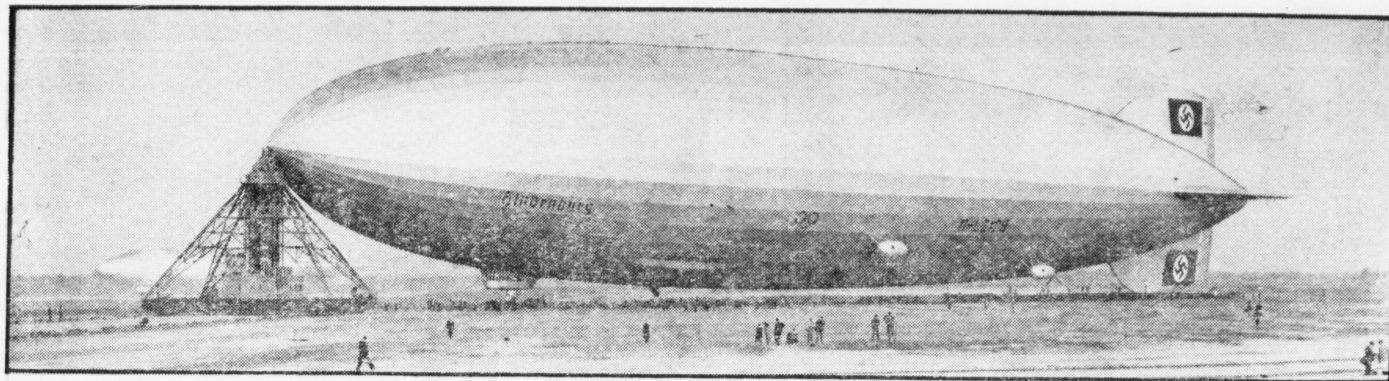
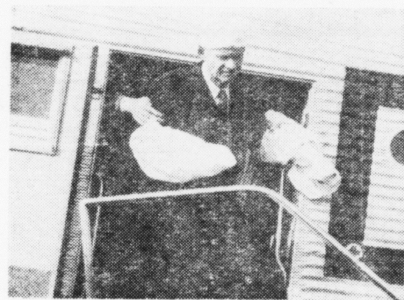




Luftskibet »Hindenburg« før afrejsen på turen til Amerika, hvor det kom i brand og styrtede ned den 6. maj 1937

Ballonen er forløberen for luftskibene, som blev spået en strålende fremtid. Det blev imidlertid ikke tilfældet. Den katastrofe-fyldte æra varede kun 40 år fra 1897 til 1937, da berømmelige »Hindenburg« styrtede ned ved landingen på Lakehurst-lufthavnen i nærheden af New York.

Den eneste danske passager på ulykkes-turen, fhv. fabrikant Hans Vinholt, blev frygtelig forbrændt både i baghovedet og på underarmene



fysikeren, professor Charles, om at lede et nyt forsøg.

Charles kendte intet til Montgolfier-brødrenes anvendelse af varm luft, og han gik derfor frem efter et helt andet princip, idet han anvendte brint til ballonens indre. Opstigningen fandt sted 26. august 1783, og ballonen holdt sig svævende i tre kvarter, inden den dalede ned nogle kilometer fra Paris på en mark, hvor de arbejdende bønder med leer og høtve ødelagde »uhyret fra himlen«, inden professor Charles og hans stab nåede frem for at redde den kostbare ballon.

EFTER at ballonen var opfundet, var det naturligvis en nærliggende tanke at gøre den styrbar, og der fremkom i første omgang en del mærkelige projekter, som gik ud på at bevæge ballonerne ved hjælp af sejl og vældige luftbremserende åre. Andre opfindere ville drive ballonerne ved hjælp af håndtrukne luftskruer uden at tage hensyn til, at mennesket kun kan yde 1-6 hk.

Først da den franske ingeniør, lejtant Meusmiers udkast til en styrbar ballon blev offentliggjort i 1784, var man inde på den rette vej, idet Meusmiers projekt gik ud på at gøre ballonlegemet aflangt, så det lettere kunne glide gennem luften drevet af propeller. Den egentlige brintballon ville han anbringe i et hylster, og mellemrummet mellem det indre og det ydre hylster skulle fyldes med luft, som blæstes ind fra gondolen.

MEN først da den lette benzinsmotor kom på markedet, kom der rigtig gang i udviklingen, og da det lette metal aluminium blev kendt samtidig, opstod den østrigske ingeniør Daniel Schwartz i 1896 bygningen af et luftskib efter revolutionerende principper. Hele ballonlegemet var en stor metalcylinder med spids forende og halvægelformet agterende. Hylsteret var fyldt med brint, gondolen blev fastgjort til ballonlegemet, og fartøjet blev drevet med en Daimler-benzinmotor på 12 hk.

I de følgende år kom de fleste europæiske lande og USA med i konkurrencen om luftskibene — og i den fortsatte kappestrid nationerne imellem hævdede én sig — eller rettere to ukuelige mænd sig — fremfor alle andre: tyskerne grev Ferdinand von Zeppelin og hans nære medarbejder Hugo Eckner.

Allerede da Daniel Schwartz byggede sit første ballonhylster af aluminium, arbejdede Zeppelin og Eckner med en konstruktion efter et nyt princip. I 1898, da den nødvendige kapital var stablet sammen, blev grunden lagt til et luftskib med et rumfang på 10.000 kubikmeter. Ballonlegemet skulle formes som en cylinder i begge ender, den karakteristiske cigarform, og den 2. juli 1900 var nybygningen klar til at gå i luften. Tusinder af mennesker var mødt op for at overvære opstigningen, og man imødeså med spænding, hvordan det ville gå med at bringe denne luftkæmpe helskindet tilbage til jorden. Det første forsøg var over al forventning, men efter det tredje forsøg havarede fartøjet under indtrækning i hangaren. Zeppelin-Eckner tabte dog ikke modet og ville straks gå i gang med bygningen af et nyt luftskib, men denne gang kneb det med at skaffe pengemidlerne, hvorfor konstruktørerne udsendte et nødråb til det tyske folk, der blev hørt. Det økonomiske grundlag var i orden i løbet af et par måneder, og et nyt luftfartøj stod klar i 1906. Det fik en sørgelig skæbne allerede ved første opstigning i januar måned. En kraftig vind ødelagde luftkæmpen. Det tredje forsøg støttede kejser Wilhelm, og nu begyndte heldet at følge konstruktørparret. Der måtte dog en ny folkeindsamling til, før seriefabrikationen endelig blev sikret 1910, da der blev startet et aktieselskab »Delag«, som skulle anvende zeppelinerne til trafikbrug.

DEN helt store succes opnåede Zeppelin-selskabet 1910, da Eckner efter en opstigning fandt ud af, at luftskibene havde en

del mangler navigationsmæssigt. Under en samtale i en robad på Bodensøen, hvor det flydende Zeppelin-værft var placeret, hævdede Eckner, at luftskibene burde navigeres lige så let som et skib på havet, Zeppelin, der på dette tidspunkt var en ældre mand, overlod på stedet til Eckner at lede hele værftet, og i 1911 stod firmaets forbedrede konstruktion »Hansa« klar.

Som et af de første lande fik Danmark i 1912 besøg af »Hansa«, og hele København stod på den anden ende, da giganten lagde til ved en primitiv landingsmast på Klovermarken. I de kommende uger talte man kun om luftskibe, og alle syntes at være enige om, at man her stod over for en nyskabelse, der ville revolutionere menneskehedsens fremtid.

UNDER den første verdenskrig byggede Zeppelin-selskabet adskillige luftskibe til det tyske luftvåben, og i store formationer blev de sendt ind over London. Med deres uhyre farlige brintladning, tusinder af kubikmeter højtryksopløst gas opbevaret i et spinkelt hylster af bomuld og silke med primitive motorer forsynet med glødende udstødningsrør få meter fra ballonhylsteret, var de imidlertid alt for sårbare. Resultatet blev en masse uhyggelige katastrofer, men dr. Eckner ville ikke give op. Efter krigen blev der sat fuld fart på bygningen af luftskibe hos Zeppelin-værfterne. I 1924 blev dr. Eckner enerådende chef, og samme år førte han ZR-3 over Atlanterhavet. Den 8157 km lange tur tilbagelagdes på 81 timer og 17 minutter. Den 15. oktober landede kæmpen på Lakehurst-flyvepladsen, hvor Eckner personlig overgav den til amerikanerne som et led i de tyske krigsskade-erstatninger til USA.

I Amerika blev Eckner overøst med æresbevisninger. Ved forhandlinger med »Good Year«-kompagniet lykkedes det ham at skaffe et stort kvantum af den ikke brændbare luftart helium, som blev brugt til konstruktion af det eneste luftskib, som har

været en uforbeholden succes: »Graf Zeppelin«.

I 1928 gik det ud på sin jomfrurejse med konstruktøren ved roret. Det kunne medføre 20 passagerer foruden den 40 mand store besætning. Forsynet med 5 motorer på hver 530 hk havde det en tophastighed på 123 km i timen. Den første tur gik over Atlanterhavet, og i august-september 1929 gennemførte det en sejlads jorden rundt, 34.200 km i løbet af 26 dage og 4 timer. I 1931 var »Graf Zepp«, som det populært kaldtes, på en forskningsflyvning til Leningrad over det nordlige Polarhav, og i slutningen af året påbegyndte det regelmæssige post- og passagerflyvninger mellem Friedrichshafen og Pernambuco i Sydamerika. I 1937 afsluttede det sin virksomhed og gik til hvile i en af luftskibshallerne i Rhein-Main, hvor det i de næste to år blev set af en million mennesker.

Når publikum alligevel bevarede en reserveret holdning over for luftskibene, skyldtes det flere katastrofer i samme periode. Bl.a. styrtede det store engelske R.101, som forulykkede på sin jomfrurejse den 5. oktober 1930 få timer efter starten på vej til Indien. Det havarede totalt ved Beauvais i Frankrig, og 46 af de ombordværende dræbtes. To år senere styrtede det kæmpemæssige amerikanske »Akron« brændende til jorden 4. april 1933, og 78 mennesker mistede livet.

DET endelige dødsstød, som lagde luftskibstrafikken i graven med en tungt belastet kiste kom 6. maj 1937, da den berømte zeppeliner »Hindenburg« strøg ind over New York på sin jomfrurejse fra Hamborg. Eckner havde på grund af valutatsituationen måttet gå tilbage til brinten — og her må man søge årsagen til katastrofen.

Kun fem minutter efter landingstovene var kastet ud, skete katastrofen. En flamme sprang til vejrs fra skibets halefinne og åbnede sig på mindre end et sekund som en gigantisk blomst.

Intet kunne hindre ilden i at fortære hele skroget. De få, der i de første øjeblikke var klar over, at katastrofen var indtruffet, stod som paralyserede, før de fik sig samlet sammen til at alarmere slukningskolonner og ambulancer. Skibsofficererne anede intet om ulykken, før halepartiet knækkede af og vippede den forreste del af skibet i vejret i en vinkel på 45 grader. Man forstod deres rædsel, da de konstaterede sagens rette sammenhæng.

Igenom »Hindenburg«s centrale akse gik en luftkanal, ad hvilken ilden havde fået passage, og her rasede flammerne frem og tilbage med en fart som en brand i en sommeret høstak. Udbredelsen af ilden havde naturligvis været fremadskridende, som sekundene gik, og den forreste del af skibet var ikke længe om at følge halepartiet til jorden. Mindre end et minut efter at branden var brudt ud, var »Hindenburg« forvandlet til forfulede rester.

USA besad på det tidspunkt nogle store, brandsikre heliumfyldte luftskibe, men efter flere uheld også med disse gik de store luftskibe endelig ind til den store hvile.

Kun Eckner tabte ikke modet. Han lagde kølen til en mammutagtig nybygning »LZ 130«, som skulle være 1½ gang så stor som »Hindenburg«, og gennem en handelsaftale mellem USA og Tyskland sikrede han sig det nødvendige kvantum helium. Krigen lagde sig imidlertid hindrende i vejen for disse planer.

I 1947 rejste luftskibenes konge til USA som rådgivende for »Goodyear-selskabet«, og i 1951 blev han valgt til vicepræsident i det nystiftede britiske luftskibsselskab i Edinburgh. I 1952 henvendte en kreds af tyskere sig til ham med henblik på at genoplive mellemkrigsårenes triumfer — men Eckner erklærede, at han anså luftskibenes tid for at være forbi.

Dr. Eckner døde den 14. august 1953. Han tog luftskibene med sig i graven.