

Jorden runt i första klass med *Graf Zeppelin*

Kommandobryggan



Hindenburg må vara det namn som allmänheten idag enklast associerar till luftskepp. Det var störst, bäst, och gjorde en spektakulär och tragisk sorti. Men före Hindenburg kom Graf Zeppelin, det skepp som symboliserar den korta men framgångsrika epoken inom trafikflyget då resan över Atlanten var bekvämare och lyxigare än med en atlantångare.

Text Kurt Karlsson

Det var det dittills största luftskepp som byggts. På 90-årsdagen av Ferdinand von Zeppelins födelse, 8 juli 1928, döptes det till minne av mannen som gjorde att Tyskland lett utvecklingen inom den här tekniken.

Greven själv var visserligen död sedan 11 år, men hans enda barn — grevinnan Hella von Brandenstein-Zeppelin — fick äran att döpa LZ 127 Graf Zeppelin till hans minne.

Stor silverfisk

Ludwig Dürr, som ritat samtliga zeppelinare utom de allra första, svarade även för konstruktionen av LZ 127. Det var 236,6 meter långt, hade en största diameter av 30,5 m och drevs med 5 tolvcyindriga Maybach-motorer på vardera 530 hästkrafter. Stommen av lättmetall var klädd med en specialbehandlad och aluminiumfärgad bomullsväv.

Entusiasterna liknade Graf Zeppelin vid en silverfisk, och tänkte då förmodligen inte på de kvickfotade rackare som ibland kan kila över golvet i badrummet. LZ 127 kunde närmast karaktäriseras som en silverfärgad val som svalde 50 besättningsmän och 24 passagerare för att förflytta dem till andra världsdelar i en hastighet av 110 km/t. Räckvidden beräknades till 16.000 km.

17 blåsor

Innanför silverhöljet fanns sammanlagt 17

stycken gasblåsor som tillsammans rymde knappt 110.000 kubikmeter. Men alla innehöll inte vätgas. Drygt 20.000 kubikmeter utgjordes av "blaugas", en propanliknande gas avsedd att användas som bränsle för motorerna. Blaugas hade ungefär samma specifika vikt som luft. Om luftskeppets vikt minskade måste besättningen öppna ventilerna och släppa ut vätgas för att behålla jämvikten — eftersom förbrukningen av blaugas inte påverkade vikten kunde man behålla den dyrbara vätgasen.

Dubbelt så många besättningsmän

"Utrullningen" av ett nytt flygplan är ofta en fest. Med luftskepp är det fråga om en "utvandring", massor av folk som med handkraft släpar ut den stora ballongen ur hangaren. Med LZ 127 skedde det 18 september 1928. Efter sex händselösa provflygningar, den längsta på drygt 30 timmar, bedömde Hugo Eckener att han kunde våga sig på en flygning till USA. Den första någonsin i ett luftskepp med betalande passagerare — 20 stycken — och dubbelt så många besättningsmän.

Starten gick 11 oktober från Friedrichshafen.



Första kvinnan

Eckener hade tagit risker förr, den här bedömde han uppenbarligen som ganska liten. Han avstod från att ta den kortare men väderleksmässigt mer krävande flygningen över Skottland mot Labrador. Den sydligare och längre ruten gav dessutom tillfälle att visa upp Graf Zeppelin över Schweiz, Frankrike och Spanien, vilket säkert också påverkade planeringen — Hugo Eckener var mycket medveten om publicitetsvärdet.

Ombord fanns också ett antal journalister, fotografer och filmare. En av dem var lady Drummond-Hay, som skrev för Hearst News Services i USA



Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!



och bestämt sig för att bli världens första kvinnliga flygpassagerare från Europa till USA.

Den lugna överfarten fick ett abrupt avbrott när luftskeppet den tredje dagens morgon for in i ett oväder utanför Azorerna. En ovan rorsman missade att parera kastvindarna. Passagerarna som just satt sig vid frukostbordet fick inte bara maten i knät utan kastades omkring i kabinen när Graf Zeppelin växelvis stod med näsan och stjärten i vädret.

”Vi trodde vår sista stund var kommen”, skrev lady Drummond-Hay senare. Tyvärr blev inte utspild mat och förstörda kläder det enda problemet — när luftskeppet återfått jämvikten upptäcktes att klädseln på babords stabilisator slitits sönder. De stycken som hängde kvar skulle kunna blockera rodren och göra luftskeppet manöverodugligt. Eckener sände nödsignaler till amerikanska marinen och bad dem sända ut ett räddningsfartyg.

Stora hål

Men en sådan aktion skulle ta ett par dagar. Några frivilliga ur besättningen anmälde sig för att försöka reparera skadan. En av dem var Eckeners son Knut, som tillsammans med några kamrater klättrade ut på aktern och skar bort de lösa dukarna. Det var ett livsfarligt jobb i den hårda vinden. För att arbetslaget skulle kunna hålla sig kvar måste skeppet sakta farten, vilket i sin tur förde med sig att Graf Zeppelin förlorade höjd.

Vid några tillfällen var man otäckt nära vattnet, och de besättningsmän som klängde på rodret fick krypa tillbaka inombords medan skeppet ökade farten och tog höjd igen. Och arbetet lyckades. Det var visserligen stora hål i rodret, men luftskeppet var fullt manöverdugligt och kunde fortsätta färden med reducerad fart. Räddningsfartyget återkallades.

Katastrofrubriker

Utanför Bermuda mötte en ny storm. Eckener tog chansen att flyga rätt igenom trots det trasiga höjdrodret. För att spara bränsle, men kanske ändå mest för att bevisa att Graf Zeppelin var starkt nog att klara riktigt hårt väder. Resultatet blev en ny reva i rodret.

När skeppet minskade farten för att det skulle kunna åtgärdas så fungerade inte vindgeneratorerna, och all radiokontakt med omvärlden bröts.

Det hann bli katastrofrubriker i tidningarna innan kontakt återupprättades och Eckener kunde meddela att allt var väl. Det blev en triumfartad färd längs Chesapeake Bay upp över Baltimore och Washington. Det var inte kortaste vägen. Men den gav mest publicitet, så vad betydde några timmar extra när förseningen redan var över ett dygn. Efter 111 timmar, 44 minuter och 9.978 kilometer landade Graf Zeppelin vid Lakehurst.

Vinet tog slut

Det var den dittills längsta flygresan nonstop. Det hade visserligen inte gått mycket snabbare än med en atlantångare, och säkerhet och komfort för passagerarna hade i sanningens namn inte varit alltför påtaglig. I viktbesparande syfte bestod t.ex. de väggar som skiljde sovkabinnerna av tygstycken.

Vattnet ombord hade tagit slut under resan, så småningom även vinet, och när luftskeppet landade i USA fanns det knappast någon mat kvar ombord. Men Eckener och hans besättning hyllades som hjältar och blev bjudna på lunch i Vita Huset av president Coolidge. Grunden för fortsatt succé var lagd, lady Drummond-Hay beskrev luftskeppet som ”nyckfull och älsklig, något mer än bara maskineri, tyg och metall”. Graf Zeppelin hade enligt den engelska lady ”en själ, som om det vore levande”.

Fyra stora

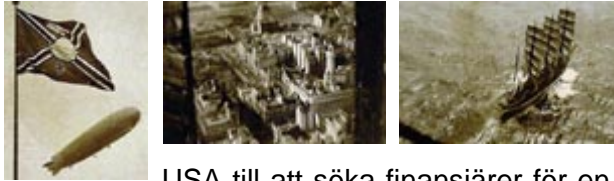
När Eckener och hans besättning vände åter mot Friedrichshafen i slutet av månaden var Graf Zeppelin redan på väg att bli en legend. Åtterresan blev inte helt händelselös — vindar på uppemot 120 km/t drev luftskeppet nära 500 km ur kursen. Ibland flög man baklänges i 30 km/t.

Trots stor uppmärksamhet var den lyckade överfarten ingen omedelbar kommersiell framgång. Eckener hade använt en del av tiden i

Frivilliga klättrade ut på rodret och skar bort den lösa duken

Bilder i helformat?

Återvänd till ”Innehållsförteckningen” och sök under artikelrubriken!



USA till att söka finansiärer för en passagerarservice med fyra stora luftskepp i reguljär trafik, men inga dollarmiljoner satsades.

Enbart att hålla Graf Zeppelin i luften krävde stora pengar. Luftskeppet sysselsatte inte bara de dryga 40 besättningsmännen utan också de flera hundra personer som behövdes vid start och landning och för översyn och underhåll mellan flygningarna. Inte ens enorm internationell prestige var tillräckligt för att tyska myndigheter skulle anse sig ha råd att betala för att hålla "greven" i luften.

Världsomsegling

Eckener sökte sponsorer genom kostsamma demonstrationsflygningar med myndighetspersoner, journalister och politiker över sydeuropa i mars och april 1929 och försökte sig sedan på en ny atlantflygning.

När fyra av de fem motorerna strejkade redan över Frankrike tvingades han nödlunda och byta motorer i Toulouse, och återvände sedan till Friedrichshafen för två månaders reparation och modifieringar. Samtidigt bestämde sig Eckener för att genomföra det han en längre tid gått och grunnat på — en "världsomsegling" i luften med Graf Zeppelin. Det saknades förstås pengar, men det var lättare att få intressenter för ett sådant äventyr än för reguljär trafik. Den amerikanske mediamagnaten William Randolph Hearst hostade upp 100.000 dollar. Tysk press sköt till en tiondel av den summan.

Frimärkspengar

Resten skulle tas in från frimärkssamlare som fick sina "förstagångsbrev" stämplade jorden runt, mot en väl tilltagen avgift förstås, samt från passagerarna. Det lär dock bara ha varit två av de 20 som betalade fullt pris för jordenrunt-

biljetten, 2.500 dollar, men det betydde mindre. Ekonomiskt var äventyret redan i hamn när starten gick i augusti 1929.

Hearsts villkor för att finansiera äventyret var att han skulle få ensamrätt till all engelskspråkig publicitet, och att flygningen skulle starta från Lakehurst. Därför "startade" jordenruntflygningen från två platser. Först flög Eckener västerut till USA, plockade upp en del resenärer — bland annat lady Drummond-Hay — och startade, för att Hearst skulle kunna hävda att jordenruntäventyret utgick från USA. Från Lakehurst flög man till Friedrichshafen och tog ombord ytterligare passagerare samt startade den "tyska" jordenruntresan. Ombord fanns 20 passagerare och 41 besättningsmän.

Hearst köpte rätten till all engelskspråkig publicitet. Det finansierade jordenruntresan



Kallt över tundran

Starten i Lakehurst skedde 7 augusti, restiden till Friedrichshafen blev knappt 55 timmar. 15 augusti lyfte Graf Zeppelin för nästa etapp till Tokyo, en resa på 101 timmar och 49 minuter. Utan problem annat än för navigatörerna, om man bortser från kylan över den sibiriska tundran — det fanns ingen värme i kabinen. Desto varmare var det på flottbasen Kasumigaura i Japan, där temperaturen var över 38 grader och ett par tusen japaner gav ett entusiastiskt mottagande.

Från Tokyo till Mines Field i Los Angeles, dit de anlände 26 augusti, var restiden 79 timmar och 3 minuter — rutten gick via San Francisco där Graf Zeppelin eskorterades över Golden Gate av amerikanskt flyg. 29 augusti, efter 52 timmars flygning över den amerikanska kontinenten, var luftskeppet tillbaka i Lakehurst. Jordenruntresenärerna hade tillryggalagt 33.000 kilometer och varit 12 dagar i luften.

Tillbaka till ruta ett?

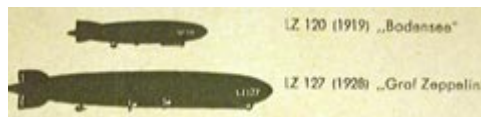
Eckener inviterades på nytt till Vita Huset där presidenten nu hette Herbert Hoover. Han jämförde den tyske luftskeppskaptenen med

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!

Magellan och Columbus — två andra befälhavare som utforskat nya vägar att färdas. Återresan till Friedrichshafen där Graf Zeppelin dockade 4 september tog 67 timmar och 31 minuter. Resenärerna fick ett smått hysteriskt mottagande i hemlandet och allt verkade upplagt för den kommersiella succé Eckener länge drömt om.

Men i oktober inträffade börskraschen, och det verkade som om han var tillbaka på ruta ett igen.



Jämförelse i storlek mellan första civila efterkrigszeppelinaren, LZ 120 Bodensee av år 1919, och LZ 127 Graf Zeppelin nio år senare.

Bilder i helformat?

Återvänd till "Innehållsförteckningen" och sök under artikelrubriken!