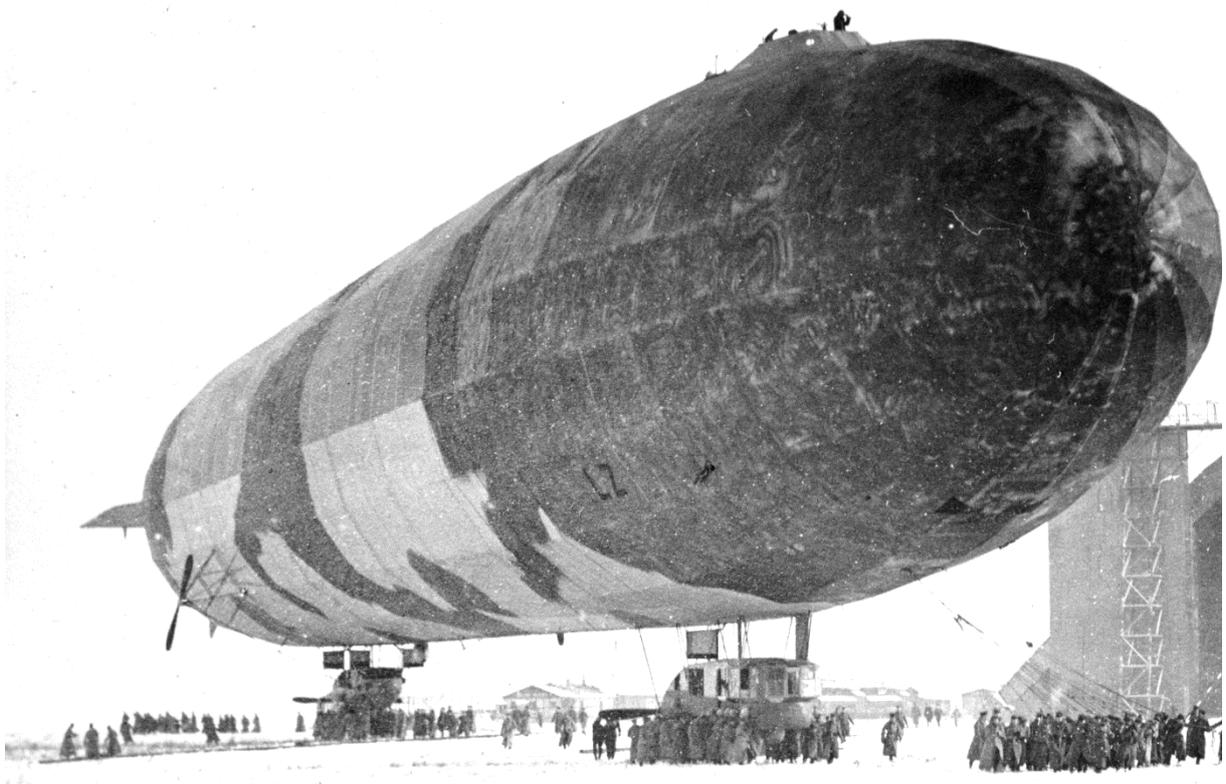


Der Luftschiff-Einsatz-Hafen in Düren-Distelrath

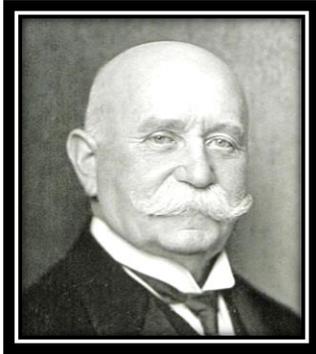
1914-1917

Marine und Heer



LZ 107 in Düren. Das letzte Heeresluftschiff. Alle nachfolgenden Luftschiffe waren Marineluftschiffe.

Foto mit freundlicher Genehmigung AERONAUTICUM - Deutsches Luftschiff- und Marinefliegermuseum Nordholz



Der deutsche **Starrluftschiffpionier Ferdinand Graf von Zeppelin** ist heute wohl noch der bekannteste Vertreter des Zeppelin-Zeitalters und stand Pate für seine vielen dem LZ1 folgenden Luftschiffe in Deutschland. [1] Der Graf hatte immer das Ziel, dass seine Zeppeline militärisch genutzt werden. Die Jungfernfahrt des 1. Zeppelins fand am **2. Juli 1900** am Bodensee statt.



Daneben war auch **August von Parseval** ein bedeutender Luftschiffpionier in Deutschland. Zwischen 1909 und 1919 baute er insgesamt 22 Luftschiffe, von denen viele ins Ausland verkauft wurden. [2] **Zeppelin** strebte immer den Bau eines starren Luftschiffs an, während **Major Parseval** ein **Prall-Luftschiff** bevorzugte.



Ein weiterer deutscher Luftschiffpionier war **Major Hans Groß** zusammen mit Oberingenieur **Nikolaus Basenach** in Berlin. Sie testeten auf dem Flughafen Berlin-Tegel ihre **halbstarren Militärluftschiffe**. [3]

Erster Weltkrieg

Durch den Ausbruch des 1. Weltkrieges (1914-1918) erfuhr der Luftschiffbau in Deutschland weitere technische Fortschritte, wobei in Deutschland die Riesen der Lüfte mehrheitlich bei der Marine und beim Heer zum Einsatz kamen. In Deutschland fanden zwischen 1914 und 1918 insgesamt 300 nichtstarre und ca. 100 starre Luftschiffe im Kriegseinsatz ihre Verwendung.

[1] Foto Sammlung Familie Groß, Nideggen). [2] *Nicola Perscheid* - Staatsbibliothek zu Berlin - Preußischer Kulturbesitz [CC BY-SA 3.0](#) [3] public domain https://de.wikipedia.org/wiki/August_von_Parseval#/media/Datei:August_von_Parseval,_1909

Konkurrenz belebt das Geschäft....



Graf Zeppelins größter Rivale beim **Starrluftschiffbau** in Deutschland war wohl die am 22. April 1909 gegründete Firma „**Schütte-Lanz**“ von Johann Schütte und Karl Lanz.

Die Produktionshallen befanden sich in Brühl bei Mannheim.

Deren erstes Luftschiff „SL-I“ hatte die Jungfernfahrt im Jahre 1911. Es folgten 21 Luftschiffe in 22 Jahren.

An Zeppelins Erfolge kam die Firma nie heran.

Johann Schütte (rechts), hier mit August von Parseval, 1929.

Schütte-Lanz belieferte ausschließlich das deutsche Militär. Im Gegensatz zu den Zeppelinern besaßen alle SL-Luftschiffe ein Gerippe aus Sperrholz. Viermal wurde der Luftschiffeinsatzhafen in Düren zwischen 1914 und 1917 von „Schütte-Lanz“-Luftschiffen besucht.

Einem Artikel aus dem „*Aachener Anzeiger*“ vom **13.3.1913** entnommen wird, dass durch Nachtragsetat des Deutschen Reichs eine Summe von 20 Millionen Mark für Verstärkung der deutschen Luftflotte bereitgestellt werden sollten. Noch im Sommer 1913 sollten fünf neue Luftschiffe in Dienst gestellt werden:

Zwei Zeppeline, ein Schütte-Lanz, ein Parseval sowie ein Groß-Luftschiff.

Foto: Bundesarchiv, Bild 102-08661 / CC-BY-SA 3.0, CC BY-SA 3.0 de, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=5414312>, Aachener Anzeiger, 13.3.1913, S.5.

Parseval in Augsburg am 13. Oktober 1909



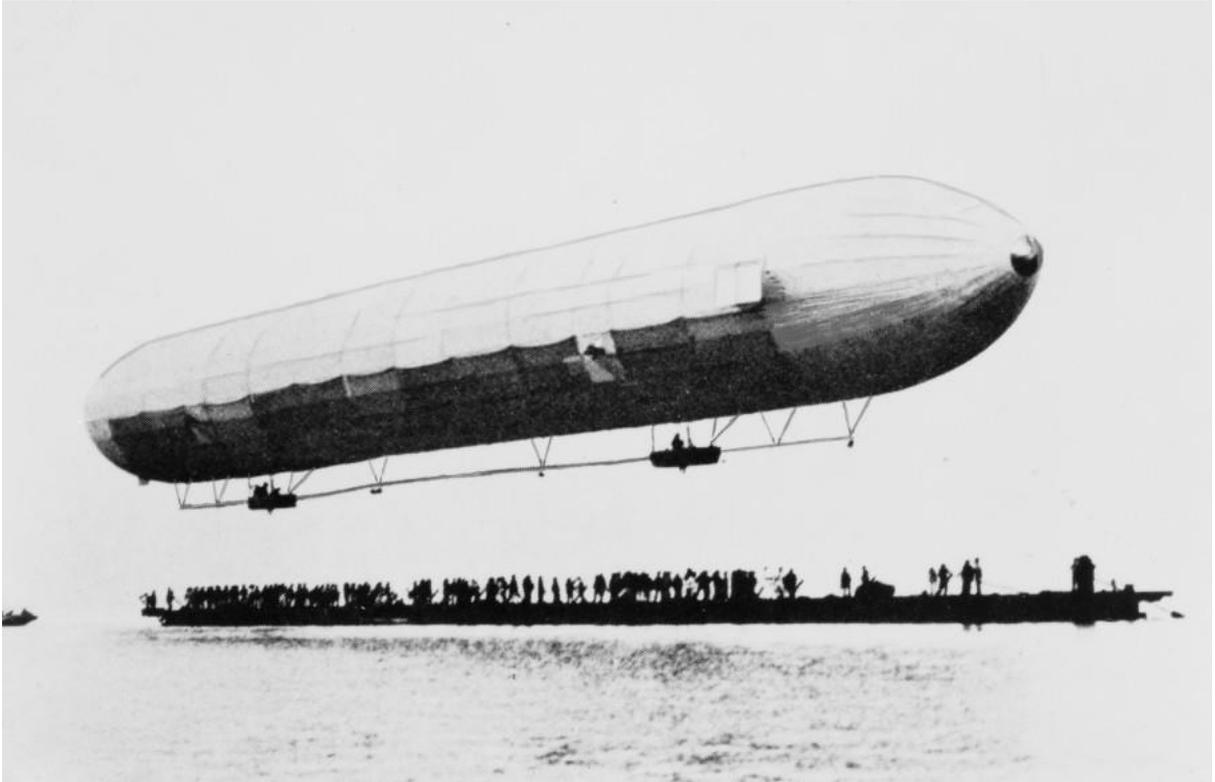
Foto: Bundesarchiv, Bild 146-1995-023-08A / CC-BY-SA 3.0 zuletzt abgerufen am 23.8.2024.

M1 im Jahre 1913 (Groß-Basenach).



Foto: Bundesarchiv, Bild 146-1990-024-02 / CC-BY-SA 3.0,
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=5419510>, zuletzt abger. 23.08.2024.

Erster Zeppelin 1900.



Z 1 bei seiner Jungfernfahrt über dem Bodensee am 2. Juli 1900

Der erste Zeppelin, LZ 1 wurde 1899 in Halle auf dem Bodensee gebaut. Finanziert wurde der Bau des Luftschiffes von der „Gesellschaft zur Förderung der Luftschiffahrt“. Es handelte sich dabei um ein **Starrluftschiff** aus einem Gerippe und Leinwand.

Zwei Daimler-Motoren trieben vier Propeller an. Vorne war die Führergondel angebracht. Hinten hatte die Passagiergondel ihren Platz.

Volumen: 11.300 m³ Wasserstoff, Länge: 128 m, Durchmesser: 11,65 m, Antrieb: zwei vierzylindrige Daimler-Motoren mit je 14,2 PS (10 kW), Geschwindigkeit: 9 m/s (32,4 km/h)

L 1 Foto: Peter Scherer (1869-1922) public domain, gemeinfrei.

Militär-Zeppeline

„Insgesamt bauten die Zeppelin-Werke bis zum Ende des Ersten Weltkrieges 103 Luftschiffe für das Militär, davon während des **Ersten Weltkrieges** 86 (LZ 26 bis LZ 114, LZ 70 wurde nicht gebaut, LZ 114 nicht vor Kriegsende fertig) Luftschiffe für Heer und Marine.

Die Zeppelin-Klassen waren nach dem Alphabet eingeteilt, LZ 1 war also der Typ A. Chefkonstrukteur der Zeppeline vom Typ B (LZ 2) bis zur LZ 130 war Ludwig Dürr.

Die meisten der Vorkriegsmodelle waren Einzelstücke oder wurden in zwei oder drei Exemplaren gebaut, wie die Militärmodelle H, I, (Es gab keinen Typ J) K und L (LZ 13 bis LZ 23). Lediglich der Typ M wurde mehrfach gefertigt.

Allerdings waren diese Schiffe bei Kriegsausbruch technisch überholt, genau wie der Typ N, obwohl dieser als Prototyp der modernen Militärzeppeline angesehen werden kann. Als schwierig stellte sich auch die Beschaffung von genügend Goldschlägerhaut für die Herstellung der Gaszellen im Serienbau heraus.

Waren die Luftschiffe der folgenden Baureihen **P und Q** in der ersten Phase des Krieges noch recht erfolgreich, so stiegen doch rasch die Verluste durch die gegnerische Luftverteidigung. Dies zwang den Zeppelin-Luftschiffbau dazu, Modelle zu entwickeln, die größere Höhen aufsuchen konnten, um so wenigstens vor der kleinkalibrigen Flakartillerie geschützt zu sein.

Der Wettlauf gegen die immer höhentauglicheren Jagdflugzeuge war aber aussichtslos. Deshalb erkannte die Heeresführung, dass ein Festhalten an den Luftschiffen keinen Sinn hatte und stellte im Januar 1917 die Luftschifferei zugunsten der Zeppelin-Riesenflugzeuge von Alexander Baumann ein.

Diese hatten bei vergleichbarer Zuladung eine um 20–30 % größere Geschwindigkeit. Der Aufwand für Bau und Instandhaltung war im Vergleich zu einem Luftschiff minimal. Für taktische Aufgaben waren Zeppeline nicht geeignet. Diese Rolle übernahmen mittlere Bomber (sog. Großflugzeuge) von Gotha, AEG und des Flugzeugbaues Friedrichshafen, dessen Gründung Graf Zeppelin persönlich gefördert hatte.

Bei der Marine hingegen war die unvergleichlich höhere Reichweite und Ausdauer der Luftschiffe bei Aufklärungseinsätzen ein wichtiger Faktor.

Dennoch wurde bei der Marine auch ein Einsatz als strategischer Bomber beibehalten, was zu gewaltigen Verlusten führte. Kommandant der Marineluftschiffe Peter Strasser wurde letztlich selbst ein Opfer dieser Ideologie.

Statistisch betrachtet brachte jeder im Krieg gebaute Zeppelin nur rund 5 Tonnen Bomben ans Ziel, bevor er verloren ging. Sechzehn Schiffe kamen auf über 10 t (1×N, 10×P, 1×Q, 3×R, 1×V), davon fünf auf über 20 t (1×N, 2×P sowie die ersten beiden Schiffe der Baureihe R). → siehe Militärluftschiff

Bezeichnungssystem

Die Bezeichnung der Heeresluftschiffe war zunächst Z mit einer fortlaufenden römischen Ziffer. Ab Z XII wurde dann zunächst auf die Kennzeichnung des Herstellers zurückgegriffen (bei LZ 34, 35, 37, 38 und 39) und auf diese wurden ab LZ 42 „30“ addiert, so dass dieser die Kennzeichnung LZ 72 trug. Die Bezeichnung der Marine war L mit fortlaufender (allerdings nicht lückenloser) Nummer“. [1]

Starrluftschiffe bestehen aus einem kompletten Gerippe aus Streben und tragenden Elementen.

Halbstarre Luftschiffe bestehen aus Teilgerippen. Dabei verläuft in der Regel ein fester Kiel an der Längsachse entlang.

Prallluftschiffe sind Luftschiffe ohne starres inneres Gerüst - ähnlich wie ein Ballon.

[1] Seite „Zeppelin-Militärluftschiffe“. In: Wikipedia – Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 8. August 2024, 09:37 UTC. URL: <https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Zeppelin-Milit%C3%A4rluftschiffe&oldid=247497176> (Abgerufen: 17. August 2024, 11:01 UTC).

Luftschiff-Einsatzhäfen im Kaiserreich.

„Während des 1. Weltkriegs 1914-1918 gab es mehrere „Luftschiffstationen“ auf deutschem Reichsgebiet.“ Ein geplanter Hafen für **Zülpich** bei Euskirchen wurde nie realisiert.

„Von diesen Ausgangsbasen aus startete man sowohl zu Einweisungsfahrten als auch zu Feindeinsätzen nach Frankreich und England. Manches Luftschiff kehrte nicht mehr zu seinem Heimathafen zurück. Dann wusste man, dass es irgendwo über Feindesland abgeschossen worden war“. [1]

Militärflughafen in Metz.

Metz war eine wichtige Garnisonsstadt des Deutschen Heeres. Neben der Luftschiffertruppe nutzte während des Ersten Weltkrieges auch die Fliegertruppe der deutschen Heeres-Luftstreitkräfte den Militärflugplatz. Der Flugplatz wurde während des 1. Weltkrieges mehrfach von feindlichen Flugverbänden angegriffen.

Nach dem Krieg kam Metz aufgrund des Versailler Vertrags im Jahre 1919 wieder zu Frankreich.

Luftschiffhalle Köln-Bickendorf.

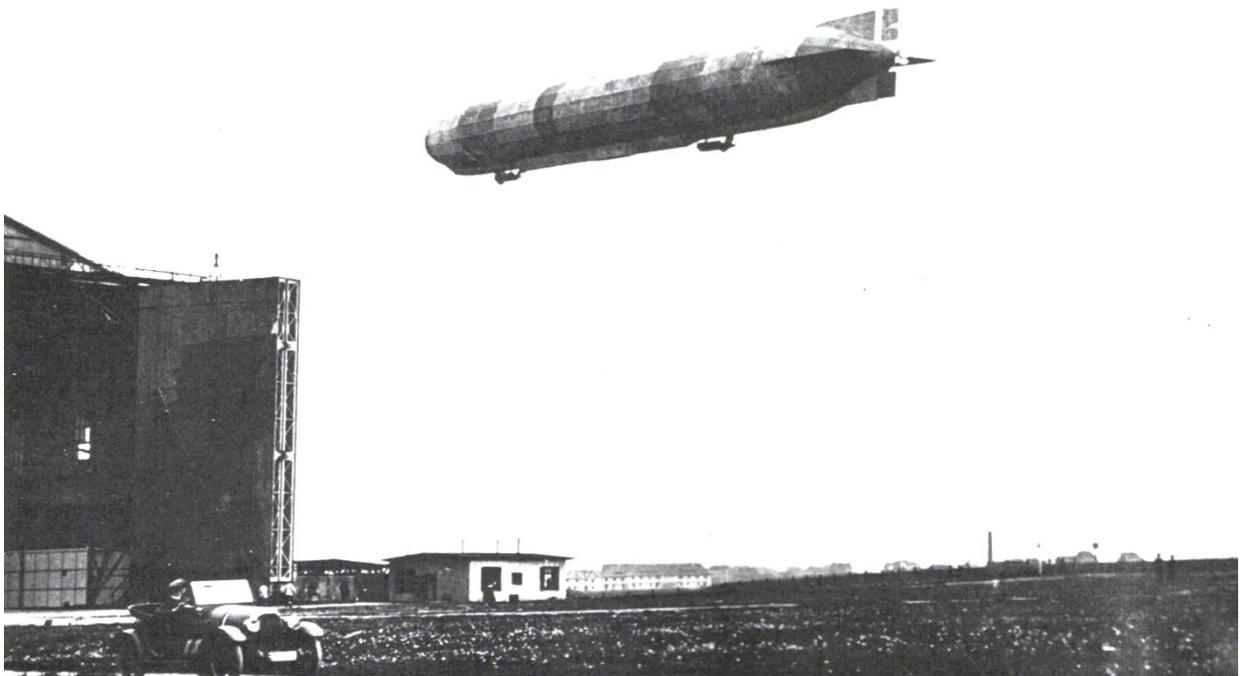
Gebaut wurde die Halle am 1. April 1909 Die Halle hatte eine Länge von 152 Meter, 50 Meter Breite und war 30 Meter hoch. Die Stahlkonstruktion hatte eine Fläche von 7600 m² und bot drei Luftschiffen Platz.

Weitere Luftschiff-Einsatz-Häfen gab es im Kaiserreich zwischen 1914 und 1918 in Trier und Bonn.“ Im Ersten Weltkrieg wurden vom Deutschen Kaiserreich insgesamt 109 Luftschiffe eingesetzt. Von diesen wurden 40 durch feindlichen Beschuss vernichtet.

[1] Vgl. Carl Heeg im „Jahrbuch des Kreises Düren 1971“, Seite 34.

LZ 37 – Erster Abschuss eines deutschen Luftschiffs durch einen Bombenabwurf aus der Luft.

Die erste Fahrt von LZ 37 fand am **4. März 1915** statt. LZ 37 war im April–Mai 1915 in Köln stationiert. Der Zeppelin hatte eine Länge von 161,40 Meter bei einem Durchmesser von 16 Meter. Der Antrieb erfolgte durch drei Maybach-Motoren von je 210 PS, für eine Geschwindigkeit von 23,5 m/s. Das Traggasvolumen betrug 24.900 Kubikmeter Wasserstoff.



LZ 37 beim Start in Köln-Bickendorf. Foto: Historisches Luftfahrtarchiv Köln/Müller

Der Kommandant von LZ 37, **Otto van der Haegen**, führte in der Nacht vom 6. auf den 07. Juni 1915 einen Angriff auf einen Eisenbahnknotenpunkt bei Calais durch. Bei der Rückfahrt wurde das Luftschiff durch eine Attacke des englischen Piloten der Royal **Naval Air Service**, **Reginald Alexander John Warneford** mittels Bombenabwurf von einem Flugzeug aus in der Luft getroffen und in Brand gesetzt. Die gesamte Besatzung bis auf den Steuermann, fand den Tod. LZ 37 war das erste Luftschiff, das von einem Flugzeug aus in der Luft vernichtet wurde.

Besatzung des Luftschiffes LZ 37, 1915.



Kommandant **Otto van Haegen**, (* 23.Mai 1887 in Kreuztal, + 07. Juni 1915 bei Gent), war u.a. Leiter der Luftschifferschule von Berlin. Er war Kommandant des ersten und einzigen Luftschiffes im Ersten Weltkrieg, das durch ein Flugzeug mittels Bomben abgeschossen wurde. Im 1. WK wurden weitere 40 Militärluftschiffe des Deutschen Reiches abgeschossen. Die Grabstellen von Van der Haegen und dem Erste Offizier Kurt Ackermann befinden sich heute noch auf dem Friedhof in Gent.

Weitere Angehörige der Besatzung: Karl Claus, Hermann Kirchner, Karl Mahr, Gustav Ruske, Alfred Müller, Wilhelm Müller und Otto Schwarz.

Vgl. Seite „Otto van der Haegen“. In: Wikipedia – Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 18.

August 2024, 14:51 UTC. URL:

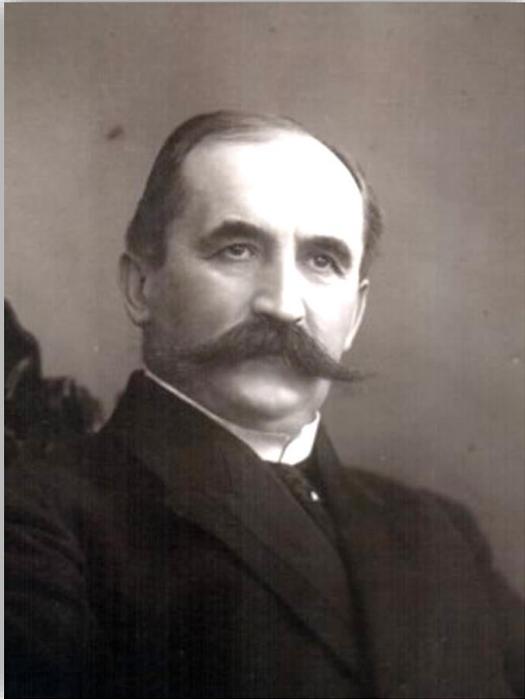
https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Otto_van_der_Haegen&oldid=247841086 (Abgerufen: 27. August 2024, 07:29 UTC)---Foto: Historisches Luftfahrtarchiv Köln, Werner Müller.

Namen der Besatzung: <http://www.frontflieger.de/2-lz37>

Luftschiff-Einsatzhafen Düren

Erste Planungen September 1914.

Der Bau der Luftschiffhalle wurde im Herbst **1915** vom Reichsmarineamt forciert. Das Marinebauamt befand sich im belgischen Namur, das von Deutschland besetzt war.



Eine Zweigstelle war in der Binsfelder Straße in Düren eingerichtet, die den Bau überwachte.

Der Dürener **Oberbürgermeister Dr. August Klotz** (Foto links) setzte sich stark für den Bau einer militärischen Anlage am Rande der Stadt ein.

Im Herbst 1916 ging die militärische Leitung vollständig vom Reichsmarineamt auf die Heeresverwaltung über.

Deutsche Luftschiffhallen-Bau-Gesellschaft.

Unsichere Zelthalle für die ersten Luftschiffe.

Bauingenieur **Gerhard Schaaf** aus Düren hatte damals den Bauplan ausgearbeitet, ausgeführt wurde der Bau der Halle von dem Berliner Unternehmen „*Deutsche Luftschiffhallenbau-Gesellschaft – System Ermus*“. Sie entwickelte mobile Luftschiffhallen, die in kürzester Zeit an jedem Ort einsatzfähig waren. Über ein Stahlskelett aus zusammenklappbaren Elementen wurde eine Dachhaut gezogen.

Von dieser Firma wurde auch die **1915** fertiggestellte **Luftschiffhalle Düren** des „Luftschiff-Einsatz-Hafens Düren-Distelrath“ Nähe der Riemannkaserne gebaut.

Die Besetzung der Besatzung von LZ 107...
 Die Besetzung der Besatzung von LZ 107...
 Die Besetzung der Besatzung von LZ 107...

Zum 100. Geburtstag Zeppelins:

LZ 107 - Fahrt an den Feind!

Unbekannte Aufnahmen vom Dürener Luftschiffhafen - Erste Reinblat bei der Weltfront



Die Halle hat keinen der neuen Luftschiffhafen erhalten

Düren, den 8. Juli 1938, wurde in Krefeld...
 Die Besetzung der Besatzung von LZ 107...
 Die Besetzung der Besatzung von LZ 107...

Die Besetzung der Besatzung von LZ 107...
 Die Besetzung der Besatzung von LZ 107...
 Die Besetzung der Besatzung von LZ 107...

Die Besetzung der Besatzung von LZ 107...
 Die Besetzung der Besatzung von LZ 107...
 Die Besetzung der Besatzung von LZ 107...

Die Besetzung der Besatzung von LZ 107...
 Die Besetzung der Besatzung von LZ 107...
 Die Besetzung der Besatzung von LZ 107...

Sommerevend

Vom 1. bis zum 31. Juli...
 Die Besetzung der Besatzung von LZ 107...
 Die Besetzung der Besatzung von LZ 107...

Die Besetzung der Besatzung von LZ 107...
 Die Besetzung der Besatzung von LZ 107...
 Die Besetzung der Besatzung von LZ 107...

Oben: LZ 107 in Düren, 1915. Das Luftschiff war hier „Stammgast“ zwischen 1915 und 1917.

Foto rechts: Luftschiff-Zelthalle.

Unten rechts: Besatzung des LZ 77 (107) mit Kommandeur Hpt, Sommerfeld



(Die Fotos wurden dem „Dürener Beobachter“ für diesen Artikel überlassen)

Nach den schlechten Erfahrungen mit der Zelt-Halle wurde die Halle 1915 umgebaut.

Holz ersetzte Zeltleinwand

Bis man im September 1914 mit der Anlage des Marine-Luftschiffhafens in Düren begann, war eine transportable Feldhalle aus Zeltleinwand vorgesehen. Es ist leicht vorstellbar, dass die Halle bei einem Ausmaß von 28 Meter nutzbarer Breite, 30 Meter nutzbarer Höhe und 180 Meter Länge dem Wind eine große Angriffsfläche bot. Der Eingang war mit einem schweren Zeltvorhang verkleidet (Foto).



Ein harter Sturm konnte also unter Umständen einen gefährlichen Schaden anrichten, dies um so mehr, als ja auch selbst das in der Halle lagernde Luftschiff jedem Windhauch mehr oder weniger ausgesetzt war und dann hin und her schwankte.

Das Verhängnis trat dann auch bald ein, glücklicherweise, ehe ein Schiff eingehalt war. Ein schwerer Südweststurm am 13. Februar 1915 zerstörte die Zelteinkleidung und vor allem den Torvorhang an zahlreichen Stellen.

Da musste also Abhilfe geschaffen werden: Die Halle erhielt eine starre Holzverschalung, und der Eingangsvorhang wurde durch ein zweiflügeliges Schiebetor ersetzt. Quelle: Westdeutscher (Dürener) Beobachter, Stadt-und Kreisarchiv Düren S1/406).

Foto: Ophoven, aus dem „Dürener Beobachter“ vom 8.7.1938.

Der Luftschiff-Einsatz-Hafen in Düren.

Baupläne von Ing. Gerhard Schaaf, Düren.

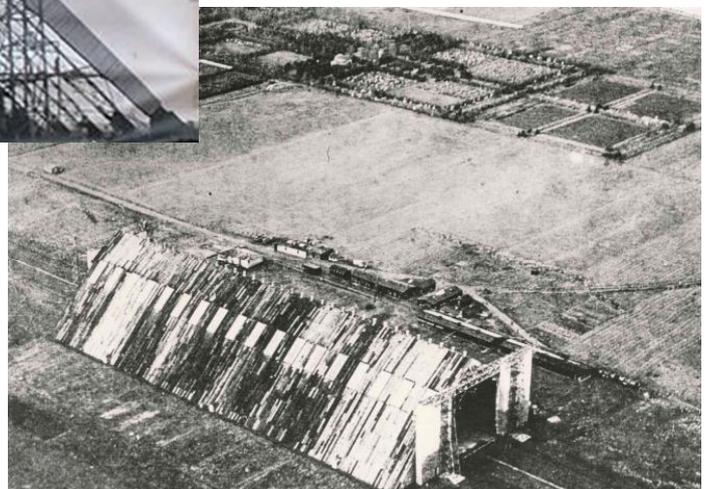
Die Luftschiffhalle (Stahlkonstruktion) hatte eine Länge von 180 Metern, eine Breite von 70 Metern und eine Höhe von 30 Metern. Die Halle war in Tarnfarben gestrichen. Der Luftschiffhafen wurde zunächst unter dem Rufnamen „Siegfried“ von der Reichsmarine, dann von der Reichsheeresverwaltung unter dem Rufnamen „Dietrich“ genutzt. Im April und Mai 1917 wurde die **Stahlkonstruktion der Halle** demontiert und auf Norderney zum Bau von Flugzeughallen eingesetzt. Einige Betonfundamente wurden im Neuen Friedhof Düren Ost verbaut, der nach dem Abbruch der Halle um Teile des Luftschiffhafens erweitert wurde. Weitere, bis zu 2 Meter mächtige Betonfundamente der Halle wurden erst **1984** abgebrochen und abtransportiert.

Zum Luftschiffhafen gehörten ein Hauptankerplatz und ein Nebenankerplatz mit Durchmessern von jeweils 360 Metern. Das Gelände war an die **Dürener Kreisbahn** angeschlossen, um die Versorgung der Luftschiffe beispielsweise mit Füllgas, Benzin und Öl zu gewährleisten. In der Nähe der Halle standen die Flaschenschuppen, das Benzinlager und Öllager, die Werkstatt, der Kohlenbunker, Feuerlöschgerät und Mannschaftsunterkünfte.



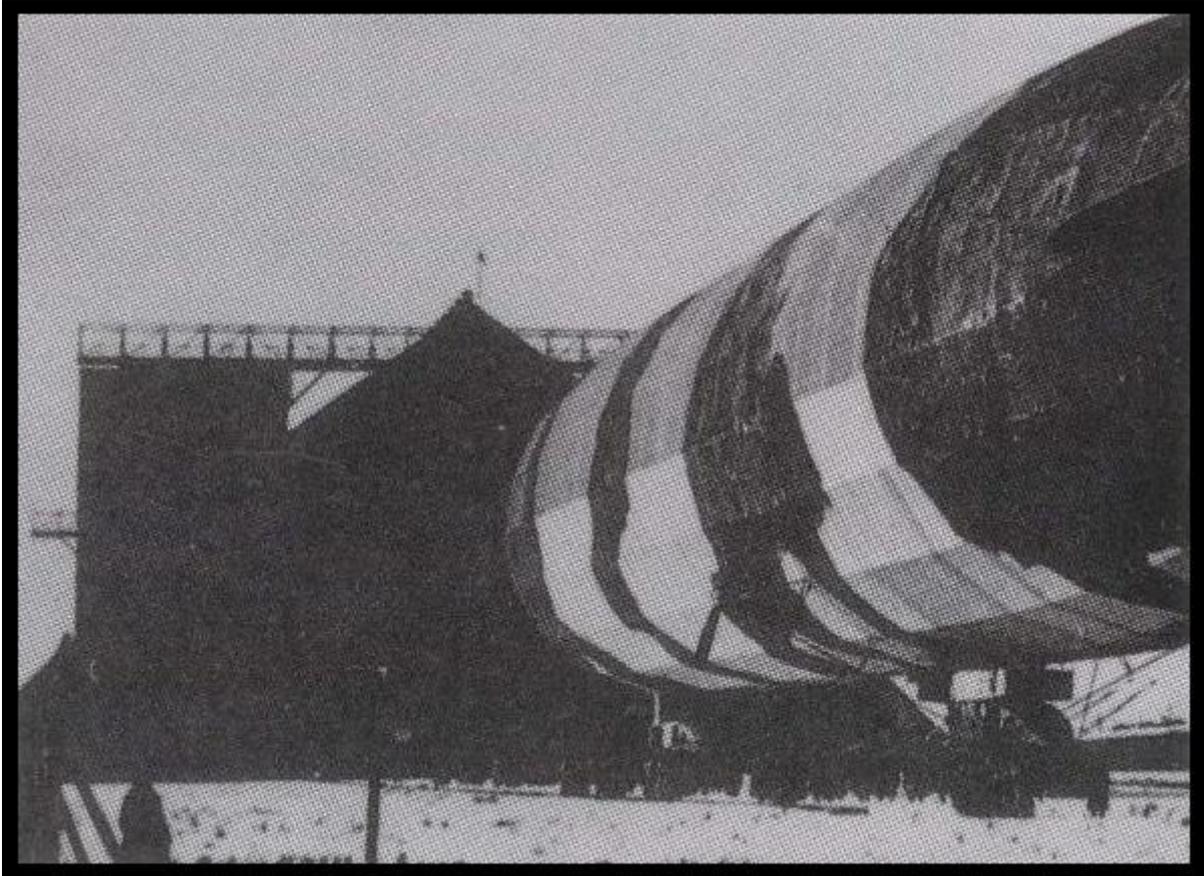
Foto: Wiebke Hoppe/LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland“ bzw. „Gunter Amtmann/LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland.

Die Halle und die Gleise der DKB



Quelle: www.Luftschiffharry.de und LVR

Einschiffige Bergehalle Düren-Distelrath für Marine und Heer.



Die neuerstellte LuftschiFFhalle Düren mit dem LZ 77 Zeitungsfoto von 1915.

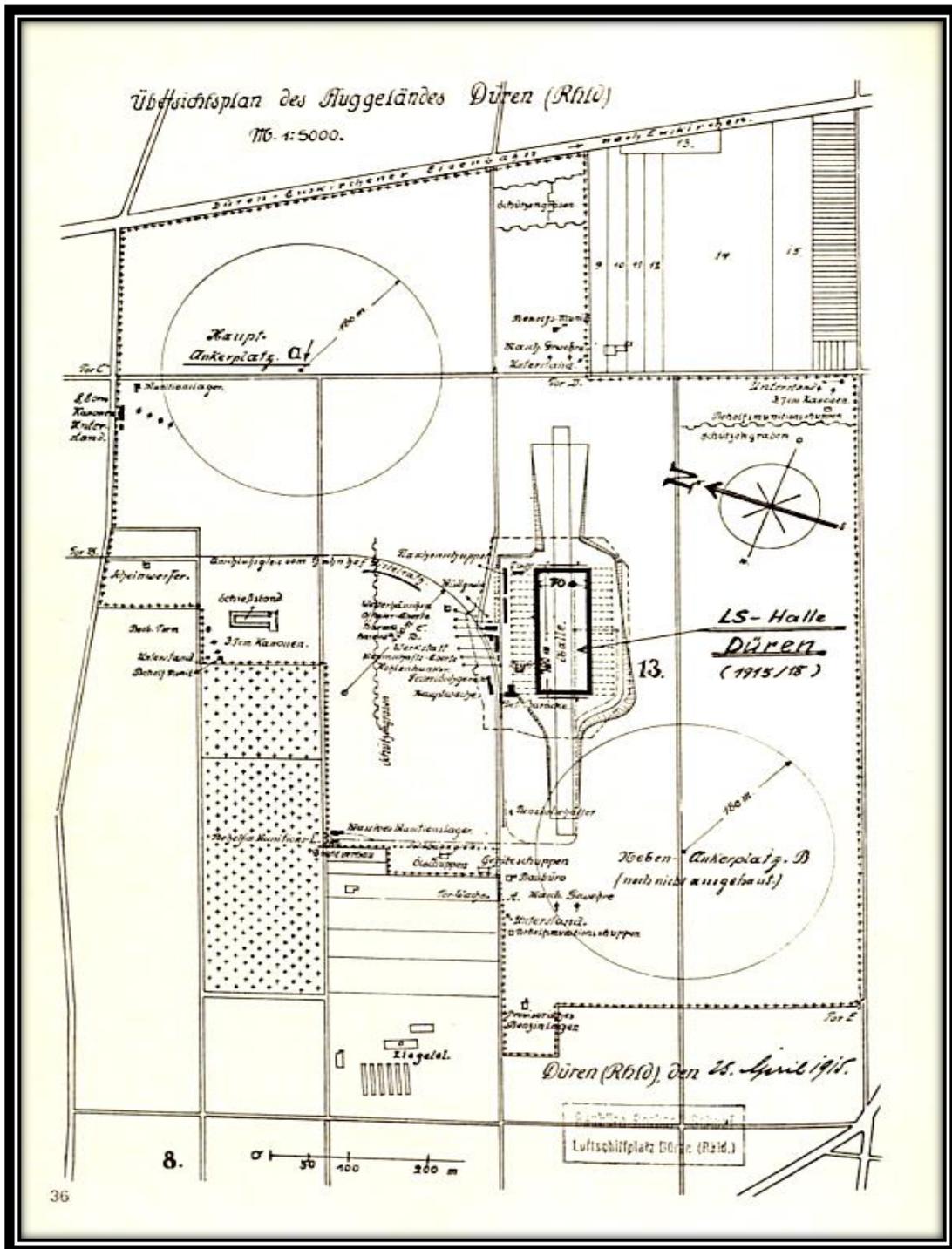
Lizenz: CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=1098770>

<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Halledueren.jpg> zuletzt abgerufen am 20.8.2024.

<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Halledueren.jpg>

Ab der Baunummer **LZ 42** ergab sich der Name der Heeresluftschiffe aus der laufenden Baunummer plus „30“, die Produktionsnummer LZ 42 bekam also den Namen (sprich: die taktische Bezeichnung) „LZ 72“. Oder Z.B. LZ 77(107), LZ 47(77).

Die Marine verwendete für die Luftschiffe vom Typ Zeppelin die taktische Bezeichnung „L“ (= Luftschiff) plus laufende arabische Ziffer.



An der Halle befanden sich ein Flaschenschuppen, die Feuerlöcher, das Benzin- und Öllager, die Werkstatt mit den Mannschaftsunterkünften und der Kohlenbunker. Weiter weg waren Bomben- und Munitionslager untergebracht. Für die Nacht waren Scheinwerfer in Betrieb.

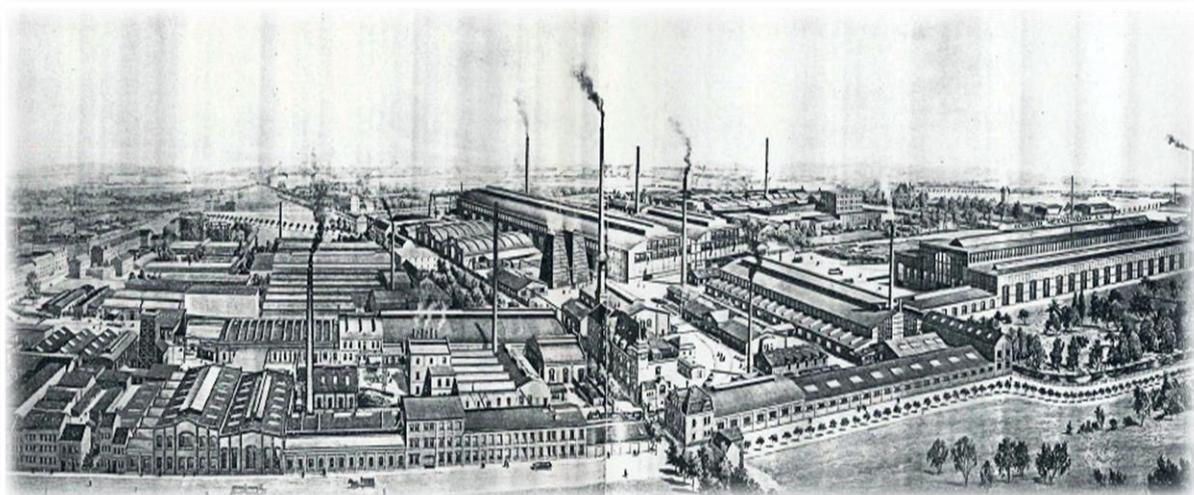
Seite „Liste der Zeppeline“. In: Wikipedia – Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 8. August 2024, 08:21 UTC. URL: <https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Liste der Zeppeline&oldid=247495479> (Abgerufen: 21. August 2024, 06:34 UTC)

Die Dürener Metallwerke

Auch Teile für Dürener Luftschiffe wurden in den
Metallwerken an der Veldener Straße gebaut.

„Die **Dürener Metallwerke AG** in Düren, Nordrhein-Westfalen, auch Hupertz & Harkort, die **1890** gegründet wurden, gehörte bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges zu den Marktführern im Bau und der Entwicklung von Leichtmetalllegierungen.

Das sogenannte **Duralumin** fand überwiegend in der **Luftschifffahrt** sowie im Flugzeug- und Fahrzeugbau Verwendung.



Seit dem Ende des 19. Jahrhunderts waren die Metallwerke in die deutsche Rüstungsindustrie eingebunden. Teilweise arbeiteten im **Dürener Werk** über 5000 Beschäftigte. In dem Werk wurde Leichtmetall für die Herstellung von über 100 Zeppelein hergestellt“. Für ein einziges Luftschiff benötigte man etwa 30 Tonnen Duralumin. Im Kriegsjahr 1916 verzeichnete man einen Duraluminabsatz von 720 t.

Quelle: Seite „Dürener Metallwerke“. In: Wikipedia – Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 7. Juni 2024, 02:58 UTC. URL: https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=D%C3%BCrener_Metallwerke&oldid=245698622 (Abgerufen: 28. August 2024, 11:54 UTC)

Bild: <https://rheinische-industriekultur.com/seiten/objekte/orte/dueren/objekte/dueren-metallwerke.html> -abgerufen am 17.08.2024. Bild: public domain.

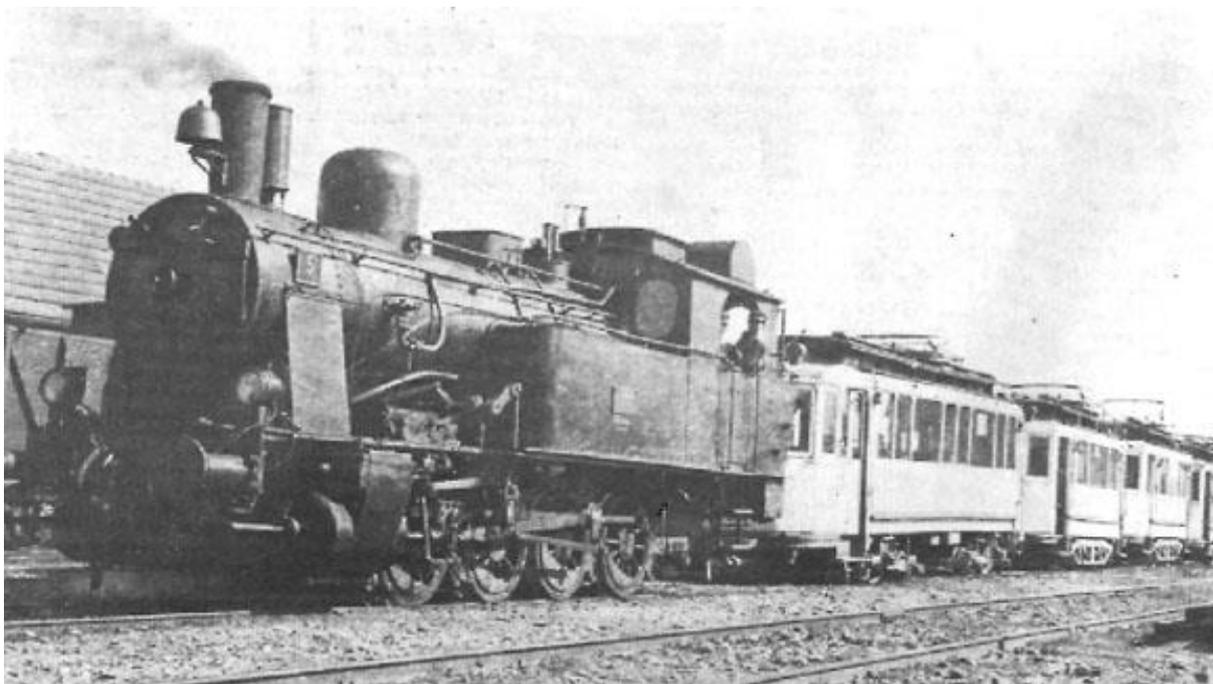
1915: Dürener Kreisbahn fährt Einsatz-Hafen an.

„Zu Beginn des Jahres 1915 wurde etwa dreieinhalb Kilometer von Distelrath entfernt zwischen der Binsfelder- und Stockheimer Landstraße ein Flugplatz angelegt.

Hier wurde eine Luftschiffhalle für einen Kriegszeppelin errichtet, zu der die Dürener Kreisbahn eine Versorgungslinie baute.

Die Kreisbahn wies wegen dieser zusätzlichen Belastung darauf hin, dass mit den vorhandenen Lokomotiven eine Versorgung des Flugplatzes schwierig sein würde.

Daraufhin lieferten die Vulcanwerke eine vierachsige Lok, die mit der **Nummer 5g** in den Betrieb der Dürener Kreisbahn aufgenommen wurde“.



DKB-Lokomotive aus den „Vulcanwerken“, **Lok 5g** - hier als Personenzug auf der *Neffeltalstrecke*.

Quelle: 70 Jahre Dürener Kreisbahn, <http://www.wisoveg.de/dueren/1908-78/dkb1908-78.html>. Zuletzt abgerufen am 18.8.2024.

Luftschiffhafen Düren

Marine- und Heeresnutzung

Einrichtung : Einschiffige Bergehalle

Personal : VIII. Marine-Luftschiff-Detachment, Reste
bis 28.08.1916.

Heer: LST 12 und LST 15, FP ab April 1916.

Gasanstalt : nein

Wetterstation: -April 1915 Wetterstation a.L., aus Köln,

16.10.1916 Wetterwarte a.L.156,

09.09.1917 Wetterwarte 156.

- April 1915 Wetterstation a.L., aus Baden-Oos

21.12.1915 als Feste Feldwetterstation 200

verlegt.

Luftschiffe : 1. Marine L22 (LZ 64) 5./6.04.1916

letztes L37 (LZ 75) FP 23.12.1916.

1. Heer LZ 77 (LZ 47) September 1915,

letztes LZ 107 (LZ 77) Nov. 1916-Febr. 1917.

Der Hafen wurde 1917 aufgegeben.

LZ **L** Aufklärungsfahrten; 8 Angriffe gegen England.

64 **22**

LZ **L** Aufklärungsfahrten über Nord- und Ostsee und England; 4 Angriffsfahrten,

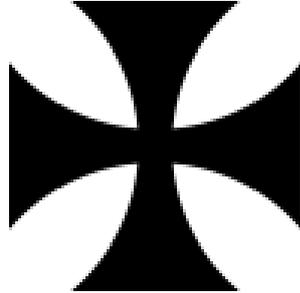
75 **37** dabei Abwurf von 6.450 kg Bomben; außer Dienst gestellt am 24. 12 1917.

Die Halle wurde noch vor Beendigung des Krieges Anfang 1918 demontiert und auf der Nordseeinsel Norderney als Flugzeughangar für Gotha-Bomber weiterverendet.

Seite „Liste der Zeppeline“. In: Wikipedia – Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 8. August 2024, 08:21 UTC. URL:

https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Liste_der_Zeppeline&oldid=247495479 (Abgerufen: 18. August 2024, 15:10 UTC)

Luftschiffe in Düren - eine Übersicht.



„In Düren war das Heeresluftschiff **LZ 77 (LZ 107)** stationiert. Die erste Fahrt von LZ 77 (LZ 107) fand am 16. Oktober 1916 statt, am 17. November 1916 wurde es nach Düren überführt. Auf dem Truppenübungsplatz Elsenborn übte LZ 77 (LZ 107) gemeinsam mit LZ 93 den Abwurf von Sand- und Gipsbomben.

Aus Düren-Distelrath brach das Luftschiff LZ 77(107) zu einer Angriffsfahrt nach Boulogne-sur-Mer auf und warf dort bis zu 1440 Kilogramm an Munition ab.

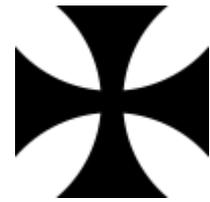
Weitere Luftschiffe waren nur kurzzeitig in Düren. **LZ 79** kam zur Reparatur, wurde aber am 3. Oktober 1915 beim Aushallen beschädigt. Bis zur Fertigstellung der erneuten Reparaturen im Dezember blieb es in Düren. **LZ 17** wurde hier am 6. September 1916 abgerüstet.

Das in Troisdorf-Spich stationierte **SL 11** (Hersteller *Schütte-Lanz*) startete am 2. November 1916 von Düren aus mit zwölf weiteren Luftschiffen zu einem Luftangriff nach England und war das erste Luftschiff, das über England abgeschossen wurde“.

Im September 1915 lag **LZ 47 (77)** cmit Hauptmann Horn zeitweise auch in **Düren**.

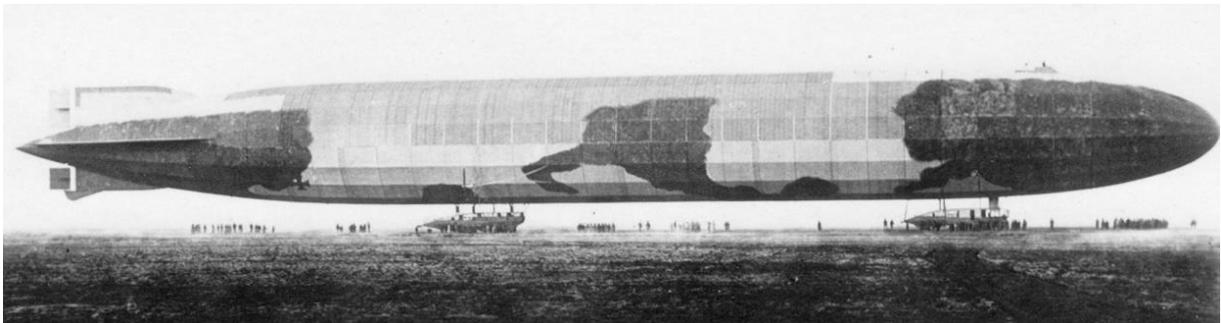
Quelle. „Luftschiffhalle in Distelrath“. In: *KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital*. URL: <https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-26543-20111207-2> (Abgerufen: 8. September 2024)

LZ 77(107) Heer



16.02.1917 Angriffsfahrt gegen den Hafen von Boulogne.

Das Heeresluftschiff LZ 77(107) mit Kommandant **Hpt. Masius** startete am späten Nachmittag des **16. Februar 1917** vom LS-E-Hafen Düren zu einer Angriffsfahrt gegen die Hafenanlage des nordfranzösischen **Boulogne sur Mer**, das als Hauptanlegeplatz für feindliche Schiffe ausgeschalten werden sollte.



Auf den Hafen von Boulogne wurden 1440 kg Munition abgeworfen, die alle ihr Ziel nicht verfehlten. Auf der Rückfahrt in der Nacht wurde das Luftschiff von zwei Flugzeugen verfolgt, und von einem der beiden Flugzeuge beschossen. Einen nennenswerten Schaden am 26 km/h schnellen Luftschiff konnte jedoch nicht festgestellt werden. Aufgrund eines drehenden Windes und mangels Treibstoffreserven konnte der Luftschiff-Einsatz-Hafen in Düren-Distelrath, der 1914 anfangs noch von der kaiserlichen Marine unterhalten wurde, nicht mehr erreicht werden und man beschloss, den Luftschiffhafen in Hannover anzufahren.

Das Luftschiff, das seit 16. Oktober 1915 in Dienst des Heeres stand, wurde im Juli 1917 in Darmstadt abgerüstet (vgl. www.luftschiff.de).

Foto mit freundlicher Genehmigung AERONAUTICUM - Deutsches Luftschiff- und Marinefliegermuseum Nordholz



Baunummer	LZ 77
Bezeichnung	LZ 107
Länge in m	178,5
Durchmesser in m	18,7
Volumen in Kubikmeter	35.800
Motorenanzahl	4
Motorleistung in PS	240
1. Fahrt	16.10.1916
Außer Dienst	07/1917
Eigentümer	Heer



Kommandant

Hauptmann Masius.

Foto mit freundlicher Genehmigung AERONAUTICUM - Deutsches Luftschiff- und Marinefliegermuseum Nordholz

LZ 107 in Düren 1917



Ober Hauptmann Masius mit seinen Offizieren in Düren.

Links: Leutnant Lindenstruth

Fotos. Aus dem Bestand der Familie.

LZ 47(77).



Der Zeppelin **LZ 47** war das 47. Luftschiff des Grafen Zeppelin und des deutschen Heeres (taktische Nummer **LZ 77**). Im September 1915 lag es zeitweise auch in **Düren**. Das Luftschiff unternahm seine erste Fahrt am 24. August 1915. Es war in Hage, Namur und Spich stationiert. Im Westeinsatz führte es Bombardierungen gegen das Vereinigte Königreich und Frankreich durch. Am 11. und 13. September 1915 fuhr es von Namur aus nach Südengland. Dabei bombardierte es auf der ersten Fahrt London mit 1.064 Kilogramm Bomben, während es auf der zweiten Fahrt mangels Sicht nicht zum Angriff kam. Im Oktober 1915 griff es französische Städte an: am 3. Oktober Châlons mit 2.212 kg Bomben, am 7. Oktober Suippes St. Hilaire mit 2.192 kg Bomben und am 13. Oktober abermals Châlons mit 2.382 kg Bomben.^[1]

Am 21. Februar 1916 startete **LZ 77**, um parallel zum Auftakt der Schlacht um Verdun rückwärtige Eisenbahnknotenpunkte bei Revigny anzugreifen. Es wurde mittschiffs durch Flak getroffen und stürzte brennend bei Brabant-le-Roi ab. Die gesamte Besatzung verlor bei dem Absturz das Leben.

Foto S. 22 und S. 23 mit freundlicher Genehmigung AERONAUTICUM - Deutsches Luftschiff- und Marisneflieger-museum Nordholz.

Technische Daten

- Traggasvolumen: 31.900 m³ Wasserstoff
 - Länge: 163,50 m
 - Durchmesser: 18,70 m
 - Nutzlast: 16,2 t
 - Antrieb: vier sechszylindrige Maybach-Motoren von je 210 PS (154 kW)
 - Geschwindigkeit: 26,7 m/s
 - Maximale Steighöhe: 3.900 m
 - Bewaffnung: 2 × 8-mm-Maxim-Maschinengewehre
 - Besatzung: 18–19 Mann
 -
-

Besatzung: LZ 47 (77).



Kommandant: Hauptmann Alfred Horn, Ritterkreuzträger 1914.

Angehörige der Besatzung:

Fritz **Baerenreuth**, Friedrich **Fischer**, Frank **Gurke**, Gottfried **Koerfer**, Johann **Link**, Martin **Löchel**, Hans **Lockermann**, Reinhard **Müller**, Hans **Papperitz**, Paul **Schlick**, Fritz **Seiger**.

Seite „LZ 47“. In: Wikipedia – Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 12. August 2024, 08:56 UTC. URL: https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=LZ_47&oldid=247626956 (Abgerufen: 18. August 2024, 13:24 UTC,

Bericht von Axel Vogel im Generalanzeiger vom 26.08.2005



„Nachdem LZ 77 am **25. August 1915** in Spich festgemacht hatte, startete der Zeppelin am 27. August unter dem Kommando von **Hauptmann Horn** in Richtung Namur. Zurück in Spich, hob LZ 77 wenig später erneut ab. **Ziel: London.**

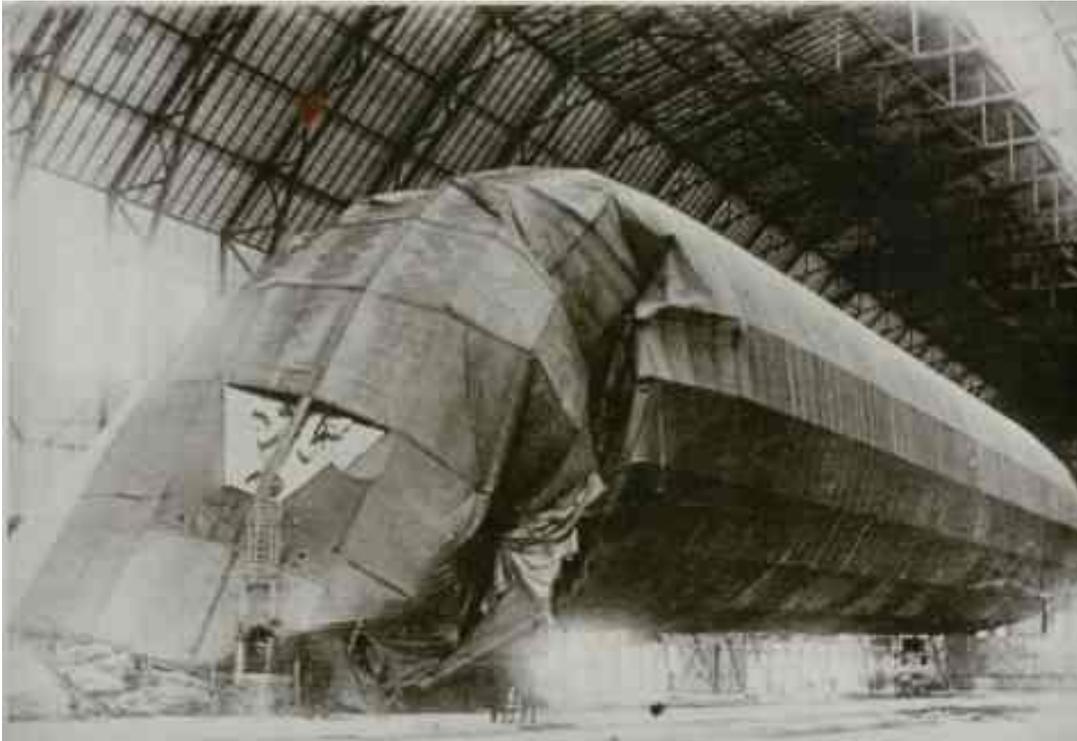
Freilich waren die nachts geflogenen Einsätze beschwerlich. Am 8. September 1915 musste Horn wegen Motorschadens umkehren.

Eine Mission am 11. September scheiterte wegen der frühen Morgendämmerung und Fliegersperren, am 13. September 1915 bedeutete erneut ein Motorschaden das Aus. Zwischen dem 2. und 14. Oktober 1915 griff LZ 77 Ziele an der Westfront an. Rund 2 200 Kilogramm Bomben fielen etwa am 3. Oktober auf Chalons sur Marne.

Das weitere Schicksal von Horn und seinen 14 Mann Besatzung ist bezeichnend für die Tragödie der Kriegs-Zeppeline: LZ 77 wird in der Nacht zum **22. Februar 1916** über der Verdun-Front abgeschossen, kein Besatzungsmitglied überlebt“.[1]

Wahrscheinlich waren die Besatzungsmitglieder deshalb nicht mehr zu identifizieren und haben daher - bis auf Alfred Horn - keine bekannte Grablage.

[1] Bericht: Axel Vogel. https://ga.de/region/das-ende-der-fliegenden-giganten-kam-jaeh_aid-40568363 zuletzt abgerufen am 19.8.2024. Besatzung: <http://www.frontflieger.de/2-lz77.html>, zuletzt abgerufen am 18.8.2024. Foto Sammlung Thorsten Pietsch, www.frontflieger.de



LZ 64

Aufklärungsfahrten; 8 Angriffe gegen England, dabei Abwurf von 9.215 kg Bomben; während einer Aufklärungsfahrt am 14. Mai 1917 durch britischen Flieger abgeschossen

Besatzung: 16

Kapazität: 17.900 kg typische Einweglast

Länge: 178,5 m

Durchmesser: 18,5 m (maximal 8 Zoll)

Volumen: 35.800 Kubikmeter in 18 Gaszellen

Leergewicht: 23,650 kg

Powerplant: 4 - Maybach HS-Lu Motoren^[5]

Propeller: 2-Blatt-Pitch-Requisiten

Höchstgeschwindigkeit: 95,4 km/h

Kommandant: Kapitänleutnant Hollender.

SL 11: Feindfahrt von Düren nach England.

Das in **Troisdorf-Spich** stationierte Luftschiff „**SL 11**“ (Hersteller **Schütte-Lanz**) startete am **2. November 1916** von **Düren** aus mit zwölf weiteren Luftschiffen zu einem Luftangriff nach England und war das erste Luftschiff, das über England abgeschossen wurde.



William Leefe Robinson

war der erste britische Jagdflieger, dem es gelang, über britischem Gebiet mit einem Flugzeug ein deutsches Starrluftschiff, das Luftschiff SL 11, abzuschießen.



Rechts: Britische Propagandapostkarte mit dem Titel "Das Ende des Babys-Killers"

Kommandant war **Hauptmann Wilhelm Schramm**, der unter der 16köpfigen Besatzung zählte. Niemand überlebte den Abschuss in der Nacht vom 2. auf den 3. September 1916 durch ein britisches Flugzeug, besetzt mit **William Leefe Robinson** (oben).

Bilder gemeinfrei, <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/16/LeefeRobinson1.jpg>

https://en.wikipedia.org/wiki/Leefe_Robinson#/media/File:The_End_of_the_'Baby-Killer'.png.

Militärluftschiff „LZ 93“ aus Trier zu Übungszwecke in Düren.

LZ 93 (Heer)

Baunummer	LZ 63	Motorleistung in PS	240
Typ	p	Gesamtleistung in PS	960
Bezeichnung	LZ 93	1. Fahrt	23.02.1916
Länge in m	163,5	Außer Dienst	Juni 1917
Durchmesser in m	18,7		
Volumen in Kubikmeter	32.000	Kommandant	Hauptmann Schramm
Motorenanzahl	4	Geschwindigkeit	27,0 m/s

„Nach dem letzten Großangriff deutscher Luftschiffe in der Nacht zum 5. August 1918, bei dem 8 von ihnen gleich lodernden Riesenfackeln in die dunkle Tiefe fielen, wurde dieses Waffensystem stillgelegt“. *Aus dem Heimatjahrbuch 1971 des Kreises Düren, Carl Heeg, Seite 37.*

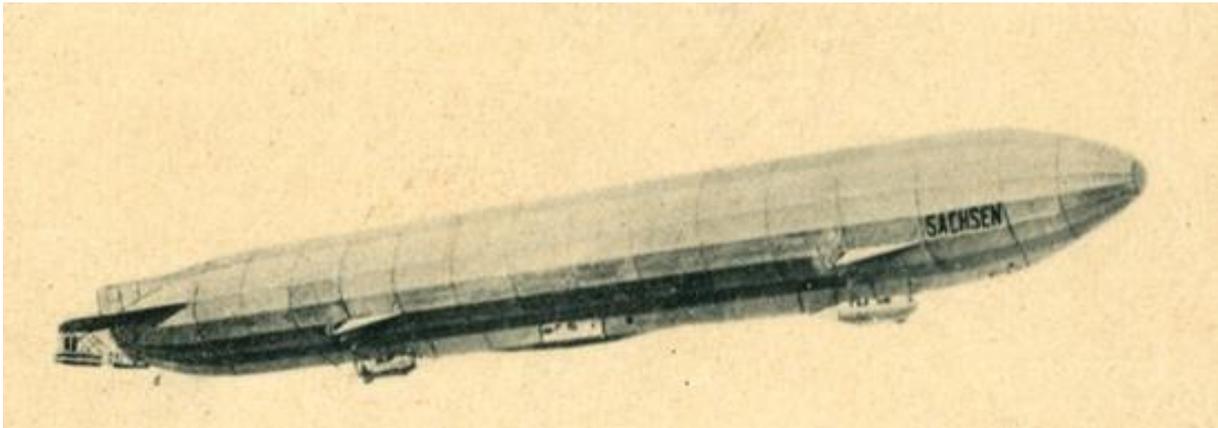
Das „Deutsche Heer“ hatte seine Luftschiffe bereits ein Jahr zuvor vom Einsatz zurückgezogen. Der Standort Düren wurde im **Mai 1917** geschlossen. Zeitweise war hier auch **LZ 33** stationiert. Die erste Fahrt von **LZ 33** fand am 17. Dezember 1914 statt. **LZ 33** war hauptsächlich für Aufklärungsfahrten im Westen eingesetzt. Das Luftschiff war 158 Meter lang und wurde mit drei Maybach-Motoren von je 210 PS angetrieben.

LZ 33 wurde am 5. März 1915 bei der Rückkehr von einer Fahrt über der Nordsee von Artillerie beschossen. Der Versuch, den Einsatzhafen in **Düren** zu erreichen, scheiterte am schlechten Wetter und starkem Regen. Die Besatzung verankerte das beschädigte Schiff, aber der Sturm richtete es binnen weniger Stunden so zu, dass es abgewrackt werden musste.

Vgl. Seite „LZ 33“. In: Wikipedia – Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 12. August 2024, 08:53 UTC. URL: https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=LZ_33&oldid=247626848 (Abgerufen: 28. August 2024, 08:35 UTC)

LZ 17(47) Erstfahrt 02.05.1913, abgerüstet 1916 in Düren.

Das Zeppelin-Luftschiff „Sachsen“ wurde von der DELAG in gebaut und betrieben. Bei der Inbetriebnahme hatte das Luftschiff eine Länge von 158 Metern, bei einem Durchmesser von 14,60 Metern und einer Nutzlast von 9,5 Tonnen. Das Luftschiff wurde von drei Maybach-Motoren mit je 165 PS angetrieben.



Nach einem Umbau verkürzt, hatte es eine Länge von 148 Metern. Die Nutzlast betrug nun 7,4 Tonnen und die Leistung der drei Maybach-Motoren wurde auf je 180 PS gesteigert. LZ 17 führte bis Kriegsbeginn im Jahre **1914** bereits 419 Fahrten durch und war damit der erfolgreichste deutsche Vorkriegszeppelin. Alle Luftschiffe der DELAG kamen in diesem Zeitraum auf insgesamt 1596 Fahrten. Die einundeinhalb bis zweistündige Reise kostete pro Passagier 150 bis 200 Mark. Etwa 100 km wurden pro Fahrt zurückgelegt. Die „Sachsen“ kam damit insgesamt auf eine Fahrtzeit von 741 Stunden, bei denen 39.919 km in einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 53,9 km/h zurückgelegt wurden. Insgesamt wurden 9837 Personen befördert, davon 3465 zahlende Fahrgäste.

Der Zeppelin würde ab dem 6. September 1916 in **Düren**-Distelrath demontiert.

Seite „LZ 17“. In: Wikipedia – Die freie Enzyklopädie. Bearbeitungsstand: 8. August 2024, 08:17 UTC. URL: https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=LZ_17&oldid=247495396 (Abgerufen: 3. September 2024, 13:43 UTC).

Das Ende der Luftschiffhalle Düren 1917

Das Heer löste seine Luftschiffsabteilung zugunsten von Flugzeugen schon 1917 auf. Marineluftschiffe waren bis zum Ende des Krieges im Einsatz, und im April/ Mai 1917 wurde die Stahlkonstruktion der Halle in **Düren/Distelrath** demontiert.

Das Ende des 1. Weltkrieges leitete ab 1918 auch das Ende der deutschen Luftschiffahrt ein. Dem Deutschen Reich wurden umfangreiche Reparationsleistungen von den Siegermächten abverlangt. Unter anderem mussten fast alle Luftschiffe, deren Hallen und Fabriken aufgegeben bzw. abgerissen werden. Der Luftschiffhafen Düren wurde 1917 aufgelöst.

Die Personalzahlen liegen heute nur aus der Marinezeit vor. Sie lagen im November 1914 bei genau 262, im Mai 1915 bei 318 und im März 1916 bei 241 Luftschiffer und

Wertarbeiter. Offiziere waren - wie auch der Kommandant - in Bürgerquartieren untergebracht. Die Bodenmannschaften wohnten in Baracken neben der Halle. Ein Großteil der Stahlträger wurde auf Norderney zum Bau von Flugzeughallen eingesetzt. Einige Betonfundamente dagegen wurden im Neuen Friedhof Düren-Ost verbaut. Ein Teil der restlichen, bis zu zwei Meter mächtigen Betonfundamente der Halle wurden erst 1984 abgebrochen und abtransportiert. Die Luftschiffhalle Düren wurde im Januar/Februar 1918 demontiert und in verbesserter Form auf der Insel Norderney wieder aufgebaut. Sie diente dort als Flugzeughalle für die Gotha-Bomber. Die Luftfahrtangelegenheit war indessen noch längst nicht begraben. Auf dem Gelände hinter dem neuen Friedhof befanden sich immer noch wertvolle Einrichtungen, sowohl Eisenbahnkonstruktionen wie auch die Anschlussbahn an die Dürener Kreisbahn. Auch Gas- und Wasserleitungen waren noch unberührt vorhanden und vom Abbau noch nicht betroffen worden. Um zu verhindern, dass die englische Besatzung diese Einrichtungen beschlagnahmte, wurde ein geschickter Trick angewendet. Alle noch vorhandenen Einrichtungen wurden pro forma von der zuständigen Stelle in Privatbesitz übertragen. Nach einigem Zögern fanden sich tatsächlich auch die Engländer mit dieser Tatsache ab. Daraufhin konnte nun in Ruhe und unbelästigt von fremdem Zugriff der Abbau und der Abtransport der noch übriggebliebenen Einrichtungen auf dem Dürener Luftschiffhafen vor sich gehen.

Quelle: Stadt- und Kreisarchiv Düren, Mappe S1/406, Bericht Carl Heege, „Erinnerungen an den Dürener Luftschiffhafen“, 1971.

LVR-Ausgrabungen im September 2014

Ein überwiegender Teil des ehemaligen Militärgeländes ist heute ein Feld. Die meisten Überreste der Hallenfundamente wurden 1984 aus dem Boden geholt. Zusammen mit dem Landschaftsverband Rheinland (LVR) führten Archäologen im September 2014 Ausgrabungen durch, die die ursprüngliche Konstruktion und die Lage der Halle verdeutlichten. Auf Fotos kann man noch immer die Fundamente der einstigen Stahlkonstruktion als Bodenverfärbung erkennen. Heute liegt auf einem Teil der damaligen Anlage der stetig erweiterte Friedhof Düren-Ost.

Luftschiffhalle (LVR-Präsentation) 2014.



Oben: Luftschiffhalle im Bau, LVR-Präsentation



Im Feld markierte Lage der ehemaligen Luftschiffhalle Düren-Distelrath.

Wiebke Hoppe/LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland“ bzw. „Gunter Amtmann/LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland.



Fotos (4)

*Pappnaas666 – Lizenz
Eigenes Werk CC BY-
SA 4.0 Veranstaltung
zur Grabung des LVR,
September 2014,
Stand 23.11.2018.*

*Text: LVR Amt für
Bodendenkmalpflege
im Rheinland*

Unten: Hallenfundament und oben: Wasser- oder Gasversorgung.

Die Archäologie der Luftschiffhalle.

Sowohl auf Luftbildern der 1940er Jahre als auch bei einem Beflug im Jahr 2003 zeichnen sich die Hallenstrukturen als negative Bewuchsmerkmale in dem heute landwirtschaftlich genutzten Gelände ab.

Bei einer geomagnetischen Untersuchung des LVR-Amtes für Bodendenkmalpflege im Rheinland konnten ebenfalls erhaltene Strukturen der Halle nachgewiesen werden.

Der Standort der Luftschiffhalle in Düren ist der einzige Standort einer Luftschiffhalle im Rheinland, der nicht überbaut oder überprägt ist.



Der Standort der Luftschiffhalle ist der einzige Standort einer Luftschiffhalle im Rheinland, der nicht überbaut ist.

Wiebke Hoppe/LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland“ bzw. „Gunter Amtmann/LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland.

Einige Betonfundamente wurden im Neuen Friedhof Düren Ost verbaut,. Weitere bis zu 2 Meter mächtige Betonfundamente der Halle wurden erst 1984 abgebrochen und abtransportiert



Das Luftbild zeigt das Gelände, auf dem die Luftschiffhalle stand.

Wiebke Hoppe/LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland“ bzw. „Gunter Amtmann/LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland.



Hier ungefähr war der Bau der Luftschiffhalle für 1914 vorgesehen.



Quellenangaben: „Luftschiffhalle in Distelrath“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL:
<https://www.kuladig.de/Objektansicht/O-26543-20111207-2> (Abgerufen: 16. August 2024)

Foto: Pappnaas666, CC-BY-Sa 4.0
https://de.m.wikipedia.org/wiki/Datei:Dueren_Luftschiffhalle_in_Bau_Transparent.png abgerufen
18.8.2024.

Wiebke Hoppe/LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland“ bzw. „Gunter Amtmann/LVR-Amt für
Bodendenkmalpflege im Rheinland.

Alter Luftschiffanker in Köln-Bickendorf.

Heute in Europa einzigartig.



Ein Luftschiffanker des früheren Luftschiffhafens Köln-Bickendorf aus dem Jahre 1909. In seiner äußeren Form bzw. Bauart sicher auch im **Luftschiff-Einsatz-Hafen Düren** zwischen 1915 und 1917 gebräuchlich.

„Bei Erdbarbeiten in der unmittelbar westlich des früheren Luftschiffhafens gelegenen Clemens-Hastrich-Straße tauchte im Jahr 1991 ein historischer Luftschiffanker auf. Er wurde nur durch Zufall von dem Gründer des „Kölner Luftfahrtarchivs *Aerocron*“ **Bernhard Faßbender** (1935-2015) als solcher erkannt und zum 1986 eröffneten Luftfahrtmuseum Butzweilerhof transportiert und dort zum Schutz u.a. gegen Witterungseinflüsse mit einem dazu gesponserten Gewächshaus umgeben.“ [1]

[1] Copyright-Hinweis: Knöchel, Franz-Josef / CC-BY-SA-4.0 Fotograf/Urheber: Luftschiffanker in Ossendorf“. In: KuLaDig, Kultur.Landschaft.Digital. URL: <https://www.kuladig.de/Objektansicht/KLD-321993> (Abgerufen: 30. August 2024)

Die „Zeppelinstraße“ in Düren.



Die **Zeppelinstraße** verbindet die Südstraße und die Zülpicher Straße. Sie verläuft parallel zur Eschstraße.

Die Straße ist nach dem Luftschiffbauer **Ferdinand Graf von Zeppelin** benannt.

Im Ersten Weltkrieg bestand ein „Luftschiff-Einsatz-Hafen“ und eine Halle in Düren, die einen Zeppelin aufnehmen konnte.

Das in Düren seit dem 1914 hergestellte **Duraluminium** wurde zum Bau vieler Zeppeline (z.B. für LZ 77 und 107) benutzt.

Vgl. Josef Geuenich: *Die Dürener Straßennamen, Düren 1965*, herausgegeben von der Stadt Düren und dem Dürener Geschichtsverein.

Quelle: [https://marjorie-](https://marjorie-wiki.de/w/index.php?title=Zeppelinstra%C3%9Fe_(D%C3%BCren)&oldid=151618)

[wiki.de/w/index.php?title=Zeppelinstra%C3%9Fe_\(D%C3%BCren\)&oldid=151618](https://marjorie-wiki.de/w/index.php?title=Zeppelinstra%C3%9Fe_(D%C3%BCren)&oldid=151618)

Bild: Graf von Zeppelin, Bundesarchiv Bild 146-2005-0095, Graf von Zeppelin CC-BY-3.0

Zum Schluss:

Pressemedien

Der Luftschiffhafen im Dürener Osten

„Dass Düren zwischen den Jahren 1915 und 1917 einen eigenen Luftschiffhafen unterhielt, ist wohl den wenigsten Dürenern heute bekannt. In Düren-Ost, am heutigen Friedhof gelegen, war der Standort für mehrere Zeppeline der kaiserlichen Marine und des Heeres.

Der neue Luftschiffhafen bei Distelrath war eine militärische Sensation neben der gerade erst eingerichteten Garnison an der Königgrätzer Straße. Hier lagen zum Beispiel das Luftschiff LZ 107 unter dem Kommando von Hauptmann Sommerfeld und das Luftschiff LZ 77, das in der Schlacht bei Verdun am 21. Februar 1916 abgeschossen wurde.

Niemand der damaligen Besatzung unter dem Kommando von Alfred Horn überlebte den feindlichen Abschuss. Im Dezember 1914 wurde die Luftschiffhalle für die Zeppeline fertiggestellt, um von der belgischen Seite her England und Frankreich anzugreifen. Zuerst baute man die Halle mit Leinwandverkleidung, später mit Holz und Schiebetüren. Die Halle wurde im Januar/Februar 1918 demontiert, weil das Heer auf die Einsätze der Kriegszeppeline 1917 verzichtet hatte. Zu oft kam es zu Abschüssen durch die neuartige Brandmunition der Alliierten und durch verheerende Unfälle. Heute noch kann man aus der Luft die ehemalige Lage der Halle anhand von Bodenverfärbungen im freien Feld am Friedhof-Ost deutlich erkennen.

Der Gründer und Autor des Justiz-Clubs Düren [1], **Heinz-Peter Müller** aus Zülpich-Füssenich, hat sich in seiner siebten Veröffentlichung mit dem fast vergessenen Thema befasst und hat die Geschichte der Luftschiffhalle zusammengestellt“.

(Aus der Dürener Zeitung vom 21.12.2018)

[1] heute wird der Club unter der Bezeichnung „History-Club Zülpich 2014“ geführt.



Die Besatzung des „LZ 107“ in Düren
 In der ersten Reihe sitzend zweiter von links: Hauptmann Sommerfeld, daneben
 Leutnant Wrangel

Gegen den Feind!

Mit diesem Schiff sollte der Dürener Hagen dann auch eine gewisse Berühmtheit erhalten. Am 16. Februar 1917 lag der „LZ 107“, diesmal unter Hauptmann Sommerfeld als Kommandanten abermals in Düren. (Unsere dritte Aufnahme zeigt den Kommandanten mit seiner Besatzung, neben ihm seinen Beobachtungsoffizier Leutnant Wrangel.) An diesem 16. Februar 1916 sollte das Luftschiff zu einem Bombenangriff auf den französischen Hafen Boulogne sur Mer eingesetzt werden.

DÜRENER BEOBACHTER

vom 8. Juli 1938 (Stadt- und Kreisarchiv Düren)