

LUCHTPOST

* LUCHTSCHEPEN

In een eerder verschenen artikel werd er op gewezen dat het gebrek aan bestuurbaarheid van een luchtballon als een grote leemte werd gevoeld. Om die reden was de ballon voor geregeld postvervoer van weinig betekenis. Niettemin werden er tal van pogingen gedaan om ballons bestuurbaar te maken en uiteindelijk heeft dit alles geleid tot de ontwikkeling van het luchtschip.

- *BESTUURBARE LUCHTBALLON*

Een eeuw nadat de gebroeders Montgolfier erin slaagden een ballon te laten opstijgen, deden Renard en Krebs een poging om met hun electrisch gedreven ballon "La France" een vaart te maken en zij slaagden wonderwel in hun opzet. De ballon bleek bestuurbaar en van de in totaal zeven vaarten in 1884 en 1885 keerde het gevaarte vijf maal op zijn punt van uitgang terug.

Dit alles was een belangrijke stap vooruit en andere pioniers zetten de onderzoeken voort. Veel veranderingen en verbeteringen werden aangebracht en tenslotte werd de kroon op het vele werk gezet door de bestuurbare luchtschepen van Graaf Ferdinand von Zeppelin.

- *LUCHTSCHEPEN*

Bij luchtschepen werden drie soorten onderscheiden, namelijk:

- a. Slappe luchtschepen. Dit waren schepen met een soepel omhulsel, waarvan de vorm gehandhaafd werd door de druk van het gas.

- b. Halfslappe luchtschepen. Deze schepen hadden hetzelfde omhulsel als de slappe schepen behoudens dat het omhulsel versterkt was met een aantal liggers en hoepels. Beide systemen hadden het nadeel, dat de luchtschepen gebonden waren aan een bepaalde grootte.
- c. Stijve luchtschepen. Deze schepen hadden een skelet en waren verdeeld in cellen, waardoor de vorm niet meer bepaald werd door de druk van het gas en de afmetingen ook geheel anders konden zijn. Bovendien waren de snelheid en het vliegbereik groter.

Tot het begin van de twintigste eeuw waren de luchtschepen van het slappe of halfslappe type en waren in feite niets meer dan uitgerekte luchtballonnen. Vanaf 1890 werkte Graaf von Zeppelin aan de ontwikkeling van de stijve luchtschepen. Het succes van de bekende exemplaren - waarvan er één naar hem genoemd was - "Graf Zeppelin" en "Hindenburg" mocht hij helaas niet meer



Brief verzonden met de retourvlucht van de eerste vlucht naar Amerika in 1928.

beleven. Als één van de grootste mannen van Duitsland overleed hij op 8 maart 1917 op 79-jarige leeftijd.

- "Graf Zeppelin"

Na zijn overlijden werd zijn werk door anderen voltooid en na enige proefvluchten maakte het luchtschip met de naam "Graf Zeppelin" zijn eerste vlucht naar Amerika.

Van 15 augustus tot 4 september 1929 vond de bekende vlucht van de "Graf Zeppelin" rond de wereld plaats.



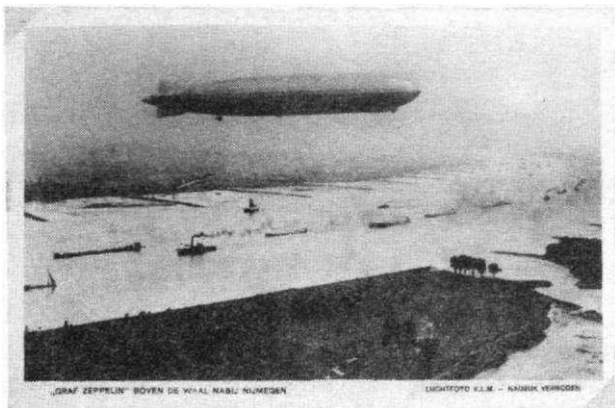
Brief verzonden op het laatste traject van de wereldreis Los Angeles - Friedrichshafen. Vertrekstempel 26 aug. , aankomststempel 4-9-29. (achterzijde)

Van 24 juli tot 31 juli 1931 bevond de "Graf Zeppelin" zich boven de Noordpool.

Boven ons land is de "Graf Zeppelin" herhaaldelijk te zien geweest. De ouderen onder ons zullen zich dat beslist herinneren.



Briefkaart van de vlucht boven de Noordpool in 1931.



Een foto van de "Graf Zeppelin" boven de Waal bij Nijmegen.



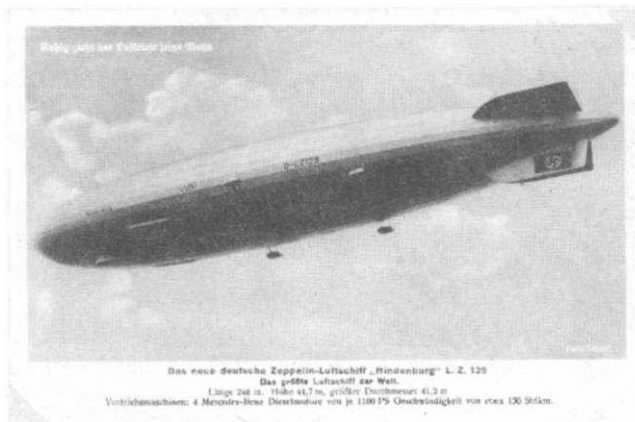
Een brief en twee briefkaarten met Zeppelin-stempels uit de jaren 1930 en 1932.

Met een regelmatige dienst tussen Friedrichshafen en Rio de Janeiro werd in augustus 1931 een begin gemaakt en deze werd met de "Graf Zeppelin" uitgevoerd. In totaal heeft dit luchtschip 590 vluchten gemaakt, waarna het buiten dienst werd gesteld en als museum ingericht. De "Graf Zeppelin" kwam in 1940 triest aan zijn einde toen in april van dat jaar het schip op bevel van Göring werd verwoest.

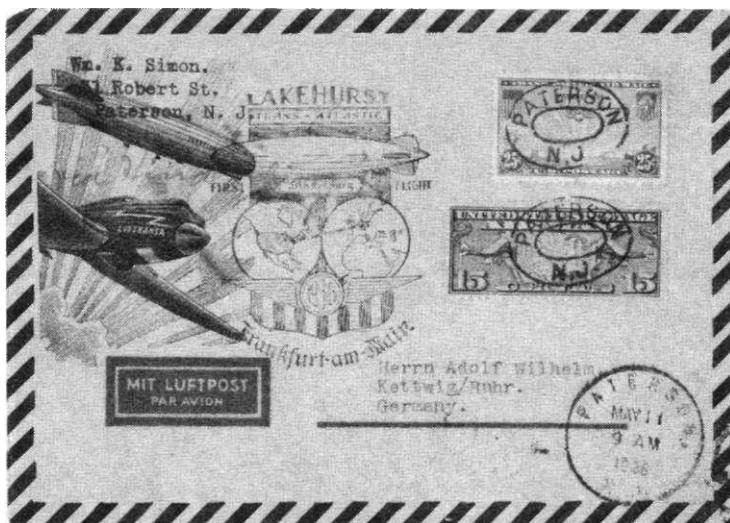
- "Hindenburg

In 1931 was men de bouw van een ander luchtschip begonnen, de "Hindenburg", en begin 1936 kwam dit "droomschip" uit de hangar. De dertig meter hoge vinnen waren beschilderd met zwarte hakenkruisen in een witte cirkel op een helrode ondergrond. Het was het embleem van het nieuwe regime, dat inmiddels aan de macht was gekomen. De regering nam nog geen drie weken later het luchtschip in dienst en tezamen met de "Graf Zeppelin", eveneens voorzien van hakenkruisen, maakten de twee luchtschepen een propagandatocht boven Duitsland.

De "Hindenburg" was een perfect schip maar toch had het één tekortkoming, het was gevuld met waterstof in plaats van het onbrandbaar helium. Dat kwam omdat de export van helium uit de Verenigde Staten verboden was.



Het luchtschip "Hindenburg", lengte 248 m, hoogte 44.7 m, grootste doorsnede 41.2 m.
4 Mercedes Dieselmotoren van elk 1100 PK. Snelheid ongeveer 130 km per uur.



Brief verzonden met de eerste vlucht van Lakehurst naar Frankfurt am Main in 1936 met de "Hindenburg".



Briefkaart verzonden uit Nederlands-Indië met de Olympiafahrt in 1936.

Op 3 mei 1937 startte de "Hindenburg" voor een vlucht naar Amerika en in de namiddag van 6 mei naderde het luchtschip het vliegveld Lakehurst. Terwijl de passagiers zich gereed maakten voor de landing, werd bevel gegeven deze uit te stellen vanwege een hevig onweer, dat boven de landingsplaats woedde. Tenslotte kwam om 18.08 uur de raad om direct te landen en zo snel mogelijk. Bij de landing werd een gedempte knal gehoord en plotseling stond het luchtschip in lichterlaaie. Het gelukte aan 62 personen de brandende hel te ontvluchten terwijl 36 personen jammerlijk in de vuurzee omkwamen.

Hoewel men eerst aan "sabotage" dacht, concludeerde een Amerikaanse en een Duitse onderzoekcommissie na een langdurig onderzoek, dat statische electriciteit de oorzaak van de ramp was geweest.

- *EINDE LUCHTSCHEPEN*

De ondergang van de "Hindenburg" betekende het einde van het luchtschip. Het was ondenkbaar dat na de ramp ooit nog toestemming zou worden gegeven voor passagiersvluchten met Zeppelin's, die met waterstof gevuld waren.

Luchtschepen waren van nature veel meer onderhevig aan meteorologische omstandigheden dan vliegtuigen. Denk eens aan de wind bij het uit de hangar halen van het luchtschip. Dit ken alleen bij kalm weer of wanneer de wind in de richting van de hangar blies. Ook het uitzetten en samentrekken van de cellen door atmosferische invloeden vroegen doorlopend om passende maatregelen. Kortom, al deze factoren en daarbij gevoegd de opkomst van het vliegtuig, dat kleiner en sneller was, hebben geleid tot de uitschakeling van het luchtschip.

De ballon is verdrongen door het luchtschip, dat op zijn beurt weer plaats moest maken voor het vliegtuig.

A. Bosman

H.J. de Jager