

Voorwoord

Zeppeelins in het MIAT ...

Van 23 april 2004 tot 20 februari 2005 vindt in het MIAT een tentoonstelling plaats, gewijd aan luchtschepen en zeppeelins.

Dit deel van TIC probeert hier een aanvulling bij te leveren.

Van bij hun eerste verschijning in het luchtruim in 1900 hebben deze luchtzeppen veel mensen gefascineerd. Het is voor ons, levend in de 21^{ste} eeuw, bijzonder moeilijk om te begrijpen welke overweldigende indruk zeppeelins maakten op het grote publiek. Vliegen is vandaag een alledaagse bezigheid geworden. Een eeuw geleden, tijdens de pioniersjaren van de luchtvaart, was vliegen nieuw en spectaculair.

Op 17 december 2003 was het een eeuw geleden dat de legendarische broers Wilbur en Orville Wright de eerste korte vluchten maakten in een motorvliegtuigje, de *Flyer 1*.

De zeppeelin ging zelfs het vliegtuig vooraf, want op 2 juli 1900 steeg LZ 1 op.

De hoogdagen van de zeppeelin vielen in de jaren 1920. Het zag er toen zelfs even naar uit dat zeppeelins een aanzienlijk deel van het passagiersvervoer op lange afstand voor hun rekening zouden nemen. Na enkele spectaculaire ongevallen, waarbij heel wat slachtoffers vielen, daalde het enthousiasme voor de zeppeelins aanzienlijk. Het spectaculaire ongeval met de Hindenburg op 6 mei 1937 in het Amerikaanse Lakehurst betekende het einde van de passagiersvluchten met zeppeelins.

Alhoewel ook Groot-Brittannië, Italië en de Verenigde Staten met wisselend succes luchtschepen bouwden en zelfs de voormalige USSR plannen in die richting had, was de zeppeelin voornamelijk een Duitse aangelegenheid.

Anderzijds is de zeppeelin nooit een 'neutraal' luchtschip geweest. Het verhaal van de zeppeelin is onvermijdelijk een politiek verhaal, een verhaal over oorlog, over propaganda en over nationaal

prestige. Het luchtschip werd en wordt geassocieerd met de bewogen Duitse geschiedenis in de eerste helft van de 20^{ste} eeuw. Deze geschiedenis begint in het zelfbewuste *Wilhelmische* Duitsland van voor de Eerste Wereldoorlog en eindigt aan de vooravond van de Tweede Wereldoorlog in Nazi-Duitsland. Sommige idyllische afbeeldingen en postkaarten, die deze bijdrage illustreren, zijn tegelijk revelerend en misleidend. Zij bevestigen het belang van de zeppeelin als propagandaluchtschip voor Duitsland, maar verhullen de politieke en militaire betekenis van het tuig.

... en in Sint-Amansberg België maakte al van in het begin van de Eerste Wereldoorlog kennis met de zeppeelin. De bombardementen van Luik en Antwerpen confronteerden de burgerbevolking voor het eerst met de verschrikkingen van een 'moderne' oorlogsvoering.

In de nacht van 6 op 7 juni 1915 werden de Gentenaars, en de inwoners van de toenmalige randgemeente Sint-Amansberg in het bijzonder, van dichtbij geconfronteerd met het luchtschip. De Britse piloot Reginald Warneford slaagde er immers in om een Duitse luchtzeppel fataal te treffen. Het schip stortte brandend neer in het centrum van Sint-Amansberg. Alhoewel het neerhalen van de zeppeelin een *fait divers* was in de bredere context van de oorlog, maakte dit incident een grote indruk op de inwoners van Sint-Amansberg en van Gent.

De euforie van de mogelijkheden in de luchtvaart die tot uiting kwamen in de talrijke tentoonstellingen (zoals de ILA - de Internationale Luftschiff Ausstellung - in Frankfurt 1909) vond zijn weg in humoristische postkaarten zoals in dit 'toekomstbeeld' voor Antwerpen

(verzameling Deseijn, Evergem)

