

EGY MILLIÓS CSALÁS

Az LZ4-es léghajóról és a Zeppelin adományról

A napokban lesz 150 esztendőszületésnapja egy férfinak, akiről a századforduló óta oly nagy számban jelentek meg írások, hogy az ember több könyvespolcot is meg tudna tölteni velük: gróf Ferdinánd Adolf Aügment Heinrich von Zeppelin. Már az első világháború előtti leírásokban és biográfiákban megformálódtak a grófról azok a nacionalista szemléletminták, amelyek a „német nagyság”, „német világérvényesülő”, vagy a „mindent felülmúló német úttörőszellem” fogalmakban csúcsosodtak ki. szerzők százai írtak azóta legendákat Zeppelinről újat írva vagy egymásról másolva. Így keletkezett, évtizedeken át konzerválódva féligazságok és túlzások sűrű szövedéke. Csak az utóbbi időben ismerhetők fel a német közleményekben itt ott komoly fáradozások, hogy a gróf Zeppelinről kialakított mítoszokkal teletűzdelt képet, alaposan és bírálóan feldolgozzák és hozzáfogjanak a gróf tárgyilagos történelmi besorolásához. Egy példa erre az LZ4 Ehtendigeni 1908-as katasztrófájának háttere. Mindenekelőtt még ma is kiindulópontja a civil történészek állításainak, hogy Zeppelin csak a békés léghajóját szerette volna megvalósítani, a katonaság azonban akarata ellenére birtokba vette léghajóját és egy 24 órás teljesítményút megtételére kényszerítették. És mi volt ennek az útnak a célja?

Az előzmények

A múlt század vége felé a nyugállományba vett lovassági tábornok gróf Zeppelin elérkezettnek látta az időt a nagy léghajó építési ötletének megvalósítására. A költségek azonban - ahogy előre látta magasabbak és a szponzorok bevonása elkerülhetetlen lesz. Már az első léghajóra 650000 márkát költöttek. Tervének pénzügyi támogatását a porosz hadügyminisztériumtól remélte, amelyet mint megbízót és állandó vevőt tartott számon. Azt, hogy tisztában volt találmányának katonai célú felhasználhatóságával, bizonyítja egy 1893. szeptember 14-edikei írása, tehát 7 évvel az LZ1 léghajó első útja előtt (LZ = Zeppelin Léghajó), amelyet egy vezérkari tábornoknak írt. „Biztosan és gyorsan közlekedő légi járművek a hadseregnek jelentős előnyt biztosítanak pl. a felderítésbe több száz kilométerrel az ellenséges területekről..., ellenséges erődök vagy csapatok (táborhelyek) lövedékekkel való megzavarása, stb.”

Kezdetől fogva tehát egy felderítő és bombázó flotta építése volt az elképzelése, a fegyverkezés lebegett a szeme előtt. Ezt a célt szolgálta számos adat és ajánlat mind a császárnak, mind a hadügyminiszternek. 1895. augusztus 25-én saját számításai alapján biztosította: „kormányozható léghajók, amelyek előnytelen viszonyok között 7 és ½ napon át egy átlagos 1000 km/nap sebességgel megszakítatlanul repülnek..., győzedelmes csatákhoz tudják segíteni a hadsereget. Csaták döntik el a háborút., a nemzet létét és becsületét”.

A katonaság azonban ötletével kapcsolatban továbbra is várakozó álláspontra helyezkedett. És mégis, hogy első léghajóját megépíthesse sorsjátékot szervezett, amely 100000 márkához jutatta és ipari körökből kapott még fél millió márkát, valamint ő is adott hozzá 420000 márkát. 1900. július 2-án emelkedett fel először az LZ1, három út után azonban tönkrement. Annak érdekében, hogy tovább építhesse Zeppelin mindig újabb és újabb pénzügyi eszközökről gondoskodott. 1906. január 17-én startolt az LZ2 az első és egyben utolsó útjára, mivel ugyanazon a napon a léghajó az allgauti Kislegg mellett összetört. Az LZ3 építése 1906 májusában kezdődött. A sereg és a haditengerészet még mindig bizalmatlan volt a könnyen meghibásodó léghajóval kapcsolatban. Ez okból szólalt fel Zeppelin az LZ2 megsemmisülése után egy bizalmas „tanulmány a motoros léghajó feladatairól” című írásában újfent a hadügyminiszternek: „két vagy három ilyen léghajó ... egész Franciaországban elhatalmasodó nyugtalanságot idézhet elő, ha a szakadatlanul egymást leváltó léghajók tervszerű módon megzavarják a vasútközlekedést és mindenféle anyagi kárt idéznek elő ... éppen ezért különleges haszon Németországnak ... a hatalmas hadigépezet hosszú időre motoros léghajóhoz jusson”.

1906. december 1-én a birodalmi kancellárt is biztosította, hogy megmutatja az utat, hogyan lehet olyan léghajóhoz jutni, amellyel pl. legkevesebb 500 főt hadifelszereléssel a legtávolabbi pontra is el lehet jutatni. Ezzel Zeppelin már egy szabályos légi szállítóflotta építését célozta és kézenfekvő volt, hogy ezek elöl az érvek elöl a hadsereg nem fog hosszútávon elzárkózni.

1906. december 19-én egy berlini titkos ülésen, amelyen a kormány vezetőszemélyiségei a hadsereg és a tengerészet is részt vettek, pontosan tudni akarták Zeppelintől, hogy mit lehet léghajógyárától ténylegesen várni. Zeppelin ismét behatóan utalt arra, hogy léghajója alkalmas „legalább 4000 km-t egyhuzamban megtenni, még hátrányos légáramlatok esetén is egy 1700 km-es utat teljesíteni” és pedig „24 órán belül”. Végül is megegyeztek. Zeppelin vállalja a 24 órán át tartó repülőutat, a nyilvánosság ujjongani fog és jelentős összeg befolyása várható, még az államtól is. A megegyezést a vezérkari főnök Moltke tábornok oly módon változtatta meg, „hogy egy esetleges szerencsétlenség esetén, egy értelmes ember sem fogja Zeppelint okolni”. A szövegezésben ez azt jelenti, hogy egy balsiker nem fogja a további támogatást akadályozni. Zeppelin ígéretesei azonban hamarosan légvárnak bizonyultak, mivel az LZ3 noha október 9-én felemelkedett, egy időt rabló átépítésnek kellett alávetni, ami miatt 1907 novemberében kezdődött az LZ4 építése.

Az LZ4 vége és a kitörő öröm kezdete

Az LZ4 első útja 1908. június 20-án történt. Néhány nappal később július 1-én sikerült megvalósítani egy nemzetközileg figyelemmel kísért utat Svájcba. Közvetlen ezután Zeppelin Berlinbe utazott és megvételre ajánlotta a léghajót a hadügyminiszternek, mire az a megállapodás szerinti, de még teljesítetlen 24 órás

útra emlékeztette. Ezt rögtön elő is készítették, mivel a katonai szállítások elnyerése elérhető közelségbe került. 1908. augusztus 4-én szállt fel léghajójával és további 11 személlyel a fedélzeten 6.22-kor Manzelből.

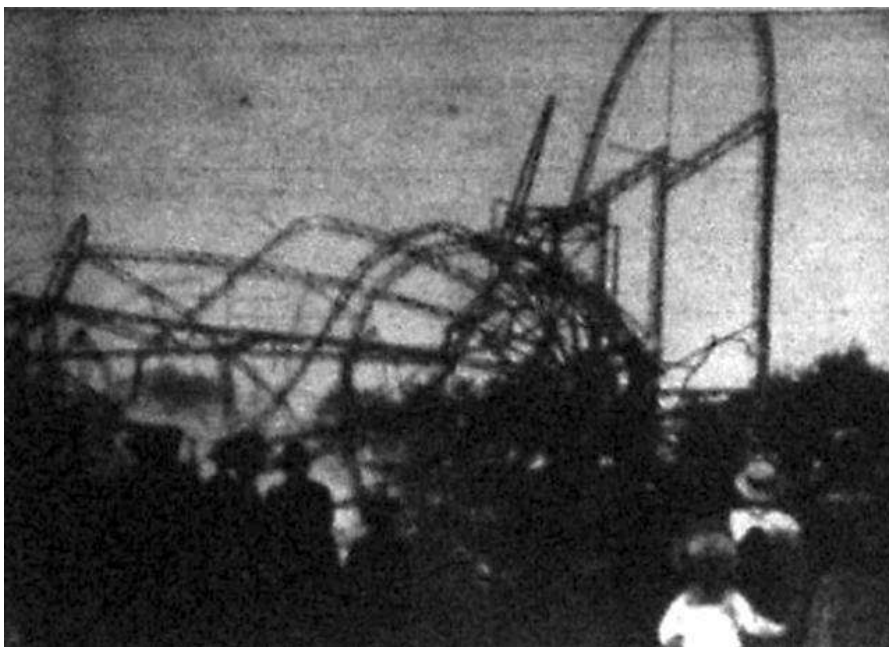
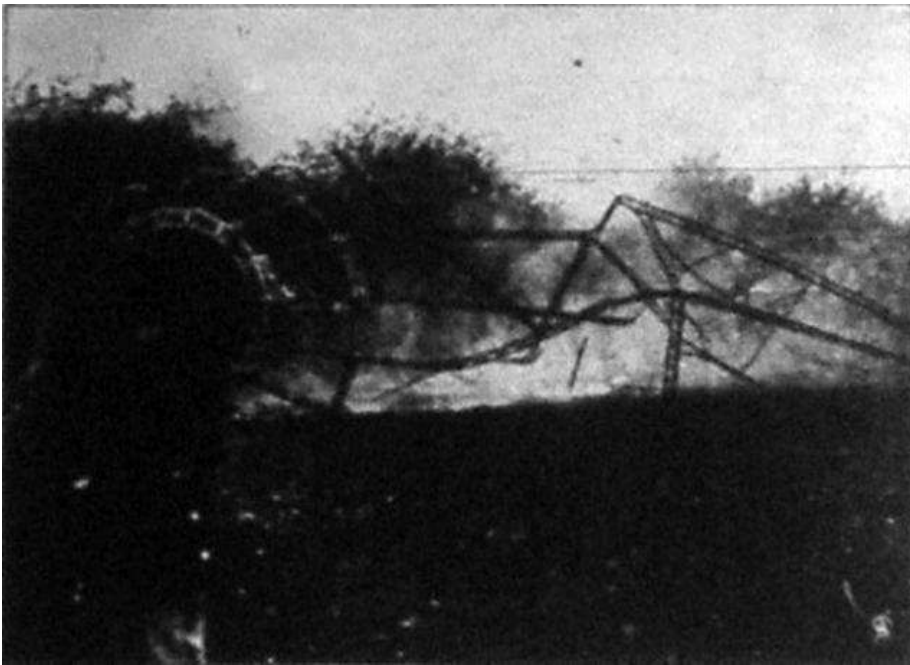


gróf Ferdinánd Zeppelin: 1838, július 8-án született Konstanzban, 1850-ben kezdte meg katonai pályafutását a hadiiskola továbbá a politechnikum elvégzésével, 1858-ban folytatta tanulmányait a Tübingen-i egyetemen, 1863-ban léggömbutazást tesz Észak-Amerikában, 1870-ben részt vett a német - francia háborúban, számos léggömbfelszállást kísért figyelemmel, 1874-ben áthelyezték egy lovasezredhez, 1882-ben egy ulánusezred parancsnoka, 1886-ban egy lovasdandár parancsnoka, 1887-ben kinevezték rendkívüli württembergi küldöttnek és felhatalmazott miniszternek a berlini államtanácsba, 1890. november 18-án a württembergi király kinevezte altábornaggyá, november 29-én búcsúzott a hadseregtől. 1891-től foglalkozott komolyan a léghajó építésének gondolatával. 1917. március 8-án hunyt el Berlinben.

A híre ennek a „nemzeti eseménynek” telegráfon és telefonon szélteben és hosszában tovaterjedt az országban. Majdnem az összes német város nagyobb újságaiban különkiadást jelentettek meg, Berlinben még óránként is tudósítottak

a vállalkozásról. Kezdetben minden simán indult az út. 17.24 perckor azonban az LZ4-nek kényszerleszállást kellett végrehajtani a Rajnán Oppenheim közelében, mivel az első motor javításra szorult. A beharangozott 24 órás út ezzel 11 óra múltán, idő előtt befejeződött. A katonaság követelménye nem teljesült. Az öt órás motorjavítás ideje alatt Zeppelin meggyőződött arról, hogy a sajtóhisztéria milyen mértéket öltött és milyen hatást váltott ki. A nagy össznemzeti ünneplés megkezdődött, a sajtó propagandája megtette hatását. Zeppelin ezért elhatározta, hogy az utat 22.22-kor erősen csökkentett teherrel és csak 7 személlyel a fedélzetén folytatja. 22.25-kor Mainz városát, a fordulópontot elérte. Kezdődött a visszaút. 1.27 percre (augusztus 5-én) az útinaplóban a következő bejegyzés található: „Az első motor leállt egy csapágy felforrósodása és kiolvadása miatt. A javítás kizárt.” Zeppelin ennek ellenére folytatta útját. A hátsó motor erejével 6.35-kor elérte Stuttgartot.

Képek



Az LZ4 kiégett roncsának maradványai. Ez a léghajó-katasztrófa a merevvázú Zeppelin-léghajók egy veszélyes hátrányára hívta fel a figyelmet. Míg a feszített léghajóknál szabad horgonyzóhely esetén készülődő rossz időben a süllyesztőnyílás segítségével néhány percen belül gáztalanították, addig a Zeppelin-léghajók adott formájú Így sem a beépített padlóhorgonyok sem a 100 fős landoló személyzet nem volt abban a helyzetben, amely az LZ4-et a megsemmisüléstől megóvta volna.

Két felvétel az LZ4-ről az Echterdingen 1908 augusztus 5-ei kényszerleszállás után.

Ott még jó darabig körözött az LZ4. Csak azután fejeződött be az utazás 7.51-kor már rég esedékes második kényszerleszállással, egy mezőn délkeletre Echterdingertől. A gróf egy fogadóhoz vitette magát, telefonált, nagy nyugalommal megreggelizett, aludt, sajtóinterjúkat adott. A leszállás helyén nem mutatkozott. Így érte végül is a fogadóban a hír, hogy 15.00 táján egy erős szélvihar a léghajót felborította és kiszakította, és a hidrogéngáz meggyulladás miatt az LZ4 teljesen kiégett.

A „rögtönzött” Zeppelin adomány

Az Echterdingeni katasztrófát követően megkezdődött egy hatóságok által szervezett széleskörű pénzgyűjtési akció. Egy újságfelhívásban a német városigazgatási szervek felszólítottak :„Adományokat Zeppelin gróf számára jóváhagyni”. Naponta lehetett olvasni jóváhagyott pénzadományokról, amelyeket városok és községek a grófnak juttattak. Mint „központi irányvonal” legkevesebb 10 pfennig fejenkénti befizetésére a hatósági körökben „népadománynak” számított. Az ehhez szükséges „néptámogatás” gondolatát a polgári sajtó alaposan előkészítette. „Németország mindenek felett” ez a német nép jelszava. Az egész nemzet a nemzet nagyságáért.... Zeppelin gróf becsvágya, hogy Németország uralja a levegőt, „vágya az egész német népnek is” volt olvasható pl. a „München Neuesten Nachrichten”-ben 1908. augusztus 11-én. A túlradó nacionalista hullám közepette emelték fel szavukat a szociáldemokraták az adomány és a felszított nacionalizmus ellen. A „Leipziger Volkszeitung” 1908. augusztus 10-én a „politikai szolgálkúek lelkesedéséről” és arról írt, hogy „hihetetlen könnyelműséggel .. a nacionalizmus szörnyét” támasztották fel. A „Lübecker Volksbote” légiflotta deliriumról ír értelmetlen háborús izgatásról írt. A „Hannoversche Volkswille” arra szólította fel a munkásokat, hogy tartsák zárva pénztárcájukat. A müncheni körzeti megbízott testület az adományleadás ellen foglalt állást, mivel ez a gyűltési akció egy teljesen militarista - sovinszta karaktert visel. Az „adomány beszolgáltatás” a westfaliai Hagen-ben is elutasításra talált. „tisztán katonai céljai” miatt. Ugyanez történt az esseni városgyűlésben is. A Vezérkar által irányított támogatási akció jóllehet többszörös milliommossá tette a grófot, akinek ezért a sikertelen 24 órás útját a „legszerencsésebb szerencsétlen utazásnak” keresztelték. Az adományozott 6 millió márkát egyesítette a „Zeppelin-alapítvány”-ban és ezzel az összeggel a Zeppelin Léghajógyárnak és így a légi fegyverkezésnek a nagyvállalkozójává lépett elő.

Dr. sc. Günter Schmitt

Felhasznált irodalom:

Die Militärluftfahrt bis zum Beginn des Weltkrieges 1914. Anlageband
Frankfurt 1966; sowie aus Sondersammlungen (Handschriftenarchiv) des
Deutschen Museums München.