

# ”Inga tyska luftskepp större än 28.000 kubikmeter”



**Första världskrigets slut innebar också ett stopp för luftskeppsbyggandet i Tyskland. Under en kort tid verkade det som om de framgångsrika konstruktörerna i Friedrichshafen skulle tvingas lägga om produktionen till att producera hushållsartiklar i aluminium, eller söka jobb utomlands.**

**Text Kurt Karlsson**

För även om zeppelinarna inte visat sig speciellt värdefulla i krigets senare skede, så såg man bland de allierade segrarna stora möjligheter att nyttja dessa luftens giganter i reguljär passagerartrafik. Tyskarna hade ju redan visat



det före kriget, men nu skulle de inte få vara med. Linjetrafik på långdistans hägrade, och tyskarna fick enligt fredsfördraget inte bygga luftskepp med större gasinnehåll än drygt 28.000 kubikmeter. Vilket var alldeles för litet för en ”luftens atlantångare.”

Men hos Luftschiffbau Zeppelin GmbH smiddes det planer på att återupprätta den tyska äran och på nytt ta täten. Familjen Zeppelin hade återtagit kontrollen över firman efter krigsslutet, och den före detta militäre luftskeppskaptenen Ernst Lehmann lyckades 1919 övertala den nye chefen att satsa på en kupp och i hemlighet starta en flygning över Atlanten. I Friedrichshafen fanns det praktiskt taget startfärdiga L 72, och Lehmann visste att flygningen var genomförbar — han hade tillbringat 95 timmar i luften och färdats mer än 6.700 kilometer i L 59 i november 1917 och landat med en bränslereserv för ytterligare 60 timmar i luften. Nu ville han bli förste man över Atlanten och visa att tyskarna fortfarande var bäst.

## Inte så smart

Den nye chefen i Friedrichshafen — baron von Gemmingen, greve von Zeppelins systerson — kan inte ha varit alltför smart. Det är svårt att tro

att amerikanerna skulle hurrat om de 1919 plötsligt fått se ett tyskt luftskepp över New York. Men flygningen blev aldrig av, myndigheterna i Berlin satte stopp för den när de fick höra talas om planerna.

Sevrarnationernas försök att vidareutveckla luftskeppen blev emellertid inte särskilt lyckosamma. Britternas ansträngningar under kriget hade koncentrerats till de spantlösa ballongskepp som kom att kallas ”blimp”. Ett ord som lär ha uppkommit för att illustrera det ljud som uppstod när man knäppte med fingret mot ballongens ytterhölje. Men de fick en bra insikt i den tyska tekniken genom att undersöka det tyska L 33 som tvingats ned av luftvärnet utanför Little Wigborough under kriget.

## Först från andra hållet

Med det som förebild byggde britterna två spantbyggda luftskepp — R 33 och R 34 (R betecknade ”rigid”, d.v.s. stel) — och förfogade 1919 över två av dåtidens bästa luftfarkoster. De var 196 meter långa, hade fem motorer som gav en toppfart av nära 90 km/t och 57.000 kubikmeter gas innanför höljet.



Och även om R 34 inte blev den första luftfarkosten över Atlanten — våren 1919 hade en amerikansk flygbåt tagit sig från Newfoundland till Portugal och engelsmännen Alcock och Brown från Newfoundland till Irland i en Vickers Vimy — så sattes ändå ett rekord. R 34 var först från Europa till USA och besättningen hyllades som hjältar efter 108 timmar och 12 minuter i luften. Det var också ett rekord, men samtidigt sju gånger längre tid än det tog för de båda piloterna i Vickers Vimy att krossa Atlanten. Luftskeppets restid kunde närmast jämföras med en atlantångares. Återresan tog tre dygn.

## Öppnade ögonen på USA

Pionjärflygningen över Atlanten bidrog till att USA beslutade sig för att köpa ett ännu större luftskepp



Bilder i helformat?

Återvänd till ”Innehållsförteckningen” och sök under artikelrubriken!



som britterna redan hade under byggnad, R 38. Världens största luftskepp med gaskapacitet över 77.000 kubikmeter, konstruerat redan före krigsslutet för att utmana de tyska zeppelinarna. När den amerikanska kongressen 1919 tog beslutet om att förstärka flottstyrkorna med två stora luftskepp lade man helt enkelt ett bud på det nya brittiska luftskeppet som en kristyngd engelsk regering inte kunde motstå. De bägge amerikanska skeppen fick beteckningen ZR 1 och ZR 2. 1:an skulle amerikanerna bygga själva och 2:an blev den nya beteckningen på R 38. I den amerikanska bokstavs-beteckningen stod Z för "Zeppelin" och R för "Rigid".

R 38 kom aldrig längre än till slutproven inför leveransen 1921. Med en brittisk-amerikansk besättning ombord på en av de sista provturerna utsattes luftskeppet för så hård belastning att det bröts sönder i luften. 16 amerikaner och 28 britter omkom, fem personer överlevde. Det innebar slutet för luftskeppen i Storbritannien. R 34:an hade redan skrotats och flygningarna med R 33 upphörde. Men britternas missöde öppnade dörren för luftskeppsbyggarna i tyska Friedrichshafen.

#### Fördelades mellan segrarmakterna

Alfred Colsman hade 1919 dragit igång transportföretaget DELAG på nytt. Med LZ 120, *Bodensee*, genomfördes i stort sett dagliga flygningar från i slutet av augusti fram till i början av december, och arbetet på ett systemskepp, *Nordstern*, påbörjades. Det skulle sättas in i reguljär trafik mellan Berlin och Stockholm. Innan dess stoppades emellertid alla flygningar inom DELAG av de allierade, och de tyska luftskeppen fördelades mellan segrarmakterna. Inom det kringskurna zeppeliföretaget uppstod en maktkamp.

Alfred Colsman tvivlade på att företaget någonsin skulle kunna ta upp den ursprungliga produktionen. Hugo Eckener, uppbackad av Ernst Lehman, var bara intresserad av att bygga luftskepp. von Gemmingen var sjuklig och kunde inte hävda sin auktoritet och det blev Eckener som avgick med segern, han blev både teknisk chef och verkställande direktör.

#### Krympt krigsskadestånd

Eckener såg sin chans när förlusten av R 38 blev känd. Händelsen avskräckte inte amerikanerna, som sökte en ersättare, och Eckener erbjöd sig att bygga ett luftskepp som en del av krigsskadeståndet. Både britter och fransmän var tveksamma till affären, men till slut enades segermakterna om en kompromiss — Luftschiffbau Zeppelin skulle få bygga ZR 2 åt amerikanerna, men lyftgasvolymen begränsades till knappt 71.000 kubikmeter istället för de 99.000 som amerikanerna först specificerat.

I Zeppelifabrikens orderbok skrevs det in som LZ 126, och bygget påbörjades 1922 med leverans ett år senare. Amerikanerna startade samtidigt konstruktionen av ZR 1, liksom R 38 en kopia av en militär zeppelinare, men med ett mycket kraftigare spantbygge. Inte nog med att det därigenom skulle motstå mycket större påfrestningar än tidigare konstruktioner, det skulle också bli explosionssäkert genom att fyllas med en lyftgas man funnit som beståndsdel i naturgas i Texas — helium. Visserligen hade det sina nackdelar, det hade bara drygt 90 procent av vätgasens lyftkraft och kostade bortemot 40 gånger så mycket. Men det brann inte, och efter en olycka 1922 med det italienska luftskeppet *Roma*, som exploderade vid en nödlandning i USA och tog 34 liv, förbjöds vätgas i amerikanska luftskepp.

#### Lakehurst-Fort Worth på 37 timmar

ZR 1 gjorde sin jungfruflygning 4 september 1923 döpt till *Shenandoah*, ett indianskt ord som betyder "stjärnornas dotter". Hon var en luftens skönhet, nästan 210 meter lång, och samlade stora skaror av beundrare på sina demonstrationsflygningar. I oktober gjorde hon den första flygningen över den amerikanska kontinenten från Lakehurst i New Jersey till Fort Worth, Texas. Resan tog 37 timmar. Kapten ombord var överstelöjtnant Zachary Lansdowne, den amerikanske observatören ombord på R 34 år 1919.



Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!

En månad senare, 13 oktober, startade Hugo Eckener leveransflygningen med LZ 126 och i gryningen 15 oktober ankrade han upp vid amerikanska marinens flygbas i Lakehurst. Eckener hade satsat hela Luftschiffbau Zeppelins framtid på den flygningen, oviss om hur eventuella höststormar över Atlanten skulle kunna påverka konstruktionen. Men den genomfördes utan problem.



#### Pengar bara till en fyllning

Problem uppstod däremot när det gällde att flyga LZ 126, som döptes till *Los Angeles*, i USA. Den amerikanska flottan hade två förstklassiga luftskepp, men bara helium för att hålla ett av dem i luften. Visserligen var helium vid den här tiden sällsynt, men ingen direkt bristvara. Det kostade däremot nära 250.000 dollar att fylla ballongen i skeppet med helium, en stor summa pengar i början på 20-talet, och flottan hade inte råd med mer än en gasballong av den storleken. *Stjärnornas dotter* tömdes och gasen pumpades in i tysken, som flugits över med vätgas.

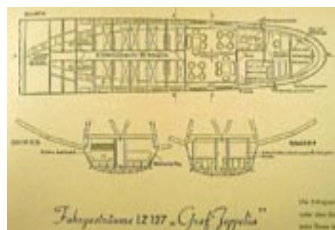
*Los Angeles* kom att göra lång och framgångsrik tjänst i USA tills hon pensionerades 1932. *Shenandoah* förolyckades under en dramatisk flygning från Lakehurst till St. Louis 3 september 1925. Över Ohio flög hon rätt in i en svår storm, kastades hjälplös omkring av de hårda vindarna och bröts slutligen sönder i tre delar. Vrakresterna plundrades, bland annat lär en skraddare ha kommit över en del av det inre höljet för gascellerna — det gjorde han regnrockar av och sålde dem som "Shenandoah Slickers". Otroligt nog överlevde 29 av de 43 ombord. Bland de omkomna var luftskeppets befälhavare, Zachary Lansdowne.

#### Finansiering säkrad 1926

Luftskeppsindustrin var inte större än att katastrofen för *Shenandoah* fick efterverkningar även i Europa. Till den negativa publiciteten bidrog också försvinnandet av franska *Dixmude*, som fattade eld och exploderade över Medelhavet i december 1923. *Dixmude* var det skepp Ernst Lehmann planerat flyga över Atlanten med — L 72 — vilket fransmännen erhållit som krigsskadestånd.

Den som inte lät sig nedslås var Hugo Eckener. Omvärldens intresse riktades vid den här tiden mer mot förberedelserna för *Nobile/*

Amundsens nordpolsflygning med det italienska luftskeppet *Norge*, men i Tyskland reste Eckener, Lehmann och deras medhjälpare 1925-26 på föredragsturne för att samla in pengar till att bygga världens största passage-  
rarluftskepp. I slutet av 1926 hade de fått ihop 2.500.000 mark, nog för att Eckener skulle starta bygget av Graf Zeppelin. Så småningom sköt den tyska regeringen till det som fattades, vilket lär ha varit över tre miljoner mark. Det skulle visa sig vara väl använda pengar.



Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!