

# Drömmen om luftherravälde

Text Kurt Karlsson



Wilhelm II och von Zeppelin

**Nog för att Ferdinand von Zeppelin hade glatt sig åt framgångarna med passagerarluftskeppen. Men det var för att frakta bomber, inte folk, som han börjat bygga luftskepp, och nu skulle de äntligen få visa vad de dög till. Den avsuttne kavalleristen skulle ta revansch på sina militära motståndare och vinna världskriget åt Tyskland genom att behärska luft- rummet med zeppelinarna...**

Det kunde förstås börjat bättre. Den marina flyg-avdelningen hade före krigsutbrottet två luftskepp som 1913 förolyckades vid en spaningsflygning i hårt väder. Trots strejkande motorer lyckades besättningarna ta ned skeppen och lämna gondolerna när de kraschade mot marken. Men eftersom vikten minskade när besättningen hoppade ur ökade gaskroppens lyftkraft, och fyra man som aldrig hann lämna gondolen blåste bort när det lättade skeppet lyfte. Vrakspillror efter vad som ansågs vara det saknade luftskeppet påträffades många år senare på Grönland.

## Varannan flottisternas

Vid krigsutbrottet 1914 hade den marina luftskeppsavdelningen en enda farkost. Armén var bättre rustad med en Parseval — där den bärande gaskroppen var en uppblåsbar ballong utan spant — och ett tiotal skepp zeppelinare. Alla var emellertid av samma typ som de civila luftskeppen och dåligt rustade för militärt bruk, så någon omedelbar offensiv kunde det inte bli fråga om. Däremot började militärerna bli sålda på idén.

För att motsvara efterfrågan räckte det inte med att enbart bygga ut familjeföretaget i Friedrichshafen, utan en ny sammansättningshall etablerades i DELAG's lokaler i Potsdam. När produktionen var på topp mellan 1915 och -17 byggdes ett par luftskepp varje månad.

Varannan levererades till armén och varannan till marinen.

Fabriken i Potsdam flyttades senare till den näraliggande Staaken, och när luftskeppens oförmåga att fungera som krigsmaskiner så småningom var uppenbar för alla inblandade byggdes där "riktiga" bombplan. Ett bakslag som det sägs att greve Zeppelin aldrig hämtade sig från, även om han också blev delaktig i flygplanstillverkningen.

## Schütte-Lanz byggde i trä

Under större delen av kriget stod emellertid luftskeppen högt i kurs. Zeppelin hade dessutom en rival, Luftschiffbau Schütte-Lanz, som också levererade till militären. Konstruktören Johann Schütte's luftskepp var mycket mer strömlinjeformade än zeppelinarna och hade flera andra nya konstruktionsdetaljer som så småningom även kom att ingå i farkosterna från Luftschiffbau Zeppelin. Dock inte det spantbygge av plywood som Schütte använde sig av. Kritikerna kallade hans byggen för "limpotor", och det fanns visst fog för kritiken. Trävirket sög åt sig fukt, och även om konstruktionerna aldrig hann bli så gamla att träet ruttade så försvagades det.

## Kostade bråkdelen av en jagare

Det var marinen som ledde utvecklingen av luftskepps vapnet. Amiralerna insåg på ett tidigt stadium nyttan av luftburna observationsplattformar med stor räckvidd. De byggdes på en dryg månad och till en bråkdelen av kostnaderna för en jagare, som det tog ett par år att färdigställa.

Dessutom hade marinens luftskeppskommando en hård och effektiv chef, Peter Strasser, som några månader efter krigsutbrottet hade ett dussintal besättningar i träning och dessutom nära 4.000 man till sitt förfogande på



Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!



Z2



L 13



Befälhavargondol



Spanare



Heinrich Mathy



nio olika baser längs den tyska nordsjökusten. Han hade målet utstakat —England skulle bombas till underkastelse, bara Kaiser Wilhelm gav klartecken...

### Kejsaren bromskloss

För i början av kriget var det inte bara luftskepp som saknades. Kejsaren, som var släkt med den engelska kungafamiljen, höll igen och gav inte sitt tillstånd förrän 10 januari 1915. Det skedde en smula motvilligt, inget annat än hamnar och militäranläggningar längs kusten och i nedre delen av Thames fick angripas. London skulle under inga omständigheter bombas.

Strasser och hans mannar var redo — 13 januari startade fyra luftskepp med England som mål, lastade med spräng- och brandbomber. Men nu inträffade det som så småningom gjorde dessa luftens slagskepp omöjliga som krigsmaskiner — redan historiens allra första stora bombraid fick avbrytas på grund av dåligt väder. Operationen blåste bort...

### Fyra döda i Yarmouth

Sex dagar senare startade tre av skeppen på nytt. Ett — det med Strasser ombord — tvingades återvända med motorhaveri till basen vid Nordholz, men de båda andra fortsatte. Ett släppte 23 bomber runt torget i Yarmouth. Historiens första bombraid resulterade i fyra döda, 16 skadade och några förstörda hus. Den "terrorbombning", som tyskarna hoppades skulle sätta skräck i civilbefolkningen och få dem att be om nåd, hade inletts. Frågan är om den inte hade motsatt effekt.

Även om motståndarna så här i krigets början togs med överraskning och inte hade något riktigt ordnat försvar vare sig från marken eller i luften, så var den tyska stridsledningen väl medveten om luftskeppens sårbarhet. Till en början var väder och vind och egna tekniska fel de största problemen. Med tanke på att de klumpiga farkosterna utgjorde lätta mål förlades bombraiderna alltid till dygnets mörka timmar. Vilket dock innebar problem för de tyska navigatörerna, speciellt som engelsmännen lärde sig att mörklägga städerna.

### Fick beröm för tabbe

Redan januaribombningen var resultatet av en sådan navigationsmiss. De bägge luftskeppen, L3 och L4, hade ett skeppsvarv i Humbermyningen som mål, men drev iväg för långt söderut. L4 var helt vilse och släppte sina bomber vid några små samhällen i tron att de var befästningar, och de bomber som L3 fällde över Yarmouth träffade inte heller några militära mål. Nästa anfall gjordes inte förrän i mitten av april. 31 bomber föll över Tyneside 14 april och skadade två, 78 bomber släpptes över Essex och en person skadades. Men ingen av skepparna på de tre deltagande farkosterna —L5, L6 och L7 — hade en aning om var de befann sig.

Den 26-årige chefen på L6, baronen och löjtnanten Horst Treusch von Buttlar-Brandenfels, lär ha meddelat namnet på målet till sina överordnade sedan han hört om det via en notis i en holländsk tidning. Den var för övrigt felaktig, men det visste ju varken den unge baronen eller hans chef, vilken berömde sin befälhavare för precisionsnavigering.

### Inga bomber väster om Towner

Under våren blev vädret bättre, vilket betydde ökade möjligheter för de tyska bombarna. I maj gav också kejsaren med sig och upphävde fridlysningen av London som bombmål. Dock bara öster om Towner. Absolut inga bomber på historiska byggnader och definitivt inte på släkten i Buckingham Palace...

Inga bomber skulle heller tillåtas falla över bostadsområden, ansåg Kaiser Wilhelm. I krig betyder sådana löften inte mycket. Under maj och juni kom de stora farkosterna med skrämmande regelbundenhet in över England och släppte sin dödsbringande last utan större möjlighet att ens avgöra var den hamnade. Det mesta som skadades var civila mål, de flesta som dödades var civila.

### Tog hämd på "Babykiller"

"Babykillers", sa engelsmännen om de fruktade luftskeppen. 10 maj släpptes 122 bomber över Southend (2 döda, en sårad), 17 maj föll 53 bomber över Ramsgate och Southend (2 döda,

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!

L-44, L-48, Schütte-Lanz



en skadad), 26 maj 70 bomber över Southend (3 döda, 3 skadade), 31 maj 120 bomber över östra London (7 döda, 35 skadade).

”Vårt anfall kom helt överraskande, hela staden var upplyst”, rapporterade chefen på arméns luftskepp LZ 38, kapten Erich Linnarz, som utvalts att fälla de första bomberna över London. Men engelsmännen började så smått bita tillbaka, LZ 38 förstördes på marken av två plan från brittiska flottan en vecka senare och systerskeppet LZ 37 sköts ned över Belgien av en ensam engelsk pilot i en Morane-Saulnier. Det var det första luftskepp som förstördes i en luftstrid, den engelske piloten hette Reginald Warneford.

### Vrak i kloster

Vraket störtade på ett nunnekloster och dödade tre personer på marken, två av dem nunnor. Av de 10 besättningsmännen på luftskeppet överlevde en. Ingen i besättningen hade fallskärm, det ansågs vara en extra vikt som farkosten inte kunde bära.

Om förlusterna tillfälligt satte ned modet hos luftskeppspersonalen syns det i alla fall inte i statistiken — 24 personer dödades och 40 skadades när 59 bomber föll över Hull och Grimsby 6 juni, 18 dog och 72 skadades av 60 bomber över Tyneside 15 juni.

Sommaren innebar ett uppehåll i bombningarna. Tyskarna ville inte riskera sina skepp under ljusa sommarnätter. Två av arméns luftskepp på västfronten flyttades österut — även om britterna var värst drabbade så gjorde zeppelinarna bombraider även över Polen, Rumänien och Ryssland.

### Mer strömlinjeform utan von Zeppelin

För anfallen västerut svarade marinens luftskeppskommando, vars chef Strasser använde sommaruppehållet till att förbereda nya och häftigare attacker. Hos Zeppelin-fabriken beställdes superskepp med gasbehållare på två miljoner kubikfot. Greven hade förlorat den direkta produktionsledningen, zeppelinarna tillverkades under kontroll av regeringen. Bland de nya i ledningen fanns österrikaren Paul Jaray, en aerodynamiker som såg till att de nya skeppen blev mer strömlinjeformade.

I augusti återupptogs bombningarna, och nu var London huvudmålet. Den mest massiva attacken företogs 7-9 september under ledning av överstelöjtnant Heinrich Mathy. Han ansågs som Tysklands bäste luftskeppskapten.



### 330 kg insatt i Bank of England

Mathy hade tillbringat en vecka i London 1909, och siktade nu in sig på att vid återbesöket förstöra Bank of England. Det skulle ske med hjälp av en 330-kilosbomb, tyngre än någon annan som dittills använts. Men han missade i navigeringen och resultatet blev bara en stor krater intill en kyrkogård. De resterande bomberna föll i närheten av järnvägsstationen vid Liverpool Street. Försvararna hade lätt att fånga in luftskeppet med strålkastarna, men trots häftig luftvärnseld kunde Mathy undslippa oskadd. Tre försvarande flygplan sändes upp, men ingen av piloterna lyckades komma i närheten av angräparen.

Det 15 minuter långa bombangreppet resulterade i 32 döda och skador för en halv miljon pund. Det föreföll onekligen som om luftskeppen nu var det segervapen greve Ferdinand von Zeppelin alltid hävdade. Under hela 1915 kunde de fortsätta att bomba tämligen obehindrat, och när vinteruppehållet på grund av dåligt väder togs efter ett anfall i mitten av oktober så var det tyska överkommandot övertygat om att kunna avgöra slaget om England när vädret så tillät.

### Eldklotet landade utanför puben

Våren 1916 regnade bomberna över Midlands, Hull, Lincolnshire, Suffolk, London, Sunderland, Edinburgh, Leith, Essex och Kent. Men det brittiska försvaret var bättre rustat. Flygplanen kunde nå samma operativa höjd som angräparna och hade laddat med ammunition som satte eld på luftskeppen. Väder och vind var dessutom ofta på försvararnas sida.

När Strasser sände en armada på 13 skepp mot England den 24 augusti var det bara ett som nådde målet. Det var Heinrich Mathy med

Bilder i helformat?

Återvänd till ”Innehållsförteckningen” och sök under artikelrubriken!

ett av de nya "superskepp" marinen beställt året innan, bomberna träffade en kraftstation, 9 dog och 40 skadades. En vecka senare lyfte 12 skepp från marinen och fyra från armén. Ett av de senare var en nyligen levererad farkost från Schütte-Lanz, SL 11, som sattes i brand över London av den explosiva ammunitionen från en ung engelsk pilot i en BE2c. Luftskeppet föll som ett eldklot från 12.000 fots höjd, synligt flera mil bort, och hamnade utanför en pub i Cuffley norr om London.

### Greps av cyklande polis

Det markerade en vändpunkt i kriget. Inte nog med att det var det första luftskepp som skjutits ned i en luftstrid över England, det fick också den tyska arméstaben att tänka om och satsa på flygplan. Marinen fortsatte sina bombangrepp, men krigslyckan hade vänt. 12 skepp lyfte med London och Nottingham som mål. 368 bomber fälldes, 41 dog och 130 skadades. Men angrifarna undkom inte utan förluster. L 32 sköts ned av en engelsk pilot och L 33 tvingades ned av engelskt luftvärn. Alla 22 ombord undkom oskadda vid nödlandningen utanför byn Little Wigborough i Essex. Kaptenen Alois Böcker samlade ihop besättningen och tänkte marschera till kusten för att kapa en båt och ta sig över kanalen — en ensam cyklande polis visade dom vägen till ett interneringsläger...

De tyska luftskeppsbesättningarna började inse situationens allvar. 1 oktober sköts L 31 med Heinrich Mathy ombord ned och brann upp utanför Cuffley. Även marinens flygchef Peter Strasser, som länge försvarat luftskeppen, började inse att det nu fick vara nog. "Anfall endast i skydd av moln", hette det i en order i slutet av december.

### Jätteflygplan

Inte ens Ferdinand von Zeppelin kunde blunda för verkligheten. Men han hade inte tappat greppet. Gothaer Waggonfabrik A.G. hade redan 1915 börjat tillverka tunga bombplan (Grossflugzeuge) med beteckningen G I på licens från konstruktörerna Ursinus och Friedel. Den följdes av en egen design, G II, en maskin med tre mans besättning och två 220 hk Benz-motorer med skjutande propeller. Den utvecklades fram till krigsslutet till modellerna G IV och G V, som med stor framgång sattes in i bombardemanget av de brittiska städerna. Gotha-bombarnas genomsnittliga bomblast var sex 60-kilos-

bomber. Under 1917 utfördes bara ett fåtal bombanfall med luftskepp.

Trots den känslomässiga bindningen vid luftskeppen förstod von Zeppelin vart utvecklingen var på väg. Men han nöjde sig inte med "Gross-" utan såg till att bygga ett "Riesenflugzeuge" (jätteflygplan) i Zeppelin Werke Staaken.



*R IV, von Zeppelin*

### Postum triumf

18 sådana maskiner i version R VI med fyra Maybach Mb IV 245 hk alternativt Mercedes D IVa 260 hk motorer byggdes. De hade sju mans besättning — pilot, navigatör och fem skyttar/bombfällare — tog en bomblast på 2.200 kg och gjorde flera framgångsrika anfall mot London mellan december 1917 och maj 1918. Från dessa R-plan fälldes bomber på 1.000 kg, de största som kom till användning under kriget.

Von Zeppelin fick aldrig uppleva den triumfen. Han dog 78 år gammal 8 mars 1917.

Även de militära luftskeppen överlevde honom, det sista framgångsrika anfallet mot England med dessa svärbemästrade kolosser gjordes så sent som 12-13 april.

### Toppfart 130 km/t

5 augusti samma år skulle flygchefen själv, Peter Strasser, göra om bedriften med fyra skepp av äldre typ. Själv hade han befälet ombord på den nya L 70, den mest avancerade zeppelinare som byggts. Nästan 700 fot lång, med sju Maybach-motorer och en gaskapacitet på 2.195.800 kubikfot tog den en bomblast på 4.000 kg. Den kunde operera på höjder upp till 23.000 fot och hade en toppfart på 130 km/t.

Det var det snabbaste luftskepp som byggts. Det sköts ned av piloten i en de Havilland D.H. 4 innan det ens nått engelska kusten, Strasser och alla ombord omkom i lågorna.

Därmed gick luften definitivt ur de flygande skeppen. De fortsatte att flyga, men det blev inga fler anfall mot England.

### Facit: 196 ton bomber

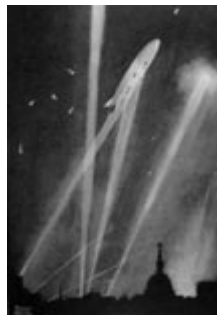
Det stod snart klart att Tyskland var på väg att

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!

förlora kriget, och den summering av zeppelinarvapnet som gjordes vid krigsslutet visade på en dystur statistik. Flottan hade förlorat 53 av sina 73 luftskepp i strid eller olyckor, motsvarande siffror för armén var 26 av 50. 196 ton bomber hade fällts i ett 50-tal anfall över England, drygt 550 engelsmän dog och nära 1.400 skadades.

28 oktober utbröt ett myteri inom den tyska marinen. Det spred sig till luftskeppssektionen, där markpersonalen tog befälet på baserna och sparkade ut officerarna. 9 november, två dagar innan vapenstilleståndet, fanns inte längre ett enda flygvärdigt tyskt luftskepp. I den röra som följde på vapenstilleståndet plundrades baserna på tillbehör och utrustning och 23 juni 1919 förstörde marinens zeppelinbesättningar sina sju kvarvarande luftskepp för att de inte skulle falla i fiendens händer. Det militära avsnittet av zeppelinarnas historia — en inte särskilt ärorik epok — gick i graven. Men nya äventyr väntade.



Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!