

**Arkæologi  
i Slesvig**

**Archäologie  
in Schleswig**

**17 · 2018**

**Arkæologi i Slesvig  
Archäologie in Schleswig**

**17 • 2018**

Symposium Haderslev  
18.05.2018

## Kolofon/Impressum

Arkæologi i Slesvig/Archäologie in Schleswig  
17 · 2018

### Redaktion og udgivelse/Redaktion und Herausgabe

Pernille Kruse

*pekr@msj.dk*

Lilian Matthes

*lima@msj.dk*

Mette Nissen

*meni@msj.dk*

Ingo Lütjens

*ingo.luetjens@alsh.landsh.de*

Tobias Schade

*tobias.schade@ufg.uni-kiel.de*

### Trykt med støtte fra/

#### Gedruckt mit Unterstützung von

Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein,  
ALSH

### Omslag, grafisk design og opsætning/

#### Umschlag, Layout und graphische Gestaltung

Holger Dieterich (†), Ralf Opitz

*r.opitz@ufg.uni-kiel.de*

### Tryk/Druck

Wachholtz Verlag GmbH, Kiel/Hamburg, 2019

ISSN 0909-0533

ISBN 978-87-87584-37-1

### Copyright

Ansvar for copyright på de anvendte illustrationer ligger hos de enkelte forfattere. Alle rettigheder, også tryk af uddrag, fotomekanisk gengivelse eller/og oversættelse forbeholdes. /Die Autoren sind für das Copyright der gelieferten Abbildungen selbst verantwortlich. Alle Rechte, auch die des auszugsweisen Nachdrucks, der fotomechanischen Wiedergabe und der Übersetzung, vorbehalten.

## Indhold / Inhalt

*Per Ethelberg*

Nogle teoretiske overvejelser omkring anvendelsen af <sup>14</sup>C-dateringer til datering af forhistoriske hustomter . . . . . 11

*Stefanie Schaefer-Di Maida*

Bronzezeitliche Transformationen zwischen den Hügeln (Mang de Bargaen, Bornhöved, Kr. Segeberg) . . . . . 27

*Mads Leen Jensen og Arne Jouttijärvi*

Tombølgård revisited . . . . . 45

*Morten Søvsø*

Dankirke. Nyt lys over centralpladsernes locus classicus . . . . . 65

*Merethe Schifter Bagge*

De otte selesamlere fra ryttergraven i Fregerslev . . . . . 83

*Tobias Schade*

Werkstätten oder Wohnhäuser? Ein Beitrag zur Ansprache und Deutung von wikingerzeitlichen Grubenhäusern . . . . . 97

*Kludia Karpírska*

Asche und Knochen. Vogelüberreste in wikingerzeitlichen Gräbern auf den Nordfriesischen Inseln und in Dänemark . . . . . 115

*Jonas Enzmann, Fritz Jürgens und Feiko Wilkes*

Der letzte Wikinger? Ein Wrack aus dem 12. Jahrhundert bei Fahrndorf, Kr. Schleswig-Flensburg . . . . . 133

*Tenna Kristensen*

Spuren aus dem ersten Weltkrieg in Sønderjylland – Sicherungsstellung Nord und der Luftschiffhafen Tønder . . . . . 153

*Rainer Atzbach und Philip H.W.B. Hansen*

Neue Forschungen zu Burg Brink in Ballum-Østerende, Kommune Tønder . . . . . 167

*Ilona M. Gold*

Eine mittelalterliche Gürtelschnalle mit Darstellung der

Majestas Domini aus dem Watt bei Nordstrand . . . . . 185

*Mette Nissen*

Højtoft II – en vejlandsby fra højmiddelalderen . . . . . 197

*Silke Eisenschmidt*

Gram-Slotsvej – Die Baugeschichte eines Wegedammes aus dem Spätmittelalter . . . 213

*Mette Højmark Søvsø og Anders Hartvig*

Findes bygningsofre og andre arkæologiske spor efter religiøs/magisk praksis i

middelalderen? Eksempler fra det sydvest- og sønderjyske område . . . . . 235

*Anne Eg Larsen*

Huse i Haderslev. . . . . 255

*Forfattere/Autoren.* . . . . . 265

# Spuren aus dem ersten Weltkrieg in Sønderjylland – Sicherungsstellung Nord und der Luftschiffhafen Tønder

Tenna Kristensen

## Abstract

The Imperial German Army built the Defence Line in the years 1916–1918 during World War I to prevent an invasion by either landed English troops, or an attack by Denmark. 900 concrete and timber rooms, and artillery platforms were built across southern Jutland from the Lillebælt in the east to Skærbæk near the west coast. This very strong and heavy defence line blocked the Northern German flank. The construction works took place from September 1916 until the end of the war, with a varying level of activity. The first line of the trenches, the infantry positions, and the artillery positions were already finished at the end of 1917. After a short documentation of the Defence Line North, the Danish Army demolished most of it during 1921–1922. Most people forgot the Defence Line and soon it was covered by natural vegetation. However, the neighbours who had seen the bunkers being constructed and those people, who had played around them as children, still remembered the constructions. In the mid 1970s, a Danish engineer, Mogens Scott Hansen, got interested in the Defence Line. Most of our knowledge of the Defence Line today is due to his work. Today, we know

of seventy constructions which are visible or partly visible, thirty of which have public access. Additionally, we have sixty-four demolished constructions and thirty constructions lying under ground.

Apart from the Northern German Defence Line, there are other remains from World War I in the southern part of Jutland. For example, The German Imperial Army operated Zeppelin airships from a base near Tønder. Remains of this airbase still exist including the foundations of three large sheds, barracks for about 600 soldiers, and a well-preserved hangar for four to five air defence fighters.

Der erste Weltkrieg bedeutete unter anderem, dass in Nordschleswig eine Verteidigungsanlage errichtet wurde – Sicherungsstellung Nord (Abb. 1). Es ist eine der größten Verteidigungsanlagen, die im Laufe des ersten Weltkrieges gebaut wurde. Über 900 größere und kleinere Anlagen wurden errichtet. Ein großer Teil davon wurde bald nach Kriegsende zerstört, aber es gibt noch einige erhaltene Teile. Heute gibt es ungefähr 70 gut erhaltene, verschiedene Anlagen der Sicherungsstellung, von denen

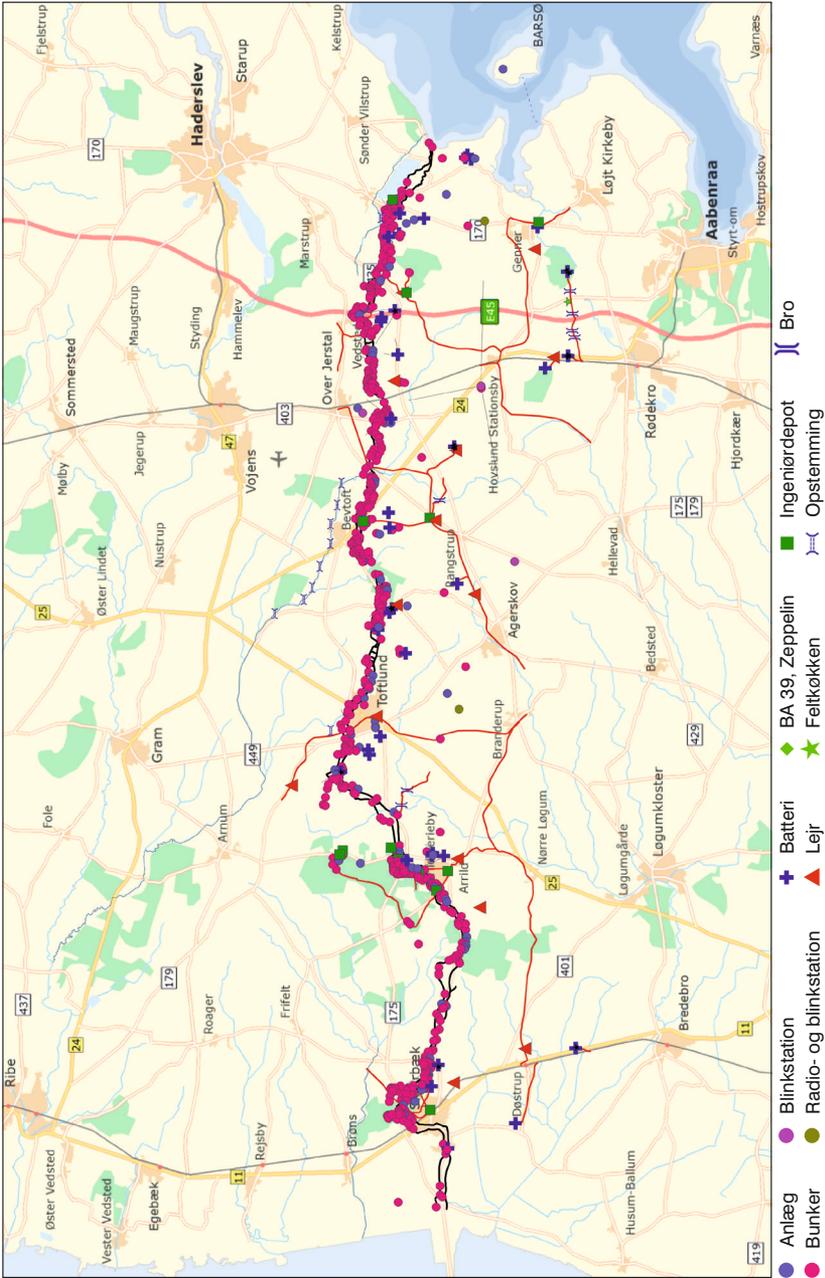


Abb. 1. Alle bekendte Anlagen der Sicherungsstellung  
 Fig. 1. All known constructions of the Northern Defence Line. Karte/Map: Sønderjyllands Amt 2006.

30 öffentlich zugänglich sind. ([http://sikringsstillingnord.dk/?Stillingen\\_i\\_dag](http://sikringsstillingnord.dk/?Stillingen_i_dag)). Außerdem kennt man 64 zerstörte Anlagen, und 30 noch untertägige, nicht zugängliche Anlagen.

Anlagen aus dem ersten Weltkrieg werden von Archäologen nur selten erforscht. Da die Sicherungsstellung Nord jetzt aber unter Denkmalschutz fällt, wurde die Verantwortung für das Denkmal der archäologischen Abteilung des Museum Sønderjylland übertragen, genauso wie auch die denkmalgeschützten Grabhügel oder Burgen in diesem Teil von Dänemark. Dass bedeutet, dass Planungs- und Verwaltungsarbeiten, die sich mit der Sicherungsstellung Nord befassen, durch die archäologische Abteilung des Museums bearbeitet werden müssen. In diesen Jahren gibt es außerdem ein wachsendes Bewusstsein und ein Interesse in der Bevölkerung zum Thema „erster Weltkrieg“, und damit ein Vermittlungs- und Forschungspotential, das noch nicht völlig entfaltet ist.

### Die Registrierungen von Mogens Scott Hansen

Eine der wichtigsten Personen für die Registrierung und Erfassung der Sicherungsstellung ist Mogens Scott Hansen. Er wurde 1969 als Ingenieur bei Danfoss angestellt, und befasste sich in seiner Freizeit mit der Sicherungsstellung. Seit 1978 widmete er sich der Aufgabe in Vollzeit. Zusammen mit seiner Frau hat er die gesamte Anlage zu Fuß erkundet und registriert. Sie führten auch Interviews mit den Nachbarn der Anlage und andere „Einheimische“ durch, die sich an den Bau der Sicherungsstellung erinnern konnten (SCOTT HANSEN 1992). Mitte der 90er-Jahre wurde Scott Hansen krank

und musste die Arbeit einstellen. Er starb 2003. Das Wissen über die Sicherungsstellung verdanken wir seiner großen Arbeit, und es ist auch sein Verdienst, dass heute noch viele Teile der Anlage existieren.

### Hintergrund des Bauprojekts

Im Jahre 1909 brachten deutsche Zeitungen mehrere Artikel über die Notwendigkeit einer Verteidigung der Westküste von dem damaligen Nordschleswig und der Hafenstadt Esbjerg. In den Jahren 1905–09 besuchten mehrere englische Marineschiffe Esbjerg, was zweifellos die Ängste der Deutschen gegenüber einer eventuellen englischen Landung noch weiter bestärkte. Alle zur Verfügung stehenden deutschen Truppen waren jedoch an der West- und Ostfront eingesetzt. Die deutsche Militärsituation war schlecht, als Hindenburg 1916 die Position des deutschen Generalstabschefs übernahm. Im Jahre 1916 beschloss die deutsche Heeresleitung, einen uneingeschränkten U-Boot-Krieg gegen Großbritannien anzufangen. Der U-Boot-Krieg sollte im Februar 1917 beginnen und geplant war, dass alle Schiffe in den Gewässern um Großbritannien ohne Vorwarnung versenkt werden sollten. Damit hofften die Deutschen, die Engländer auszuhungern und damit zu einer Kapitulation zwingen zu können. Damit war es auch klar, dass eine Landung englischer Truppen in Esbjerg ein großes Risiko darstellte. Die Generäle Hindenburg und Ludendorff verlangten deshalb, dass die Nordflanke vor der Verkündung des U-Boot-Krieges mit einer Befestigungslinie gesichert werden sollte. Der Admiralstab erhielt am 16. September 1916 ein Telegramm von General Ludendorff mit einem Befehl eine „Stellung

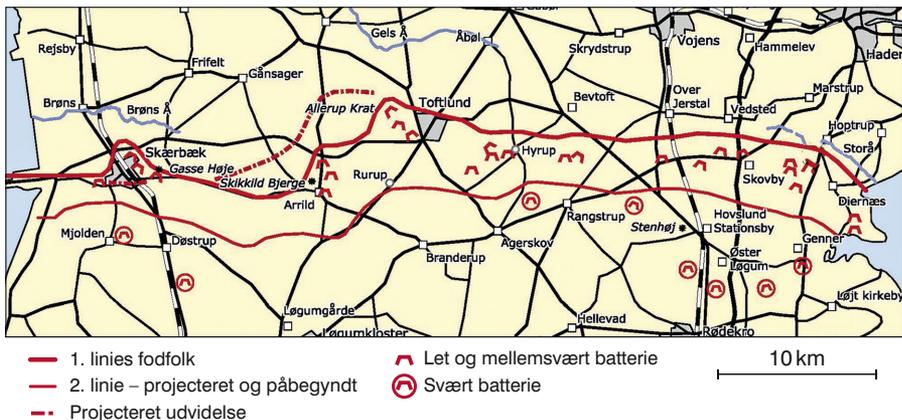


Abb. 2. Die Sicherungsstellung läuft von Årøsund im Osten bis Skærbæk im Westen. Geplant waren drei Linien.

Fig. 2. The Defence line runs from Årøsund in the east to Skærbæk in the west. Three lines were planned. Karte/Map: Sønderjyllands Amt 2006.

in Gerippe“, das heißt eine vorbereitete und teilweise fertiggestellte Sicherungsstellung von Hoptrup nach Toftlund und nach Skærbæk zu errichten. General Malachowski antwortete, dass der Bau einer solchen Stellung schon angefangen war. Am 10. und 17. September kamen die ersten Pioniersoldaten in Sønderjylland an (SCOTT HANSEN 1992, 17–20; [http://www.military-history-denmark.dk/Sik\\_nord\\_dk/Baggrund.htm](http://www.military-history-denmark.dk/Sik_nord_dk/Baggrund.htm)).

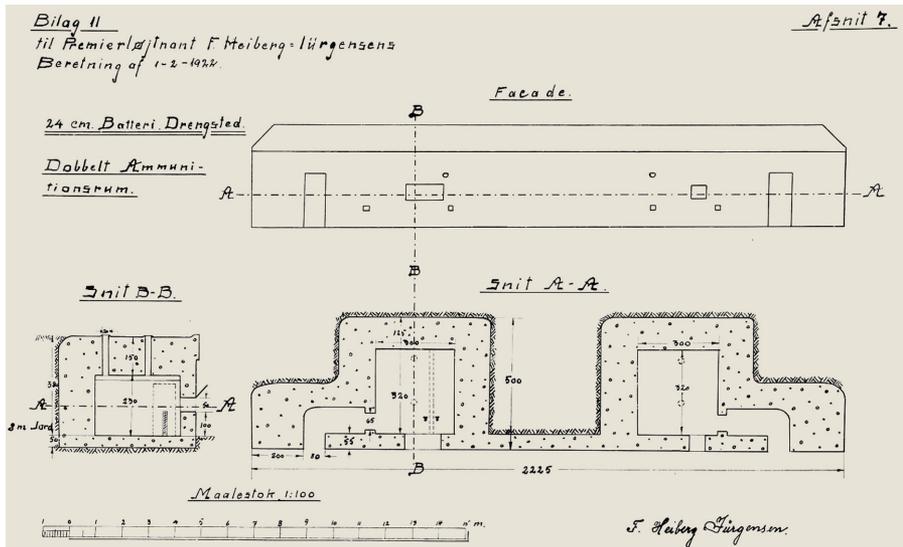
### Die Stellung

Das Gebiet, wo die Stellung angelegt wurde, wurde sorgfältig ausgewählt: Die Linie sollte so kurz wie möglich sein, damit sie mit möglichst wenig Truppen verteidigt werden konnte. Gleichzeitig wurde die Anlage da gebaut, wo sie den bestmöglichen Überblick über das Gebiet gab. Das angrenzende Gelände mit passiven Hindernissen

wie Wiesen, Seen und Mooren wurde genutzt, und mehrere Wasserläufe vorbereitet, so dass ein großes Gebiet gegebenenfalls überschwemmt werden konnte, um einen feindlichen Vorstoß zu verzögern.

Die Stellung bestand aus drei Positionen: Einer Hauptverteidigungsposition, die aus zwei parallelen Schützengraben bestand (Abb. 2). Vor den Schützengraben waren auch zwei 7–9 Meter breite Reihen von Stacheldraht ausgelegt. Die Schützengraben waren nach jeweils ca. 200 Meter durch Verbindungsgraben verbunden. Es fanden sich Schutzräume, Munitionsbunker, MG-Bunker, Bunker für Revolverkanonen, Telegraf- und Signalbunker und 40 Geschützbatterien diverser Kaliber – ungefähr 900 Bunker jeglicher Typen.

Die Gräben wurden traversierend angelegt, um Fernschüsse zu verhindern. Sie wurden jedoch nur vorbereitet, und sollten also erst fertiggestellt werden, falls die



157



Abb. 3. Munitionsmagazin der Batterie Drenghsted, wie es heute aussieht. Pläne und Fotos des Oberleutnant F. Heiberg Jürgensen von 1922. Die Batterie war wie ein Bauernhof getarnt.  
Fig. 3. An ammunition bunker by Drenghsted, one of the heavy batteries, camouflaged as a farmhouse. The black and white photo and the plan are made by Premierløjtnant F. Heiberg Jürgensen showing what it looked like in 1922. The coloured photo shows the site today.

Stellung in Gebrauch genommen worden wäre – wie wir heute wissen, passierte das nie. Hinter der ersten Position hatte man eine zweite Linie von Schützengraben und großen Batterien angefangen. Auch eine dritte Position war geplant, wurde aber nie ausgeführt (<https://denstorekrig1914-1918.dk/leksikon/sikringsstilling-nord/>).

### Nach dem Krieg

Bei der Wiedervereinigung im Jahre 1920 war die Sicherungsstellung Nord noch nahezu intakt. Aber für Dänemark wurde es ein Sicherheitsproblem, weil die Stellung nach Norden ausgerichtet war. Die dänischen Behörden und das

dänische Militär entschieden sich deshalb für eine Sprengung der Stellung. Um die Sprengung durchführen zu können, brauchten sie ausführliche Informationen: Wie viele Bunker gab es, und wo genau lagen sie in der Landschaft. Aus diesem Grund wurden acht dänischen Oberleutnants mit der schnellen Vermessung der ganzen Anlage in einer Woche im Herbst 1921 beauftragt (SCOTT HANSEN 1992, 131; REKOGNOSKERINGS RAPPORTER 1922).

Die Berichte bildeten die Grundlage für die Sprengungen der Stellung, die in den Jahren 1923–1926 stattfanden. Die Sprengung wurde vom dänischen Militär durchgeführt. Hierfür wurden mehrere Tonnen Schwarzpulver verwendet. Auf dem offenen Land und in den Wäldern wurden die Sprengungen ohne Probleme durchgeführt, aber an einigen Stellen waren die Bunker so dicht an den Siedlungen platziert, dass die Sprengungen komplett aufgegeben werden mussten. Anderswo waren die Bunker bereits vergraben oder wurden von den Einwohnern genutzt – beispielsweise als Kartoffelkeller oder Nebengebäude. Eine Sprengung der Bunker war deshalb unmöglich (WISSUM 1928).

Die Karte, Zeichnungen und Vermessungen, die von den dänischen Offizieren erstellt wurden, sind noch erhalten (Abb. 3). Sie werden im dänischen Reichsarchiv aufbewahrt. Die Observationen wurden in acht Berichten aufgeschrieben und sind deshalb unsere wichtigste schriftliche Quelle zu den einzelnen Anlagen der Sicherungsstellung. Sie zeigen wie die Sicherungsstelle ursprünglich ausgesehen hat (REKOGNOSKERINGS RAPPORTER 1922). Alle deutschen Originalzeichnungen sind vermutlich im Zweiten Weltkrieg zerstört worden.

## Bestandteile der Sicherungsstellung

In der Stellung wurde eine Reihe von verschiedenen Bunkertypen in Stahlbeton gebaut. Einige wenige sind aus Holz gefertigt. Hauptsächlich waren es Mannschaftsräume, Beobachtungsräume und Flankenräume (Abb. 4 und Abb. 5). Die Räume weisen eine große Variation in Größe und Aussehen auf. In den Mannschaftsräumen war Platz für zwischen 6 und 36 Soldaten. Die Kombination von Stacheldraht und Flankenfeuer von Maschinengewehren verursachte während des Ersten Weltkrieges viele tote Soldaten auf beiden Seiten. Auch die Sicherungsstellung Nord erhielt mehrere Flankenbunker für die Maschinengewehre.

## Die Kanonenbatterien und die schweren Batterien

Die Kanonenbatterien waren bis zu 10 km hinter der ersten Position aufgestellt. Die Geschütze der leichten und mittleren Batterien bei Skovby, Torsbjerg, Hyrup, Arrild und Øster Gasse boten ein Kaliber von zwischen 9 und 15 cm. Die Batterie bestand aus 2–6 Kanonen, die in einer Reihe mit Munitionsraum und Mannschaftsabteilen dazwischen angeordnet und durch ein Batteriegraben miteinander verbunden waren.

Die schweren Batterien – darunter Lerskov, Andholm, Strandelhjørn, Gammelkov und Drenghed – waren jeweils mit einer 24 cm-Schiffskanone ausgerüstet, die in rotierende Türme mit einer 14 cm dicken Panzerdecke montiert war (Abb. 6). Auch dort gab es natürlich Munitions- und Mannschaftsräume sowie ein Batteriegraben mit Kippschienen zum Transport der bis 200 kg schweren



*Abb. 4. Beobachtungsbunker in einem Grabhügel bei Pothøj. Drinnen befinden sich Haken für acht Hängematten und kleine Gepächnischen.*

*Fig. 4. Observation bunker incorporated in a burial mound by Pothøj. Inside the bunker are hooks in the walls for eight hammocks and niches for personal belongings.*



*Abb. 5. Normalerweise waren die Decken aus Beton, aber es gab zusätzlich Verstärkungen aus Eisenplatten wie zum Beispiel in diesem Bunker bei Pothøj. Der Bunker hatte Platz für eine 37 mm Revolverkanone mit Bedienungsmannschaft. Die Revolverkanone leistete bis zu 50 Granaten pro Minute auf bis zu 2000 m Entfernung.*

*Fig. 5. Normally, the ceiling is covered with concrete, but you can also see roofs with iron plates as in this bunker by Pothøj. This bunker could house a 37 mm gun as well as the crew. The gun had a range of up to 2000 m and the rate of fire was up to 50 rounds/min.*

Granaten aus den Munitionsräumen hin zur Kanone. Die Batterien waren alle so eingestellt, dass die Kanonenmündungen für einen Angreifer nicht sofort sichtbar waren. Alle hatten nach vorne mindestens einen Beobachtungsbunker, der als „Augen“ der Batterie diente. Von hieraus

wurde der Beschuss über Telefon dirigiert. Die Schussreichweite betrug bis zu 17 km und einige der Batterien wurden getestet und eingeschossen, wie einige Nachbarn berichten konnten. Die schweren Batterien waren während des gesamten Krieges ständig von Soldaten bemannt.



Abb. 6. Mit seinem 250 m langen Batteriegraben war die Batterie in Gammelskov die größte Batterie in der Verteidigungslinie. Große Entwässerungsarbeiten wurden durchgeführt, bevor die Batterie gebaut werden konnte. Diese Batterie war mit zwei 24 cm Marinegeschützen mit 16,6 km Reichweite bestückt. Außer den Kanonenstandplätzen bestand die Batterie aus einem Einzelmanschaftsbunker, einem doppelten Mannschaftsbunker und zwei doppelte Munitionsbunker. Die Batterie wurde 1928 völlig zerstört.

Fig. 6. This artillery battery was 250 m long and the biggest battery in the Line. Extensive drainage work took place before building the artillery battery. It was armed with two 24 cm naval guns with a range of 16,6 km. Apart from the gun stands, the battery consisted of one single crew bunker, two twin crew bunkers, and two twin ammunition bunkers.

### Schützengräben

Die Schützengräben waren traversierend angelegt. Aber in der Sicherungsstellung Nord waren die Schützengräben lediglich vorbereitet und nur ungefähr 50 cm tief eingegraben. Sollten die Engländer in Esbjerg landen, sah der Plan vor, dass die Soldaten die Gräben selber fertig graben sollten. Aufgrund dieser geringen Tiefe sind sie heute fast alle verschwunden. In Hyrup Skov kann man sie noch sehen (Abb. 7).

### Kommunikation

Für die Kommunikation in der Stellung nutzte man Radio, Telefon oder Lichtsignale. Telefonkabel waren anfällig, und Radios waren auch nicht stabil. Deshalb errichtete man recht häufig hochgelegene Blinkstationen, z. B. bei Grabhügeln (Abb. 8). Bei klarem Sonnenschein und guter Sicht konnte man die Leuchtsignale ohne Fernglas in einer Entfernung von 15 km leicht sehen. Mehrere

Berichte vom Schlachtfeld bestätigten, dass Leuchtsignale zu dieser Zeit die effektivsten und stabilsten Kommunikationswege darstellten.

### Andere Einrichtungen in der Sicherungsstellung

Die Sicherungsstellung bestand auch aus mehreren Militäreisenbahnen, die alle mit dem zivilen Schienennetz, Militärstraßen und Brücken verbunden waren. Zu dieser Zeit war die Eisenbahn die schnellste Transportmöglichkeit für schweres Gerät. Lange vor Kriegsbeginn wurden in der Umgebung Vorbereitungen getroffen. So wurde die Eisenbahnstraße gebaut und auch Plattformen für das Laden schwerer militärischer Ausrüstung wurden errichtet (<http://bentsbane.dk/sikringsstilling-nord-sicherungsstellung-nord/>; <http://bentsbane.dk/sikringsstilling-nord-2-del/>).

Auch größere Überflutungen waren mit eingeplant, und sie wurden in der vorderen Verteidigungslinie vorbereitet. Von diesen geplanten Überflutungen wissen wir aber nicht viel. Lediglich 16 Brücken in dem Gelände waren 1920 noch übrig (Abb. 9). Wir wissen im Einzelnen nicht, wie viel Gelände geflutet werden sollte, und auch nicht, mit welchem Zeithorizont bis zur kompletten Überflutung des Gebietes gerechnet wurde. Es hätte vermutlich mehrere Tage gedauert (<http://verdenskrigensspor.dk/location/pionerbroen-hjartebro/>).

### Aufbau der Stellung

Am 10. September 1916 kam ein Pionierbataillonsstab in Sønderjylland an, dem sechs Pionierkompagnien



Abb. 7. Erhaltener Schützengräben in Hyrup Skov.

Fig. 7. The trenches by Hyrup Skov.



Abb. 8. An diesen Grabhügeln befand sich eine Blinkstation als Bestandteil eines sehr effizienten Signalsystems, das die gesamte Sicherungsstellung und das Gebiet nördlich der Linie deckte.

Fig. 8. In these burial mounds, a blink-station for flash-signals was placed. Blink-stations were the most effective method of field communication at the time and covered the entire Line.

unterstanden. Die Arbeit an der Einrichtung und der Aufbau der Sicherungsstellung wurde sofort aufgenommen. Das Pionierpersonal war Teil des Oberkommandos der Küstenverteidigung



*Abb. 9. Diese Brücke bei Hjartbro wurde 1918 von Pioniersoldaten gebaut. Sie gehörte zu dem Gebiet vor der Stellung, das für geplante Überschwemmungsmassnahmen vorgesehen war.*  
*Fig. 9. A bridge by Hjartbro built in 1918 by soldiers from the imperial army. It was part of the prepared flooding in front of the defence line.*

und hatte seinen Hauptsitz in Toftlund. Die Bauarbeiten wurden hauptsächlich von deutschen militärischen und zivilen Strafgefangenen durchgeführt. Insgesamt waren die Strafgefangenen in 32 Kompagnien von 250 Männern aufgeteilt, die in 15 Militärlagern auf den verschiedenen Baustellen interniert waren. Jedes Lager hatte einen Leutnant als Kommandanten. Die Gefangenen lebten unter harten und schweren Bedingungen, und viele starben infolge von Krankheiten, Unfällen oder wurden bei Fluchtversuchen getötet. Ganze 71 Beerdigungen von Gefangene sind auf Friedhöfen registriert worden, aber wahrscheinlich ist die tatsächliche Todesrate viel höher.

Die Sicherungsstellung wurde nicht von Kriegsgefangene gebaut, obwohl sich in Sønderjylland auch viele Kriegsgefangene befanden. Es wird vermutet, dass sich ungefähr 7.000 Kriegsgefangene über die Zeit in Sønderjylland aufhielten. Davon waren die meisten Russen. Es gab auch Engländer, Franzosen und Italiener, aber überall in Sønderjylland wurden die Russen am meisten geschätzt. Sie waren hauptsächlich mit landwirtschaftlicher Arbeit beschäftigt, aber wurden auch bei Deichbau, Eisenbahnarbeiten usw. eingesetzt (SCOTT HANSEN 1992, 29–30; <https://denstorekrig1914-1918.dk/leksikon/sikringsstilling-nord/>; [http://www.military-history-denmark.dk/Sik\\_nord\\_dk/Lejre.htm](http://www.military-history-denmark.dk/Sik_nord_dk/Lejre.htm); [http://www.military-history-denmark.dk/Sik\\_nord\\_dk/Fangerne.htm](http://www.military-history-denmark.dk/Sik_nord_dk/Fangerne.htm)).

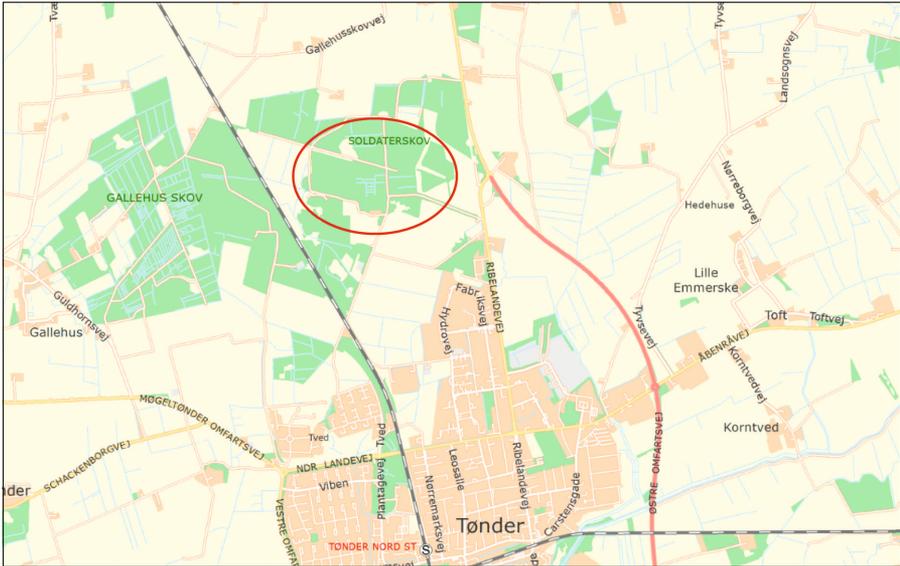


Abb. 10. Der Luftschiffhafen aus dem ersten Weltkrieg bei Tønder.  
 Fig. 10. The air ship base by Tønder.

**Der Luftschiffhafen bei Tønder**

In Sønderjylland gibt es noch weitere Anlagen aus dem ersten Weltkrieg. Ein Beispiel ist der große Luftschiffhafen bei Tønder, wo heute noch die Ruinen zu sehen sind (Abb. 10). Die primäre Aufgabe des Luftschiffhafens bestand in der Überwachung der britischen Flottenoperationen mit großen Luftschiffen: Den Zeppelinen. Die Luftschiffe eigneten sich besonders gut für die Seeaufklärung. Sie konnten mehrere Tage in der Luft bleiben, sie wurden kaum durch Abwehrmaßnahmen bedroht, da sie sich außerhalb der Schussreichweite der Flotteneinheiten aufhielten, und sie hatten einen viel größeren Beobachtungskreis als Seeschiffe. Hinzu kam die Möglichkeit, damit

nächtliche Bombenangriffe auf das englische Festland zu fliegen. Während des ersten Weltkrieges führten die deutschen Marine-Luftschiffe ca. 1200 Aufklärungsflüge über der Nordsee und dem Skagerrak durch. Hinzu kamen 352 Angriffsflüge auf das englische Festland (LAURIDSEN 2002; <http://www.zepelin-museum.dk/D/german/german.html>).

Bei Tønder wurden drei große Luftschiffhallen, Baracken für ungefähr 600 Soldaten, ein Bunker für Munition und ein Hangar für Flugzeuge gebaut. Die erste Luftschiffhalle, Tobias, stand am 16. Dezember für die Notbelegung zur Verfügung – später folgten noch zwei Hallen, Toni und Toska, und weitere Ausbauten: Eine Gasanstalt zur Gewinnung des Traggases für

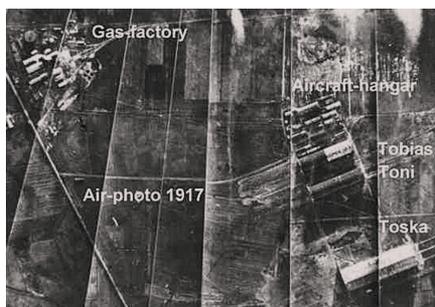


Abb. 11. Luftschiffhafen Tondern, Luftaufnahme 1917.

Fig. 11. Air ship base, air photo 1917 (<http://www.zeppelin-museum.dk/D/german/german.html>).

164

die Luftschiffe, ein Wasserwerk, sowie ein Elektrizitätswerk zur Energieversorgung des Luftschiffhafens (Abb. 11).

Die zwei kleinen Hallen verliefen von Osten nach Westen und waren 180 m lang, 40 m breit, 31 m hoch und konnten somit je ein Zeppelin mit 20.000 m<sup>3</sup> Rauminhalt aufnehmen. Sie bestanden aus genieteten Stahlträgern, die auf einem Betonfundament ruhten. Die Stirnseiten wurden durch zwei große, in einem Schienensystem geführte Tore verschlossen. In Verlängerung der Hallen waren zu beiden Seiten je zwei Schienenbahnen von je 200 m Länge angeordnet. Diese dienten zur Führung der Laufkatzen, an denen die Luftschiffe befestigt wurden, um sie in die jeweilige Halle hinein- und wieder herausziehen zu können (sogenannte Ausfahrbahnen) (Abb. 13).

Mit der Konstruktion größerer, leistungsfähigerer Zeppeline erwiesen sich die bereits erbauten Hallen schon frühzeitig als nicht mehr ausreichend. So wurde beschlossen, eine weitere Halle aufzuführen, diesmal eine Doppelhalle, zur Aufnahme von zwei der neuen „Super-Zeppeline“ mit

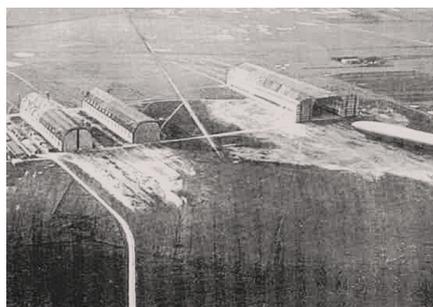


Abb. 12. Die Hallen Tobias, Toni und Toska. Fig. 12. The three sheds Tobias, Toni, and Toska (<http://www.zeppelin-museum.dk/D/german/german.html>).

einem Rauminhalt von 55.000 m<sup>3</sup>. Sie wurde 242 Meter lang, 73 Meter breit, und 42 Meter hoch (Abb. 12). Die Platzierung des Luftschiffhafens bei Tondern gab aber ernsthafte Probleme, weil es hier recht windig ist und es erwies sich deshalb als schwierig, die Zeppeline bei Start und Landung zu manövrieren. Infolge dessen gab mehrere Unfälle.

Wegen der unmittelbaren Lage an der Nordsee und den von hier aus geführten Angriffen gegen England, musste jederzeit mit einem Vergeltungsschlag der Engländer gerechnet werden. Deshalb wurde zum Schutz des Luftschiffhafens eine Hallenschutzstaffel eingerichtet. Ein Flugzeughangar, der heute fast völlig intakt ist, wurde gebaut (Abb. 14). Er ist 75 m lang, 20 m breit und 10 m hoch. Vier bis fünf Jagdflugzeuge konnten hier untergebracht werden. Wegen des unwegsamen und oft sehr feuchten Start- und Landebereichs, kam es häufig zu Unfällen. Da sich die Unfälle häuften und somit ein normaler Flugbetrieb einfach nicht möglich war, wurde die Hallenschutzstaffel 1918 abgezogen. Als englische Jagdflugzeuge den Luftschiffhafen im Sommer 1918 angriffen, war kein



*Abb. 13. Heute sind Reste der Basis noch zu sehen. In Verlängerung der Hallen waren zu beiden Seiten je zwei Schienenbahnen von je 200 m Länge angeordnet. Diese dienten zur Führung der Laufkatzen, an denen die Luftschiffe befestigt wurden, um sie in die Halle hinein- und wieder herausziehen zu können. Im Foto wird ein kleiner Teil der Schienenbahnen von der Toska-Halle dargestellt und die Reste eines Brunnens für Ballastwasser.*

*Fig. 13. Today, several remains of the base are still visible. In front of the sheds were 200 meters long tracks for the trolleys used for maneuvering the air ships in and out of the sheds. The photo shows a part of the tracks belonging to the double shed Toska and a well for ballast water.*



*Abb. 14. Der Flugzeughangar bei Tondern heute.  
Fig. 14. The hangar by Tønder today.*

deutsches Flugzeug am Himmel. Nach dem englischen Luftangriff war der Luftschiffhafen nur noch für die Notbelegung nutzbar

und mit dem Ende des Krieges im November 1918, kam auch das Ende des Luftschiffhafens Tondern.

## Literatur

Lauridsen 2002: I. Lauridsen, Zeppelinbasen ved Tønder. Sønderjyllands kulturmiljøer 5, Det Regionale Faglige Kulturmiljøråd for Sønderjyllands Amt 2002.

Obling 2014: D. Obling, Sikringsstilling Nord. In: L. Mikkelsen/F. Sørensen/I. Haase (Hrsg.), Fyrretyve fortællinger fra Sønderjylland 2014 (Artikel auch hier: <https://denstorekrig1914-1918.dk/leksikon/sikringsstilling-nord/>).

Scott Hansen 1992: M. Scott Hansen, Sikringsstilling Nord – en tysk befæstningslinie i Sønderjylland (Hørsholm 1992).

### Unveröffentlichte Quellen

Sønderjyllands Amt 2006: Anne Mette Nørgaard Christensens håndarkiv vedr. Sønderjyllands Amts nyordning af Sikringsstillingsformidling 2002–2006. Status, Entwurf für Beschilderung, Führer, Kartenmaterial etc. Kopien in der Materialsammlung.

Rekognoscerings Rapporter 1922: 8 rekognoscerings rapporter af „Sikkerhedsstilling Nord“ i de sønderjyske landsdele afsnit 1–8, 1922, inklusive Kartenausschnitte und Vermessungen.

Wissum, E. P. M. S. 1928: Første Pionerbatalions Beretning af 15.3.1928 om Sprængningsarbejderne i den tyske Stilling i Sønderjylland

i Aarene 1922–26. Historisk Arkiv N 9.2–10, Sønderborg Slot, Museum Sønderjylland.

Mogens og Mette Scott Hansens samling vedr. Sikringsstilling Nord 194, Museum Sønderjylland- ISL-lokallhistorie. Mit Interviews, Fotos, Karten etc.

Digitale Karte der Sicherungsstelle, erstellt nach den Unterlagen von Mogens Scott Hansen. Korrekturen von Torsten Linde, erstellt von Sønderjyllands Amt. Papierkopie im Archiv ISL, digitale Ausgabe Aabenraa Kommune.

Martin Bo Nørregård og Lisbeth Hart: Rapport Den store Krig 1914–1918 i Sønderjylland

### Webseiten

<http://bentsbane.dk/sikringsstilling-nordsicherungsstellung-nord/>

<http://bentsbane.dk/sikringsstilling-nord-2-del/>  
<http://sikringsstillingnord.dk/>

[http://www.military-history-denmark.dk/Sik\\_nord\\_dk/](http://www.military-history-denmark.dk/Sik_nord_dk/)

<https://denstorekrig1914-1918.dk/leksikon/sikringsstilling-nord/>

<http://verdenskrigen.spor.dk/>

<http://www.zeppelin-museum.dk/main.php?page=base&lang=dk>