

De val van de zeppelin

In de nacht van 6 op 7 juni 1915 maakten de Gentenaars, en de inwoners van de randgemeente Sint-Amandsberg in het bijzonder, van dichtbij kennis met de zeppelin. De Britse piloot Reginald Warneford slaagde er immers in om de Duitse zeppelin LZ 37 fataal te treffen. Het brandende luchtschip vatte onmiddellijk vuur en stortte neer in het centrum van Sint-Amandsberg.

Het neerhalen van de zeppelin maakte zeer grote indruk op de inwoners van Sint-Amandsberg en van Gent. Tijdens de volgende dagen werd de plaats van het onheil door veel Gentenaars bezocht. Toch mag de beroering rond de zeppelin van Sint-Amandsberg geen aanleiding geven tot misverstanden. In de bredere context van de Eerste Wereldoorlog was het neerhalen van de zeppelin een - toegegeven, spectaculair - *fait divers*, maar het verdere verloop van de oorlog werd er geenszins door beïnvloed.

Oorlog in de lucht

Traditioneel werden oorlogen te land en ter zee uitgevochten, maar tijdens de Eerste Wereldoorlog werd er ook in de lucht verwoed gestreden.

Duitsland viel België binnen op 4 augustus 1914 en het duurde niet lang vooraleer de Belgische troepen kennis maakten met de zeppelin. Al op 6 augustus 1914, twee dagen na de inval, bombardeerde een luchtschip de Luikse fortengordel, i.e. de eerste Belgische defensielinie. Het luchtschip werd door de Belgische troepen zodanig toegetakeld dat het meteen mocht worden afgeschreven. Tijdens de nacht van 24 op 25 augustus leerden ook de Antwerpenaars de zeppelin kennen. De bemanning dropte haar zes bommen blindelings op de stad, en een projectiel raakte een hospitaal. In totaal vielen er een twaalfstal dodelijke slachtoffers.

De raid op Antwerpen was de eerste zeppelinaanval op een burgerlijk doelwit. Begin september volgde een nieuwe aanval met een zeppelin.

De zeppelinraids versterkten het imago van Duitsland als een laaghartige en bijzonder gewelddadige aanvalleur. Het dient gezegd dat de Duitsers de geallieerde oorlogspropaganda hierbij aardig hielpen, want hun opmars liet in België een spoor van dood en vernieling achter. Tijdens de Duitse inval vielen in België meer dan 5.000 burgerslachtoffers en werd onder andere de Leuvense Universiteitsbibliotheek in brand gestoken. De Vredesconferentie van Den Haag van 1899 had aanvallen op open steden verboden. Het internationale medeleven met het "dappere, gemartelde" België, ook in de neutrale Verenigde Staten, was nagenoeg algemeen. In deze context was het voor de Engelse oorlogspropaganda niet moeilijk om de zeppelin-aanvallen op Antwerpen voor te stellen als een nieuw bewijs van Duitse barbarij.

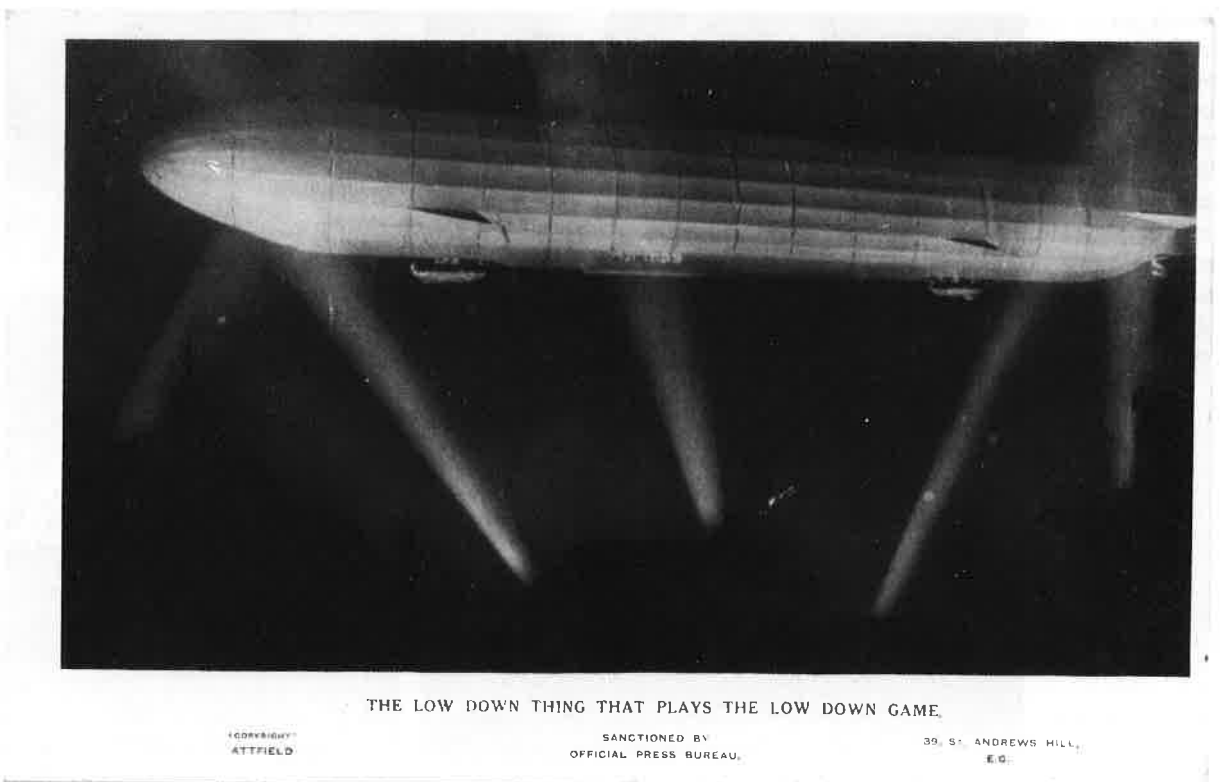
Na de stabilisatie van de frontlinie aan de IJzer en in het noorden van Frankrijk werd de zeppelin ingezet om Groot-Brittannië direct te treffen. Om lange aanloopvluchten te vermijden bouwden de Duitsers verschillende zeppelinbases in België, met name in Evere, Etterbeek en Sint-Agatha-Berchem. Op de basis van Sint-Denijs-Westrem werden nooit zeppelins gestationeerd, maar dit gebeurde wel op het nabijgelegen vliegveld van Gontrode. Vanaf januari 1915 voerden luchtschepen bombardementen uit langs de Engelse kust. Bij de eerste aanval op 18 januari werden drie toestellen gebruikt. Toch was de bewapening van de zeppelins nog zeer primitief.

Tegenover de aanvankelijk successen van de nachtelijke Duitse zeppelinraids op Engeland wpende de Britse luchtafweer zich met de nieuwsoortige zoeklichten waardoor talrijke luchtschepen konden worden gelokaliseerd en neergehaald.

(verzameling Deseijn, Evergem)



Propagandapostkaarten uit de Eerste Wereldoorlog in verband met de slagkracht van een zeppelin: links de Duitse versie, rechts de geallieerde versie.
 (verzameling Deseijn, Evergem)



THE LOW DOWN THING THAT PLAYS THE LOW DOWN GAME.

© DREYER
 ATTFIELD

SANCTIONED BY
 OFFICIAL PRESS BUREAU.

39, ST. ANDREWS HILL,
 E.G.

Een luchtschip vervoerde gemiddeld 10 à 25 artilleriegranaten, die door de bemanningsleden naar buiten werden geworpen. Ondanks deze rudimentaire uitrusting vielen bij de eerste aanval vier doden en verschillende gewonden, en was er in verschillende Britse steden sprake van *zeppelin fever*. Ook de materiële schade was aanzienlijk. De Duitse pers juichte, maar de Britse en geallieerde publieke opinie zag er een nieuw bewijs van Duitse barbarij in ('*The Babykiller!*'). Minister van Marine Winston Churchill was verantwoordelijk voor de verdediging van militaire bases en steden. Een betere organisatie van de Britse luchtafweer verplichtte de Duitsers om de vlieghoogte van de zeppelins maximaal op te drijven. Daarnaast ontwikkelden de Britten de zgn. '*flaming bullet*', een mitrailleur-patroon waarvan de kogel was gevuld met fosfor. De kogel bleek dodelijk voor de zeppelins, waarvan de gascellen waren gevuld met brandbare waterstof. Als een kogel doel trof, ontbrandde de fosfor en was het luchtschip reddeloos verloren. Toch bleef de meest trefzekere manier om zeppelins uit te schakelen het bombarderen van de hangars op hun basissen.

De zeppelin van Sint-Amandsberg

In de lente van 1915 hervatten de oorlogvoerende partijen voorgoed de strijd in het luchtruim. De Duitsers deden opnieuw beroep op hun zeppelins, die tijdens de winter in België niet te zien waren geweest.

Op 4 maart 1915 raakten Belgische soldaten aan het front bij Nieuwpoort LZ 33, een schip van de Duitse marine. LZ 33 probeerde nog zijn thuisbasis in Düsseldorf te bereiken, maar landde in een rij populieren bij Tienen. In maart werden de luchtschepen van het landleger vanuit het Rijnland overgevlogen naar België. Zij werden geparkeerd in de hangars van Evere, Etterbeek, Sint-Agatha-Berchem en Gontrode. Vanaf midden april zagen de Gentenaars rond 9 uur 's avonds geregeld zeppelins met gedoofde lichten richting Engeland glijden. Volgens de Duitsers waren de

raids succesrijk, wat de Britten dan weer bij hoog en bij laag ontkenen. De Gentse schepen Marc Baertsoen gaf blijk van een opmerkelijk inzicht in de Britse mentaliteit in oorlogstijd wanneer hij stelde dat "*... ces raids de zeppelins, loin de diminuer la résistance des Anglais, semblent l'aiguilloner au contraire*".

In de late namiddag van 6 juni 1915 vertrokken twee zeppelins, LZ 37 en LZ 39, uit Etterbeek en Sint-Agatha-Berchem richting Londen. LZ 37 had zijn eerste vlucht gemaakt op 5 maart 1915 en was op 25 mei op de basis van Etterbeek gearriveerd. Nog twee andere zeppelins stegen die dag op, eveneens met de opdracht Londen te bombarderen. Ook Virginie Loveling noteerde in haar oorlogsdagboek dat zij de zeppelins hoorde overvliegen: "*In de sluimerende kalmte van den avond ontstaat een gegons in de lucht. Een zeppelin? Niets te ontwaren noch aan de voorzijde van 't huis noch aan den tuinkant en stilaan verzwakt en versterft het geluid*".

Ten gevolge van de dichte mist boven het Kanaal werd de raid op Londen afgeblazen. LZ 37 en LZ 39 zetten koers richting Calais om daar de spoorweginstallaties te bestoken. Vanuit het grondstation van de kustwacht in Hunstanton volgden de Britten deze manoeuvres met grote aandacht. Twee Britse piloten stegen op van de basis in Duinkerke. Zij moesten de zeppelinhangars in Evere bombarderen en zo mogelijk uitschakelen. Hun 12 bommen troffen doel: de gestationeerde LZ 38 ontplofte en de basis van Evere was voor maanden buiten gebruik. Twee andere piloten, luitenant Rose en onderluitenant Reginald Warneford, moesten de terugkerende zeppelins opwachten in de buurt van Gent. Toen de verlichting van de boordinstrumenten uitviel, had Rose geen andere keuze dan een noodlanding te maken bij Kassel. Warneford zette in zijn Morane-Saulnier vliegtuigje zijn missie alleen verder.

Even na 2 u 's nachts keerde LZ 37 terug naar zijn basis in Etterbeek. Pilot Warneford zag het luchtschip onder zich doorschuiwen. De zeppelin had problemen

Om uit de patstelling te geraken waarin het Duitse leger was verzeild geraakt bij de belegering van Luik riep generaal Ludendorff voor het eerst met succes de hulp van zeppelins in om de stad en zijn citadel te bombarderen om tenslotte het Belgisch garnizoen aldaar op 7 augustus 1914 tot overgave te dwingen. Duitse propagandapostkaarten verheerlijkten deze 'heldendaad'. (verzameling Deseijn, Evergem)

De weigering van generaal von Beseler om zeppelins in te zetten liet toe dat de resten van het Belgische leger uit de omsingeling van Antwerpen kon ontsnappen richting kust. Het was uiteindelijk de inzet van de zeppelin Saksen onder bevel van kommandant Lehmann die na drie bombardementen, op 8 oktober 1914 generaal Delguise tot de overgave van Antwerpen dwong. Dat daarbij de burgerbevolking onder deze bombardementen had te lijden wordt geïllustreerd door talrijke postkaarten 'naar de werkelijkheid geschetst'. (verzameling Deseijn, Evergem)



om hoogte te houden en volgens sommige auteurs had de bemanning toestemming gevraagd om in Gontrode te mogen landen. Het hoogtevrees liet Warneford toe om boven de zeppelin te vliegen. Hij wierp zijn zes bommen van 10 kg op de zeppelin. Alleen de laatste bom trof doel, maar het was meteen raak. De gascellen, die waren gevuld met waterstof, ontploften en de zeppelin vatte onmiddellijk vuur. Hij dreef richting Sint-Amansberg en brak tenslotte middendoor. Het eerste stuk stortte neer op het klooster van O.L.Vrouw Visitatie. Een non, een zieke ouderling en een kind, dat in het begijnhof verbleef, kwamen daarbij vermoedelijk om, maar de auteurs zijn het onderling niet eens over het aantal burgerslachtoffers. Twee andere nonnen werden zwaar gewond. Het tweede deel van de zeppelin viel brandend neer in de straat tussen de kerk en het klooster. Over het aantal bemanningsleden aan boord zijn de verschillende auteurs het andermaal oneens. Vast staat dat alleen stuurman Alfred Mühlner de explosie overleefde. Acht leden van de bemanning werden begraven op de Westerbegraafplaats. De begraafplaats van de andere bemanningsleden is niet bekend. De Duitsers waren zeer snel ter plaatse en sloten onmiddellijk de plaats van het onheil af. De Gentse brandweer kon de brand na drie kwartier omschrijven en vermijden dat het hele klooster uitbrandde. Het neerstorten van het 'luchtmoordtuig' maakte een grote indruk op de Gentenaars. Ook Virginie Loveling had de ontploffing gehoord: *"In 't diepe van de nacht: een geweldige slag schrikt de slapenden wakker. Een korte pauze en nog vijf groote bonzen weergalmen achtereen. Dat moet hier dicht bij zijn ... Een felle vuurgloed verheldert heel het zwerk, waarop weder de schemering intreedt. Op de plaat van het zakuurwerk, tegen het raam gehouden, duiden de wijzers twintig minuten na twee uur aan"*. Het brandende tuig had van de Brugsepoort tot Sint-Amansberg brokstukken aluminium verloren, die door souvenirjagers later werden omgewerkt tot medaillons, sieraden en ringen.

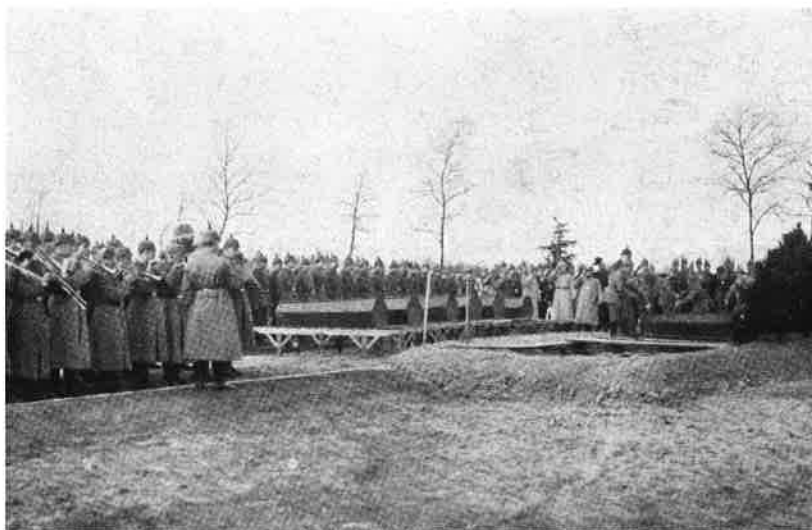
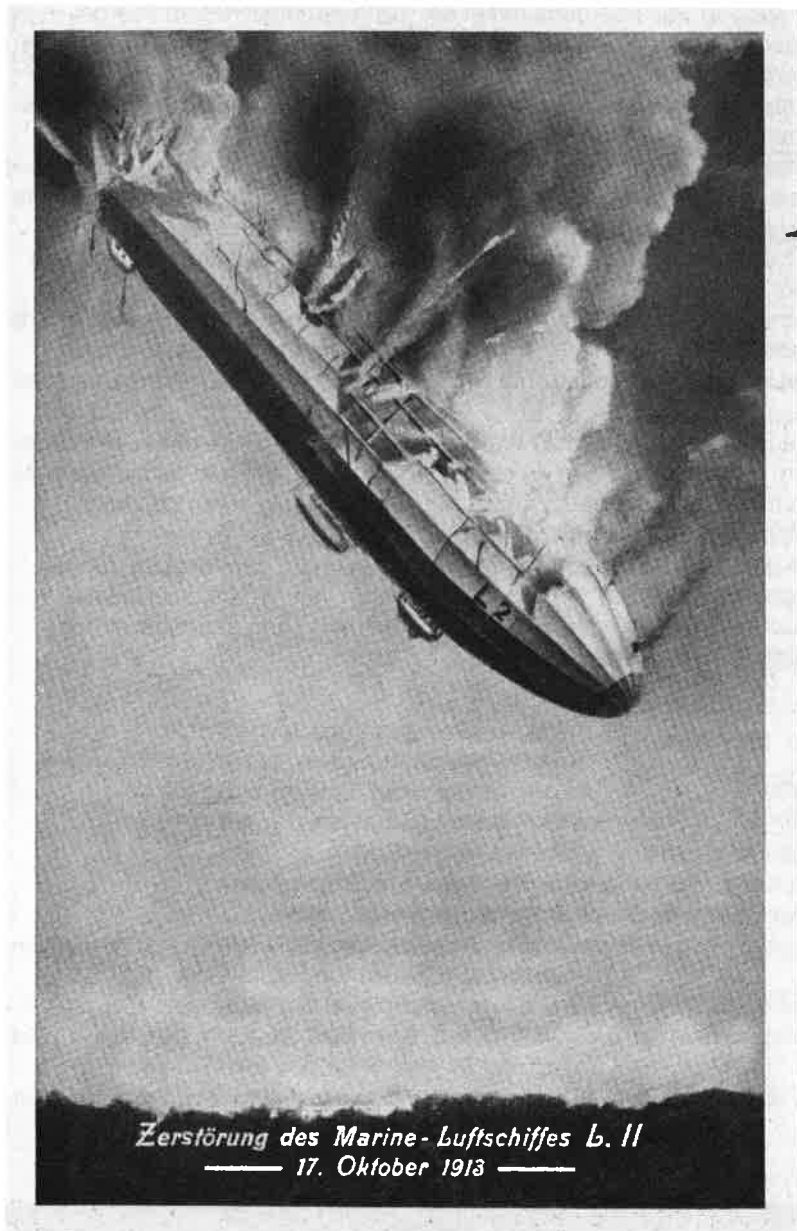
De Gentenaars en het "luchtmoordtuig"

Ramptoeristen zijn van alle tijden, en tijdens de volgende dagen bezochten veel Gentenaars de plaats, waar de zeppelin was neergevallen.

Virginie Loveling was een van hen: *"Gisteren (vrijdag 11 juni, mdw) om 5 uur kwam mijn nicht Alice mij halen. In open rijtuig reden wij naar St. Amansberg om de wapenfeiten van den neergeschoten zeppelin te zien. Ruiten zijn gebroken in de kerk. Aan den overkant der straat wordt aan een der kloostergevels metselwerk verricht. 'Ginder in die kamer', zegt en wijst ons iemand, 'vlogen twee brandende soldatengestalten van omhoog binnen, aldoor het dak en 't plafond, in de cel eener nonne. Verschrikt sprong ze uit haar ledikant. De vlammen staken ook hare kleederen aan en verkoold werden ze alle drie aangetroffen. Wij rijden een paar straten om en houden stil aan een groote poort. Daar woont een rijke huisschilder. Van bij het treden in een ruimen tuin met een uitgestrekt grasplein treft ons de aanblik: een groote hooge rozenstruik staat links, heelemaal tot brons verschroeid, met al de bladeren en de knoppen er nog aan. ... De gewassen aan den ingang van den eigendom staan evenzoo verzengd: een moerbezieboom, abrikoosboomen en krielaren, zijn met laaiende benzine overgoten geweest, bruingeroosterd als het loover. In het werkhuis toont de eigenaar ronde gaten in het gewelf en wijst aan, hoe de vloeistof langs de wanden en de deuren geloopt, en strepen naliet en het schilderwerk afvrat. Langs het slingerpad zijn op het grasplein diepe putten van neergestorte bommen".* De dame des huizes gaf de dames Loveling een ooggetuigenverslag: *"Kijk omhoog, ziet dat groot gat in het plafond. Hier stond ik aan 't open venster. Wij hadden den zeppelin gehoord, uit de slaap opgewekt. Het was 2.10. Mijn man zei: 'Ik heb hem zien aankomen, ik moet hem zien vertrekken'. Hij is daarop buitengegaan. Ik stond hier, juist hier", herhaalt ze volmondig. Ik hoorde niets meer, doch in eens kraakte en bonkte het boven mijn hoofd zoo vervaarlijk, alsof heel het dak instortte en achter mij viel een gloeduitgieten-*

Het neerstorten van de marinezeppelin L II op 17 oktober 1913 - een kunstenaarsimpressie. Zo ongeveer moet het neerstorten van de zeppelin in Sint-Amansberg zich hebben voorgedaan. Daarvan zijn echter geen afbeeldingen bekend (rechts). Warneford's prestatie moedigde het Britse leger aan de Duitse zeppelinraids op spectaculaire wijze te counteren, dit tot grote vreugde van de bevolking: 'Dit beeld bevat me wel - de Duitsers gaan naar de hel' (uiterst rechts)
(verzameling Deseijn, Evergem)

In het 'Kriegsalbum' uitgegeven door de Duitse Kommandatur Gent in 1916 komen een aantal foto's voor van de begrafenis van de bemanning van de neergehaalde zeppelin in Sint-Amansberg op 7 juni 1915, onder andere het graf van de commandant van de LZ 37 Van der Haegen en de begrafenisplechtigheid van zeven andere teruggevonden bemanningsleden. Nog tijdens de bezettingsjaren werd door het Duitse Militärbaudamt Gent o.l.v. O.Lt. Langen naar ontwerp van prof. Kreis een Memorial op de Westerbegraafplaats opgericht, waarbij als enige geïdentificeerde LZ 37 bemanningsleden O.Lt. Van der Haegen en O.Lt. Ackermann zijn vermeld.
(verzameling Deseijn, Evergem)



de, vlammende ketel op den bodem. Hoe ik vluchtte, de trap af, het huis uit !' De verschrikking staat nog in haar oogen en haar lippen trillen. 'De benzine vloeide laaiend nevens mij op en langs het tuinpad de riool in'".

De volgende halteplaats van de dames Loveling was de herberg Sint-Amand, waar een Duitser door het dak was gevallen.

"Het gemaakt gat is reeds hersteld, nieuw bezet maar nog nat". In het - uiteraard - stampvolle café vertelt de waard wat er gebeurde: "Op den cementvloer, waardoor een bom een kuil heeft gemaakt, lag het lijk, met het aangezicht tegen den grond. Een voorarm ontbrak, alsook een been tot aan de kuit. Het ander been was verkoold; de schedel was gekloven en de hersens overal op het behangpapier - voor ons nog zichtbaar - gespat in bruinachtige bloedvlekken en vaalkleurige kwabbetjes, waartusschen gestolde, roode, wormachtige adertjes

liepen". Daarna gingen de dames Loveling naar het groot Begijnhof, waar het kind was omgekomen.

Aanvankelijk wilden de Duitsers doen geloven dat een geallieerd luchtschip was neergehaald. In de - gecensureerde - persberichten werd de nationaliteit van de zeppelin angstvallig verzwegen. Toen de brokstukken van de zeppelin per trein terug naar Duitsland werden gevoerd, waren zij voorzien van het opschrift 'Französischer Zeppelin'. De Gentenaars, en de geallieerde pers, twijfelden niet: voor hen bestond er geen enkele twijfel dat het om een Duits luchtschip ging.

De Britse piloot Reginald Warneford stond bekend als een roekeloze durfal. Na het neerhalen van de zeppelin kreeg Warneford volop de gelegenheid om zijn koelbloedigheid te bewijzen.

Door de explosie werd zijn vliegtuigje ondersteboven geslingerd,

maar Warneford wist met een looping zijn evenwicht terug te vinden. Tijdens zijn terugkeer kreeg hij ook nog te maken met motorpech. Hij maakte een geslaagde noodlanding bij Port Arthur, en om 10u30 keerde Warneford tenslotte terug op zijn basis bij Duinkerke.

Voor het neerhalen van de zeppelin werd hij op 11 juni 1915 beloond met het Victoria Cross, en werd hij opgenomen in het Franse *Légion d'Honneur*.

Lang heeft hij van zijn triomf niet kunnen genieten.

Op 17 juni wilde Warneford, die de voorbije dagen feestend had doorgebracht, een Farman-toestel testen en naar zijn eenheid vliegen. Een Amerikaanse journalist vloog mee met de nieuwe held. Het vliegtuig steeg op, maar stortte even later neer.

Alleen een gedenkplaat aan de muur van het Visitatieklooster herinnert nog aan Warnefords exploit.

Selectieve Bibliografie

ARENSE, J.L., *Zeppelins en de luchtschipvaart*. Amsterdam, 1990.

BAERTSOEN, M., *Gand sous l'occupation allemande. Notes d'un gantois sur la guerre 1914-1918*. Gent, 1929.

CAPITEYN, A., (ed.), *Gent en de Eerste Wereldoorlog. Het stadsleven in de jaren 1914-1918*. Gent, 1991.

DE DECKER, C., *Duitse luchtschepen boven België*, in: Contact. Ledenblad Belgian Aviation History Association, 10p

DE SCHAEFDRYVER, S., *De Groote Oorlog. Het Koninkrijk België tijdens de Eerste Wereldoorlog*. Amsterdam, 1997.

DE WAELE, M., *België en Nederland in augustus 1914*, in: Vluchten voor de Groote Oorlog. Belgen in Nederland, 1914-1918, Amsterdam, 1988, pp. 11-21.

DE VOS, J., *Een bewogen nacht in het honderdjarig bestaan van de goede gemeente Sint-Amandsberg*, in: U en EBES, 1972, 2, pp. 20-28.

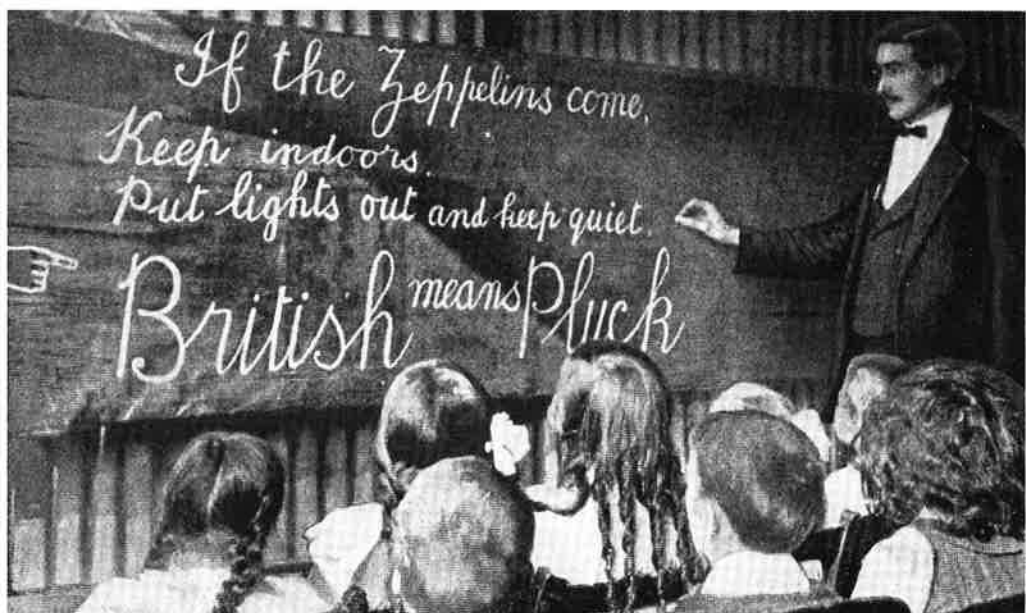
De val van de keizerlijke Zeppelin, in: De gemeente Sint-Amandsberg binst den oorlog, 1914-1918. Gent, 1999, pp. 70-71. (Heruitgave 1999, Geschiedkundige Uitgeverij)

VANDERSTRAETEN, F., *Luchtschip ontploft boven Gent. Een duidelijk staaltje van desinformatie*, in: Jaarboek Heemkundige Kring Oost-Oudburg vzw, XXXVI, 1999, pp. 23-82.

De Britse bevolking schikte zich zo goed mogelijk in de nachtelijke zeppelinraids.

Totale verduistering en aangepast gedrag werd tot op de scholen de kinderen bijgebracht. Daarvan getuigt deze merkwaardige foto uit een Duits (!) propagandaboekje 'Zeppelins über England' anno 1916.

(verzameling Deseijn, Evergem)



Een toekomst voor het rigide lichter-dan-lucht-schip?

De *Zeppelin NT*, luchtschipprogramma gestart 1997, is ontwikkeld door dezelfde firma uit Friedrichshafen (D), die al méér dan 100 jaar technologieontwikkelaar is.

In navolging daarvan heeft de firma *Rigid Airship Design* (RAD) in Lelystad (NL) sinds 1999 plannen om in zijn toekomstige fabriek luchtvaartuigen te produceren, vooral bedoeld voor personenvervoer. Met een actieradius van 20.000 km kan deze *spinn-off* van de zeppelin een kruissnelheid van bijna 150 km/ uur halen.

De firma *WDL Luftschiffgesellschaft MBH* (Essen, D), die sinds de jaren 1970 vooral luchtschepen voor reclame-doeleinden fabriceert, is leidinggevend in de sector niet-rigide luchtschepen.

En wat ooit het grootste luchtschip ter wereld moest worden, drie maal zo groot als de Hindenburg, is sinds 2002 door faillissement (niet wegens haalbaarheid van het project!) van de firma *Cargolifter AG* voorlopig afgeblazen. Deze luchtschipconstructeur stelde hoofdzakelijk vrachtvervoer met snelheden tot 120km/ uur, tot 160 ton met een actieradius van méér dan 10.000 km, voorop.

Er blijft daarvan als getuige, in de buurt van Berlijn, enkel de grootste luchtschiphul ter wereld over - alhoewel een actiecomité van aandeelhouders voor het verder zetten van het project ijvert.

Wordt dus vervolgd...

(De meest volledige website met informatie over geschiedenis en heden van ballons en luchtschepen: <http://www.pilotundluftschiff.de>

Wie meer wil weten over verleden en vooral de toekomst van al of niet rigide luchtschepen, raadpleeg: Jürgen K. Bock & Reinhold Knauer (red.) "Leichter als Luft". Uitgeverij Frankenschwelle KG Hildburghausen 2003 - 524 pp., 495 fig. waarvan 64 in kleur, richtprijs: 39,80 Eur - ISBN 3-86180-139-6).

Nawoord

"Milieutechnisch is een zeppelin veel gunstiger dan een gewoon vliegtuig. Waar bij een vliegtuig een deel van de voortstuwende kracht nodig is om de *lift* te handhaven, kan bij een heliumgevulde zeppelin, die immers door een lichte overdruk min of meer vanzelf omhoog gaat, alle beschikbare energie gebruikt worden om het ding vooruit te krijgen.

Bij de huidige generatie luchtschepen is het mogelijk om het frame te bedekken met transparante folie. Dit geeft de mogelijkheid om in de ballon een spiegelconstructie met zonnecellen te verwerken. Als naar verwachting over twintig jaar het rendement van zonnecellen tegen de twintig procent bedraagt, kan een zeppelin op die manier voor vrijwel honderd procent *self supporting* rondvliegen.

Een nadeel van de zeppelin ten opzichte van een normaal verkeersvliegtuig is de lage snelheid. Dit maakt de zeppelin niet geschikt voor transport over langere afstanden, wel bij kortere.

Bij conventionele vliegtuigen wordt zowel bij de start als bij de landing het meeste brandstof verbruikt. Bovendien komen er dan ook veel ongezonde stoffen vrij. Dat betekent dus dat bij korte vluchten relatief de meeste vervuiling optreedt. Op dat punt is de zeppelin dus een behoorlijk alternatief voor passagierstransport. Op een van deur-tot-deur trip van 3 uur tussen Amsterdam en Londen duurt een tocht met de Zeppelin slechts één kwartier langer".

(cfr. Ir. Arjan van Timmeren, <http://www.delta.tudelft.nl/jaargangen/26/35/zeppelin.html> en het Zeppelin-site <http://www.nrc.nl/W2/Lab/Profiel/Zeppelins/inhoud.html>)

De zeppelin NT, de trots van een meer dan honderdjarige firma.
(verzameling Deseijn, Evergem)

