom helt lydløse, ind over England med en bombelast.



De halvt åbne gondoler var meget udsat for vind og kulde, hvorfor besætningen var klædt i polartøj og lædertøj. Udover kulden var besætningen udsat for højdesyge, når de var oppe i de største højder.



Skytterne, som skulle stå øverst på zeppelinene var iført store filtstøvler, lædertøj og læderhjelme som var foret med skind. Læg også mærke til muffediserne af skind, som var monteret på et bælte. I filtstøvlerne var der hverken hårde såler eller metalbeslag, for ikke at beskadige de lette materialer i zeppelinene.



Særlig skytterne på toppen af zeppelinerne var udsat for kulden. Temperaturerne faldt, jo højere zeppelineren kom op, ligesom der var stor afkøling på grund af vind. Zeppelinerne var i luften i mange timer og til tider over et døgn

De kunne sidde lidt i læ af sejldugen, men ellers var der var ingen varme, hverken fra motorerne eller andet.

Opbringning af en bark

Den 23. april 1917 opbragte LZ 120 den norske bark "Royal" 85 sømil ud for Bovbjerg fyr. Det er første gang i historien, det lykkedes et luftskib at kapre et sejlskib.

Det foregik ved, at luftskibet kastede en bombe lige foran sejlskibet, hvorefter den norske besætning gik i bådene, da de klart forstod meningen. Luftskibet gik derefter forsigtigt ned over den ene redningsbåd, hvor de bad om skibets papirer.

Da det stod klart for den tyske luftkaptajn Ludvig Bochholt, at skibet var på vej til England med minetømmer, overførte han zeppelinerens næstkommanderende, Leutnant zur See, Otto Haman, og fem besætningsmedlemmer til sejlskibet.

Den norske besætning blev først låst inde på deres kvarter, men da det kneb tyskerne at manøvrere skibets sejl, blev besætningen sat fri og beordret til at sejle skibet.



Zeppeliner L23 ført af Kapitänleutnant Bochholt kaprer den norske bark "Royal" den 23. april 1917. Maleri af Adolf Boch.

Royal blev derefter ført til Cuxhaven, hvortil de ankom den 25/4, og hvor det blev prisedømt (beslaglagt og solgt).

"Royal" sejlede herefter under forskellige tyske rederier både under og efter krigen, indtil det blev solgt til ophugning i 1924.

Nedskydningen af "L23"

Den 21. august 1917 om morgenen var der engelske flådestyrker ud for Jyllands vestkyst. De blev observeret af zeppeliner "L23", der fulgte dem. "L23" sendte løbende radiomeldinger hjem om de fjendtlige skibes positioner og antal. For ikke at blive ramt af krydsernes kanonild holdt luftskibet sig i så stor højde og afstand, at de var uden for rækkevidde.

L 23 blev på dette tidspunkt ført af Oberleutnant zur See, Bernhard Dinter, med en 18 mands besætning.

Den fjendtlige styrke bestod af fire mindre krydsere og 15 destroyere, som sejlede i nordlig retning langs Jyllands

vestkyst. De deltog i operationen, hvor HMS "Abdiel", HMS "Blanche", HMS "Bellona" og HMS "Royalist" havde udlagt minefelt nr. 57 lidt syd for Hvide Sande, et minefelt, som bestod af 320 miner.

På zeppelineren var man ikke klar over, at en af de engelske krydsere var udstyret med et fly, som kunne sendes op ved hjælp af et katapultarrangement. Det var noget helt nyt i søkrigshistorien, og noget som tyskerne slet ikke havde regnet for en mulighed.

L 23 havde lagt sig bag den nordgående eskadre og opretholdt

kontakten. På højde med Søndervig ville de britiske styrker ikke observeres mere, derfor drejede eskadren op mod vinden og holdt den nye kurs et par sømil. Chefen for eskadren gav derefter HMS "Yarmouth", som var det bagerste skib, befaling til at få en flyver i luften. HMS "Yarmouth" var det første krigsskib, der var udrustet med en flyver (en Sopwith Pup), i en katapult og det var også første gang føreren af flyet, flyverløjtnant B.A. Smart, skulle prøve at lette fra "Yarmouth".

Straks da de fra zeppelinieren opdagede flyet, forsøgte man at undvige, men forgæves. Flyet indhentede luftskibet. I en højde af 2000 m lykkedes det den britiske pilot i en afstand af kun 20 m at skyde L 23 i brand, hvorefter L 23 styrtede brændende i havet. Hele besætningen på 19 mand omkom.

Det lille fly var i alt en time i luften, hvorefter det landede på vandet ved siden af HMS "Prince", hvorfra piloten blev bjerget op. Det var første gang, at en flyver var startet fra et skib og havde foretaget en nedskydning.

Da radiosignalerne fra L23 ophørte, sendte tyskerne et fly op fra List, ligesom første Torpedoboots Flottille sendtes mod nord for at lede efter L 23, men de fandt intet.

Først om aftenen meldtes fra en anden tysk flyver, at man herfra havde observeret vragester fra zeppelinieren 25 sømil VNV for Lyngvig.

Et dansk øjenvidne

I Ringkjøbing Amts Dagblad omtales nedskydningen lørdag den 25. august:

Som meddelt både fra engelsk og tysk side blev der i tirsdags skudt en zeppelin ned ud for den jyske vestkyst. Det meddeles os nu, at ødelæggelsen skete ud for Stadil Fjord.

Ved 8 tiden tirsdag morgen så en voksen søn af gårdejer Niels Aarup i Mejlby ved Stadil ude over havet, meget højt til vejrs, lidt sydvest for Mejlby, en zeppelin der øjensynligt styrede mod øst, som om den vilde søge at undslippe fjender på havet. Pludselig slog en stærk flamme ud fra zeppelinieren, der straks efter med stor fart styrtede mod havet med en lang stribe af lys røg efter sig.

Sønnen kaldte straks på sin fader; men inden denne kom ud, var zeppelinieren styrtet ned bag klitterne.

Begge så nu en mørk røg stige op fra nedstyrtningsstedet; det blev ved at ryge et kvarters tid. Man kunne ikke for klitrækken se, om der var krigsskibe på havet, ligesom man heller ikke havde bemærket kanonade.

Så vidt vides er der endnu intet drevet i land fra den ødelagte zeppelin, men med den vind, der har hersket de sidste dage, er det sandsynligt, at lig af den omkomne besætning vil drive ind.

Pilotens egen beskrivelse af nedskydningen af L23

Efter at være skudt ud med flyveren fra skibets katapult, steg jeg langsomt op i over 9000 fods højde, hvor jeg fladede ud og opnåede en fart af 110 miles i timen. Derefter fløj jeg ned mod den aluminiumsfarvede zeppelin, som hurtigt voksede i størrelse, jo nærmere jeg kom.

Jeg kunne se en mand ved et maskingevær på toppen af zeppelinieren. Jeg var i en højde af 7000 fod og zeppelinieren var 1000 fod under i en vinkel af 45 grader. Jeg skubbede styrepinden frem og dykkede med stor hastighed ned mod zeppelinieren i en retning, så jeg kunne skære ned under den et par meter agten for. Der var en sønderrivende



Billedet er et nyere grafisk arbejde af Jon Field ,med den britiske pilot Bernard Arthur Smart i sin Sopwith Pup som skyder L23 i brand ca. 40 km vest for Krylen nord for Søndervig ved den jyske vestkyst.

støj fra motorens og vingernes barduner, og for mig forsvandt jorden, himlen og havet, så kun det store runde sølvfarvede objekt var tilbage. Jeg trak i stangen der aktiverede maskingeværet, hvorved jeg med det samme konstaterede, at jeg havde fejlbedømt den vinkel, hvori maskingeværet var monteret på flyet, da en strøm af mine brandkugler gik for højt.

Jeg rettede flyets kurs ind og skød igen. Maskinen slingrede på grund af den store hastighed men jeg nåede lige at se brandkuglerne ramme ind i den ene ende af zeppelineren, hvorefter jeg frøs til is! I min iver efter at ramme troede jeg kursen var holdt for længe, så jeg ikke selv ville kunne undgå en kollision. Jeg skubbede joysticket hurtigt fremad og dykkede brat uden at støde ind i noget. 3000 fod lavere glattede jeg ud og vendte for at se, hvad der var sket. Her kunne jeg se, at agterenden af zeppelineren var et flammehav, og den faldt skråt nedad så næsen pegede imod himlen i en vinkel på 45 grader, medens flammerne hurtigt spredtes op ad zeppelineren.

Jeg så et objekt flyve væk fra den forreste ende af zeppelineren. Jeg tog det først for at være en del af det stof, zeppelineren var lavet af, men da jeg så nærmere efter var det en mand i en faldskærm. Han svævede ned, og da han forsvandt ned mod havet var jeg den eneste i rummet.

Den faldende zeppeliner havde også nået havet, hvor kun spidsen var intakt. Det brændte stadig og fortsatte med at brænde på vandet i tre til fire minutter. Røgen havde ændret sig til en sort farve, sandsynligvis på grund af olietankene. Jeg var et godt stykke væk fra nedstyrtningsstedet, da flammerne døde ud, men en enorm røgsky gik op i

stor højde og fortsat hang der over havet.



Hvem var manden i faldskærmen? Det må have været en af topskytterne fra forenden af zeppelineren. Han reddede livet i første omgang ved hjælp af faldskærmen, men måtte lide druknedøden da han faldt i havet og der ikke var noget til at samle ham op.

Jeg begyndte at se efter skibene fra min flåde, som jeg skulle møde på min styrbords side. Efter 15 minutter kunne jeg stadig ikke se dem, så jeg var begyndt at tænke på at flyve til Danmark for at nødlande der. Pludselig fik jeg øje på dem 7-8 miles til bagbord. De havde set røgen fra zeppelineren og troet, at det var den tyske flåde, hvorfor de havde forandret kurs for at komme i en bedre position til kamp.

Jeg skulle nu forsøge at lande på havet i en flyvemaskine, som havde hjul og som kun var beregnet til landing på land. Jeg satte den langsomt ned på vandet tæt foran to destroyere som sejlede tæt ved hinanden. Maskinen ramte hårdt på vandet, og sank hurtigt

ned med næsen. Under landingen havde jeg udløst nogle luftposer på halen, så maskinen ikke umiddelbart ville synke helt, hvorfor jeg kravlede op på halen af flyet.

I løbet af kort tid var der udsat en båd fra den ene destroyer, som samlede mig op. Ombord var officererne meget lettede over at høre, at der ikke var tyske flådeenheder inden for flyverens synsvidde, en oplysning som blev formidlet videre til de andre skibe.

Piloten

Bernard Arthur Smart var en af de dygtigste britiske piloter under den første verdenskrig. Udover nedskydningen af "L23" var han en af pionererne ved start fra katapulter og start og landing på det første hangarskib. Han var også en af de piloter, der udførte angrebet på zeppelinbasen i Tønder, hvor både luftskibshallerne og to zeppelinere blev ødelagt. Efter dette angreb landede han

efterfølgende på havet ud for Lyngvig Fyr, hvor han reddede sig op på halen af det synkende fly. Efter 15 minutters forløb sank flyet, hvorefter han lå i vandet, indtil en båd fra HMS "Violent" samlede ham op i lidt forkommen tilstand. Da flyet sank mistede han redningsvesten, hvorfor han slugte noget vand inden han blev reddet op i båden.

Han blev senere inviteret om bord på admiral Sir David Beattys flagskib, hvor han til sin egen store overraskelse blev introduceret for Kongen. Kongen vidste næsten alt om begivenheden med "L23" og stillede mange relevante spørgsmål. Kongen gav B.A. Smart en BAR oven i hans tidligere DSO Der blev givet håndtryk, hvorefter der blev hilst ud.

B.A. Smart stoppede som pilot og kaptajn i Royal Air Force i 1919 efter krigens afslutning og blev forretningsmand. Han døde i Luton i maj måned 1979 i en alder af 87 år.



DSO (Distinguished Service Order) Blev givet for stor indsats i kamp.

På Dix Noonan Web medaljeauktion solgtes den 7. marts 2011 effekter fra Bernard Arthur Smart.

Auktionsnummeret indeholdt hans DSO medalje med en indrammet beskrivelse, et brev til hans mor med hans håndskrevne beretning om nedskydningen af "L23", to gamle fotografier med fly og officerer på HMS "Furious" og et halvt propelblad fra et af hans gamle fly. Hammerslaget blev 63.000 pund plus auktionsomkostninger.

Besætningen fra "L23"

Hele besætningen fra "L23" på 19 mand omkom. Alle var forholdsvis unge mennesker først i tyverne, men en enkelt var 35 år. De fleste forsvandt i havet og har ingen kendt grav.



Føreren af L23 var Oberleutnant zur See, Bernhard Dinter

Han blev født den 10.1.1889 i Potsdam - Indtrådt i marinen 1.4.1908 - Fähnrich zur See 10.04.1909 - Leutnant zur See 27.09.1911 og Oberleutnant zur See 19.09.1914.

Tjenestesteder: S.M.S. Brandenburg fra 1911 - II Marine-inspektion, Wilhelmshaven fra 1912 - S.M.S. Stuttgart: F.T.-Offizier (signalofficer) og Adjutant fra 1914 til 1915 Marine Luftschiffabteilung (Marine Luftschiff Detachment Dresden) - Führer der Luftschiffe, Wachoffizier.

Kommandant på L23 i Tønder fra den 14. juni 1917 til 21. August 1917.- 21.8.1917 omkommet 28 år gammel ved nedskydningen af L 23



Næstkommanderende "L23" var Leutnant zur See der Reserve Otto Hamann

Han blev født den 6.4.1891 i Cottbus - Indtrådt i marinen 6.10.1913 - Leutnant zur See der Reserve 8.2.1916. - EK. II. - Schlesien indtil dec. 1916 - Marine Luftschiff Abteilung, L 23, Wachoffizier - 22.8.1917 omkommet 26 år gammel ved nedskydningen af L 23

Otto Hamann var også den officer, der førte den kaprede norske bark "Royal" ned til tysk havn efter kapingen vest for Bovbjerg.

De øvrige 17 besætningsmedlemmer på L23 var:

MaschMt. Johannes Buhr
ObSteuermandMT. William Deglau
ObMtr. Ernst Dittmer
ObMaschMt. Konrad Grebenstein
SigMt. Otto Hamer
FTMtr. Jacob Harnecker
MaschMT. Hermann Jaax
MaschMt. Hans Klughardt
FTAnw. Johannes Lege

MaschMt. George Messerschmidt
MaschMt. Adolf Meyer
ObMt. Walter Rohde
SegelmMt. Johann Schüttrup
MaschMt. Christoph Strohmeier
ObMaschMt. George Tiedt
SigMt. Adolf Till
BtsMt. Hermann Zetsche

To fra besætningen drev ind på kysten og blev begravet på Vestjyske kirkegårde.



Maskinist Hans Buhr, født i Berlin, den 21. september 1894, drev den 15. september ind på stranden ved Søndervig næsten en måned efter nedskydningen, hvor han blev identificeret ved hjælp af et blikskilt med hans navn, som han havde i bukselommen. Han blev begravet på Kloster kirkegård den 23. september 1917. På Kloster kirkegård findes ingen gravsten, men det gør der til gengæld på Harboøre kirkegård. Stenen er formodentligt opstillet senere på foranledning af familien i Tyskland.



Luftskibsmatros Johann Schüttrup fandtes den 3. september 1917 inddrevet på stranden ved Vigsø. Tøjet var mærket "Schüttrup og tallene 10 423". Han blev efterfølgende begravet den 5. september på Vigsø Kirkegård, hvor hans gravsten endnu kan ses i det nordvestlige hjørne af kirkegårde. Han blev født i Westerende den 2. november 1888 og var således 28 år da han blev dræbt.