

## De eerste vluchten per luchtschip boven Nederland

Arno Landewers

*In mei 1911 steeg er voor het eerst een luchtschip op in Nederland. Het was niet de eerste keer dat er één te zien was boven ons land, maar dat betroffen sporadische overvliegers. Bovendien was in 1908 al een luchtschip tentoongesteld, maar dat heeft niet gevlogen. Pas na het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog werden luchtschepen een wat meer alledaags verschijnsel (hoewel een overvliegend luchtschip tot op de dag van vandaag op interesse vanaf de grond kan rekenen). Een impressie van de zeer bescheiden bewegingen op het gebied van de luchtscheepvaart in Nederland tot aan de Eerste Wereldoorlog.*

### Kluijtmans

Het allereerste luchtschip dat in Nederland was te zien was vrijwel zeker het als Marçay- Kluijtmans luchtschip bekend staande exemplaar. Dit innovatieve ontwerp van de in Parijs wonende Nederlander J. Kluijtmans<sup>1</sup> was door de Franse baron E. de Marçay gefinancierd en werd gebouwd door Paul Leprince. Kluijtmans beweerde dat hij een oplossing had gevonden voor de instabiliteit van luchtschepen. Deze ontstaat bij een conventioneel luchtschip omdat de schroeven zich ver weg van het zwaartepunt, onder het luchtschip bevinden, waardoor een neiging tot rotatie ontstaat. Kluijtmans had dit opgelost door het luchtschip in twee compartimenten op te delen. Op het scheidingsvlak was een grote schijf aangebracht, met een diameter gelijk aan die van het luchtschip, met 2 propellerbladen eraan. De schijf werd aangedreven door een hieronder hangende motor. Om evenwicht te garanderen waren de compartimenten door middel van 4 buizen met elkaar verbonden (die om de propellerbladen werden geleid). Om het concept te testen werd een relatief klein luchtschip gebouwd (24 m lang, diameter 3.5 m), dat op 14 maart 1908 de eerste vaart maakte in Courbevoie. Van 9 tot 11 april 1908 werd dit luchtscheepje tentoongesteld in het Paleis voor Volkslijst aan het Fredriksplein in Amsterdam, op uitnodiging van de NVvL. Kluijtmans en Marçay hadden het plan om op korte termijn een groter luchtschip (volume 2500 m<sup>3</sup>, 120 pk motor) te bouwen volgens hun concept en dat ook aan te bieden aan de Nederlandse regering. Ook was er sprake van bouw van een luchtschip voor een “vreemde mogendheid”. Over beide voornemens is nooit meer iets vernomen.

### (On)aangekondigde overvliegers

Op maandag 21 juni 1910 vloog het Duitse Clouth luchtschip van Keulen naar Brussel om deel te

---

<sup>1</sup> In de Engelstalige pers werd Kluijtmans steevast aangeduid als M. Kluytmans. De Nederlandse pers nam later de spelling van de achternaam als Kluymans over, wellicht onder invloed van de buitenlandse verslaggeving. Kluijtmans heeft zich vanaf 1909 ook verdienstelijk gemaakt op het gebied van de vliegtuigbouw, maar dat valt buiten bestek van dit verhaal en wat erover bekend is, is elders al beschreven (zie o.a. Aviateurs van het eerste uur, de Nederlandse luchtvaart tot de Eerste Wereldoorlog, Wim Schoenmaker en Thijs Postma, Romen Luchtvaart, 1984).

nemen aan de Internationale Industriële Tentoonstelling aldaar. Rond 02:00 u 's nachts vloog het hierbij over Maastricht. Na een vaart van 200 km in 5½ uur werd geland bij Etterbeek, nabij Brussel. Dit alles tot grote verbazing van de Belgische autoriteiten; de vlucht was geheel onaangekondigd<sup>2,3</sup>.

Enkele dagen later meldden de dagbladen dat op 15 juli de gloednieuwe Zeppelin LZ7 “Deutschland” boven Nederland zou vliegen. Er zou van Düsseldorf naar Arnhem worden gevlogen, en wellicht nog verder tot aan Amsterdam. Het doorgaan zou afhangen van een “zekerheidstelling” van 1000 Mark, maar “daarvoor schijnt weinig bezwaar”. De volgende dag kon echter al gemeld worden dat het gebeuren niet doorging: op 28 juni 1910 was het luchtschip tijdens zware regen in het Teutoburger Woud terecht gekomen, waardoor het volledig vernield werd.

Het duurde nog een klein jaar tot er in Nederland weer een luchtschip te zien was, en dat was te danken aan Hendrik Walaardt Sacré.

### Militaire ontwikkelingen<sup>4</sup>

Op 1 maart 1908 had de Commandant van de 3<sup>de</sup> Compagnie Pioniers van het Wapen der Genie, Kapitein Hendrik Walaardt Sacré, een nieuwe nevenfunctie gekregen: de uitbouw van de “luchtscheepvaart bij het regiment” (de Genie had op dat moment de beschikking over enkele doelballonnen). Walaardt Sacré ging zich met veel energie verdiepen in de militaire inzetbaarheid van bemande ballonnen, luchtschepen en vliegtuigen. Hij werd lid van de NVvL, en werd al snel

---

<sup>2</sup> Flight, 2 juli 1910

<sup>3</sup> Wellicht was er al eerder een luchtschip boven Nederland te zien: Dagblad Het Centrum meldde dat op woensdag 20 september 1909 om 8 uur 's avond een “langwerpig luchtgevaarte” boven Den Bosch gezien was, dat in zuidwestelijke richting dreef en “in alle opzichten den vorm van een luchtschip had”. Dit betrof waarschijnlijk een losgebroken observatieballon, waarvan sommige typen de vorm van een luchtschip hadden. Vrijwel alle in Duitsland aanwezige luchtschepen waren op dat moment present op de eerste Internationale Luftfahrt Ausstellung (ILA), die vanaf Augustus t/m Oktober 1909 werd gehouden in Frankfurt.

<sup>4</sup> Voor een meer uitgebreide beschrijving van dit onderwerp, zie: Hendrik Walaardt Sacré 1873-1949. Leven voor de luchtvaart. R. de Winter, Sectie Luchtmachthistorie van de Luchtmachtstaf, 1992.

gevraagd toe te treden tot het bestuur wegens zijn inmiddels opgebouwde kennis over ballonvaart en militaire luchtvaart. Op 14 juni 1909 kreeg Walaardt Sacré de gelegenheid om in Berlijn de oefeningen van het Pruisische Luftschiiffer Bataillon bij te wonen. Hij mocht meevaren met een ballon en enkele luchtschepen van dichtbij bekijken. Walaardt Sacré concludeerde dat vliegtuigen technisch nog te onbetrouwbaar waren voor praktische militaire toepassing, zeker in vergelijking met luchtschepen. Na een tweede bezoek aan Duitsland, in juli 1910, nuanceerde hij zijn mening over toepassing van vliegtuigen.

Dit tweede bezoek bracht Walaardt Sacré als secretaris van de Militaire Luchtvaart Commissie. Deze commissie was in maart 1910 ingesteld met het doel concrete voorstellen te doen voor de oprichting van een luchtvaartorganisatie bij de Nederlandse krijgsmacht. Onder de leden van deze commissie waren ook W.N. Bakker en P.J.P. van der Steur, die beide gebrevetteerd balloncommandant bij het Nederlandse leger waren.

In januari 1911 schonk W. Jochems, de eigenaar van paardenrenbaan Duindigt in Den Haag, een Frans Zodiac luchtscheepje aan de Nederlandse Staat, ten behoeve van het leger. In het NVvL-orgaan *De Luchtvaart* ontspon zich vervolgens een felle polemiek tussen Walaardt Sacré en eerste-luitenant der veldartillerie A. Josephus Jitta, waarbij de laatstgenoemde uitdrukkelijk pleitte voor het in gebruik nemen van vliegtuigen. Walaardt Sacré achtte de tijd hiervoor nog niet rijp. Dit bleek ook uit het interim rapport van de commissie, dat in juni 1911 officieel uitkwam. De commissie stelde voor 65000 gulden uit te trekken voor oefeningen met de Zodiac en de aanschaf van enkele kabelballonnen.

### Valse start met de Parseval VI

Om zijn enthousiasme voor luchtschepen kracht bij te zetten, begon Walaardt Sacré zich begin 1911, in NVvL verband, in te spannen om een luchtschip naar Nederland te halen voor een demonstratie. In april 1911 lukte het de NVvL een overeenkomst af te sluiten met Luftverkehrs Gesellschaft mbH te Charlottenburg, de exploitant van de Parseval luchtschepen<sup>5</sup>. Rond 19 april zou de Parseval VI van Berlijn naar Amsterdam vliegen. Er werd samenwerking gezocht met dagblad *De Echo* (op dat moment eigendom van het *Algemeen Handelsblad*), dat het risico op zich nam en

toegangsbewijzen voor het landingsterrein verkocht. Bovendien zouden via de "lichtinstallatie" of de projector waarmee het luchtschip was uitgerust reclameteksten (ongetwijfeld voor *De Echo*) op de Parseval worden vertoond. Ook verkocht de krant kaarten voor rondvluchten tegen het niet onaanzienlijke bedrag van 150 gulden<sup>6</sup>. Vanaf landgoed Rozenoord, aan de Amsteldijk, zouden gedurende 3 dagen vluchten worden gemaakt, twee maal overdag en één maal 's avonds.

Uiteindelijk vertrok de Parseval VI, door aanhoudend slecht weer, pas op 22 april, om 04:30 u, vanuit Johannisthal, onder commando van Oberleutnant Stelling. Het vertrek was ruim 5 uur uitgesteld wegens onweer en storm. Aan boord waren 10 bemanningsleden, en als passagiers de heren Hackstädter (architect), de journalist G. van Lissa (de Berlijnse correspondent van het *Algemeen Handelsblad*), de meteoroloog Dr. Reger en kapitein Hendrik Walaardt Sacré, die vergezeld werd door een onderofficier van de Genie. Het was Walaardt Sacré's eerste vlucht in een luchtschip. Er was overeengekomen dat een Nederlandse militaire vertegenwoordiging zou meevliegen om toe te zien op de toezegging dat er geen foto's van Nederlandse verdedigingswerken gemaakt zouden worden vanuit het luchtschip. De af te leggen afstand (ruim 600 km) zou de langste reis tot nu toe voor een luchtschip zijn. Om Amsterdam zonder tussenlanding te kunnen bereiken, was 1000 kg brandstof aan boord. Rond 07:30 u werd Berlijn/Spandau gepasseerd. Het weer verslechterde onderweg. Rond 11:45 u, zuid van Gifhorn (nabij Wolfsburg, ca. 200 km vanaf het startpunt en ruim 6 uur na vertrek!) brak met een luide knal één van de zes lussen waarmee de gondel aan het luchtschip was verbonden. Stelling besloot onmiddellijk een landing in te zetten. Nadat het ventiel was geopend bleek de Parseval VI zich boven moerassig terrein te bevinden. Door het lossen van ballast en vol gas geven kon nog worden voorkomen dat het inmiddels half slap geworden luchtschip in het moeras zou belanden. Bij de eerste aanraking met de grond kantelde de gondel en scheurde het ballonmehulsel, waardoor de wind geen vat meer kreeg op het snel leeglopende luchtschip. Op enkele kneuzingen, schrammen en bulten na bleven alle inzittenden ongedeerd. Het luchtschip was zo zwaar beschadigd dat het per trein naar Berlijn moest worden teruggebracht (het was uiteindelijk een 5 km van station Isenbüttel terecht gekomen).

Eind april werd duidelijk dat de reparatie van de Parseval VI nog wel enige tijd zou duren. Daarom werd besloten de Parseval V naar Amsterdam te sturen, hoewel deze kleiner was dan de Parseval VI,

<sup>5</sup> Er was al eerder sprake van de komst van een Parseval luchtschip naar Nederland. Tijdens de al eerder genoemde ILA in Frankfurt (augustus - oktober 1909) was door Zeebad Scheveningen een beloning van 2000 gulden uitgelooft voor het eerste luchtschip dat van Frankfurt naar Scheveningen zou vliegen. Plannen om met de Parseval III de tocht te ondernemen gingen niet door omdat er tijdens de ILA een overweldigend aanbod van passagiers voor rondvluchten was.

<sup>6</sup> Een onderwijzer verdiende in die tijd ongeveer 700 gulden per jaar.

en niet voorzien was van het lichtapparaat en projector (er verschenen dus geen reclameteksten op de Parseval). Het luchtscheepje zou per trein naar Amsterdam worden vervoerd. De demonstraties met de Parseval zouden nu samenvallen met de Amsterdamse Vliegweek (waar Koolhoven, Hanriot en Legagneux act de présence gaven), die op Rozenoord zou plaatsvinden. Als landingsterrein werd uitgeweken naar Oud-Roosenburch (aan de Middenweg in de Watergraafsmeer), waar augustus 1909 Louis Gaudart al vliegdemostraties had gegeven met een Voisin tweedekker<sup>7</sup>.

Doel van de vluchten was onder meer het kweken van belangstelling voor luchtschepen in regeringskringen. Daarom werd besloten de Parseval V ook enige vluchten vanaf Duindigt te laten maken. Bovendien moesten, op gezag van de Minister van Oorlog, de leden van de Militaire Luchtvaart Commissie een tochtje met het luchtscheepje maken. De geplande rondvluchten vonden daarom geen doorgang, ook al omdat de Parseval V minder passagiers kon meenemen dan de VI (*De Echo* is ongetwijfeld schadeloos gesteld hiervoor).

#### de militair Zodiac

Walaardt Sacré was niet aanwezig tijdens de vluchten vanuit Amsterdam en Den Haag. Omdat bij Zodiac de bouw van het luchtschip voor het Nederlandse leger (de Zodiac VI) bijna voltooid was, was hij van 2 tot 25 mei 1911 samen met een werktuigbouwkundige in Parijs aanwezig om de montage en vulling van de Zodiac VI te volgen. De proefvaarten werden op maandag 15 mei 1911 gehouden. Tijdens de eerste vaart bestuurde Henry de la Vaulx het luchtschip (dat als eerbetoon aan de schenker "Duindigt" was gedoopt). Het luchtscheepje voer ongeveer een half uur, waarbij een maximale snelheid van 35-40 km/u werd gehaald<sup>8</sup>. Tijdens de derde vaart, die een half uur duurde, bestuurde Hendrik Walaardt Sacré het luchtschip voor het eerst<sup>9</sup>. Hierna werd de "Duindigt" gereed gemaakt voor transport naar Nederland. Het lag in de bedoeling, dat het gebruikt zou worden tijdens de militaire manoeuvres in september 1911.

In de pers werd de Zodiac VI "Duindigt" beschreven als het kleinste militaire luchtschip ter wereld met een inhoud van 900 m<sup>3</sup>. Het luchtscheepje had een 45 pk motor en kon 3 inzittenden vervoeren.

#### de Parseval V in Nederland

Op 4 mei 1911, om 10:45 u, steeg de Parseval V voor het eerst op in Amsterdam. Er werd een half uur boven Amsterdam gekruist, waar het luchtschip veel belangstelling trok (waarbij volgens de kranten velen "op de daken der huizen het ongewone schouwspel gadesloegen"). Aan boord waren commandant Dillinger, P.J.P. van der Steur, een fotograaf en een monteur. Diezelfde dag werd een tweede, iets langere vlucht gemaakt, o.a. naar het vliegterrein bij Rozenoord. Als passagiers waren mevrouw Van der Steur en lt. E.F. Hissink (die op 2 december 1910 het brevet van balloncommandant had gehaald) aan boord.

Op 5 mei werd een korte vaart boven het terrein gemaakt. Aan boord het echtpaar Van der Steur en de hoofdredacteur van het *Algemeen Handelsblad*, C. Boissevain. Het lag in de bedoeling aan het eind van de dag naar Den Haag te vertrekken, maar dit ging niet door wegens de harde wind.

Pas op 7 mei 1911 werd om 17:15 u vertrokken. Via Aalsmeer, Leiden en Wassenaar ging het richting Duindigt, waar om 18:45 u gearriveerd werd. Naast Dillinger en zijn monteur Hans waren aan boord Van der Steur en I.L. van de Berch van Heemstede namens de militaire staf. Aanvankelijk was er forse tegenwind geweest, zodat Dillinger rekening had gehouden met een landing in Leiden. Toen de wind draaide en in kracht afnam kon Duindigt worden bereikt. Een "ferme" auto, die tegelijkertijd vanuit Amsterdam was vertrokken, arriveerde pas na 19:30 u op Duindigt.

De volgende dag werden enige vluchten rond Duindigt gemaakt. Onder de toeschouwers op het terrein waren Koningin-Moeder Emma, minister van Justitie E.R.H. Regout en minister van Oorlog H. Colijn, de voorzitters van de Eerste en Tweede Kamer en enkele Kamerleden. Aan boord majoor L.A.M. von Schmid (lid van de commissie) en de heren Elout<sup>10</sup> en Kuiper. Op zondag werden 3 vluchten gemaakt, waarbij wat grotere afstanden werden afgelegd. Aan boord telkens 3 passagiers. De eerste vaart duurde van 10:35 u tot 11:10 uur<sup>11</sup> en voerde over Voorburg en Rijswijk, waarbij ook nog boven Den Haag werd gevaren. De tweede vaart, van 11:30 u tot 12:05 u, ging via Stompwijk naar Zoetermeer. De derde en laatste vaart was richting Scheveningen (vertrek 14.35 u). Tijdens deze vlucht ontstonden enige benauwde momenten toen de Parseval boven het Haagse Bos plotseling ongecontroleerd begon te dalen. Dillinger wist het luchtscheepje op boomtophoogte naar een weiland

<sup>7</sup> Voor een uitgebreid verslag hiervan: 100 jaar vliegen voorbij, een eeuw gemotoriseerde luchtvaart in Nederlands, Rooduijn, 2008.

<sup>8</sup> Flight, 20 mei 1911

<sup>9</sup> Leeuwarder Courant, 18 mei 1911

<sup>10</sup> Waarschijnlijk de journalist C.K. Elout, Haags correspondent van het *Algemeen Handelsblad*.

<sup>11</sup> De duur van de vluchten van deze dag werden nauwkeurig bijgehouden door een verslaggever van de *NRC*.

te sturen, waar het weer begon te stijgen zonder, zij het ternauwernood, de grond te hebben geraakt. Hierna werd begonnen het luchtschip in te pakken voor de treinreis naar Berlijn. *De Echo* had toegangskaarten verkocht voor toegang tot Duindigt, maar de belangstelling hiervoor was gering omdat van buiten het terrein de gebeurtenissen goed te volgen waren.

Hoewel de Parseval veel belangstelling trok, hadden de demonstraties toch niet het beoogde effect. De aanbevelingen van de commissie, in de Rijksbegroting overgenomen, overleefden de Tweede Kamer niet. De vrijgemaakte financiën werden gebruikt voor de aankoop van vliegtuigen. De Zodiac VI "Duindigt" sleet daarom de dagen in opslag en heeft na de proefvaart onder commando van Walaardt Sacré nooit meer gevlogen. De gulle gever van het luchtscheepje, W. Jochems, kreeg als dank nog wel het Ridderkruis in de orde van Oranje Nassau uitgereikt<sup>12</sup>.

#### **Meer overvliegers**

Op zondagochtend 14 mei 1911 werd in Roermond rond 09:30 u de stilte doorbroken door het geronk van de Zeppelin LZ8 "Deutschland II". Het luchtschip was rond deze tijd in Düsseldorf gestationeerd. Na enkele rondjes boven Roermond, waarbij de passagiers vrolijk naar de toeschouwers zwaaiden, vertrok het weer richting Duitsland. Er werd een papieren rol overboord geworpen, die terecht kwam in een tuin in de Veldstraat, waarop de hartelijke groeten vermeld stonden van Luftshiffier Georg Hacker uit Friedrichshafen (die in dienst was bij Luftschiffbau Zeppelin GmbH)<sup>13</sup>.

Op zaterdag 8 juni 1912 verscheen in alle vroegte de militaire Zeppelin III boven Oost Groningen. Het laagvliegende luchtschip trok, ondanks het vroege tijdstip (het was op 05:30 u boven Winschoten te zien) veel bekijks door het niet onaanzienlijke geluid dat de motoren produceerden. De Leeuwarder Courant schreef dat de motoren al te horen waren terwijl het luchtschip pas een half uur later in zicht kwam. Het luchtschip was onderweg van Hamburg naar Frankfurt, waar het rond 15:00 u aankwam. De volgende dag werd teruggevoerd naar Friedrichshafen, waarvandaan het enkele dagen tevoren was vertrokken richting Wilhelmshaven met de bedoeling boven de Noordzee een lange vlucht te maken. Slecht weer noopte tot terugkeer via Hamburg en Frankfurt<sup>14</sup>.

In oktober 1911 schreven diverse kranten dat de Zeppelin LZ10 "Schwabens" boven Nederland zou vliegen. Het zou op zondagochtend 10 oktober aankomen in Kleef, waar enige vluchten zouden

worden gemaakt. Aan het eind van de middag zou het dan via Emmerich de Nederlandse grens passeren, naar Amsterdam koersen, daar omkeren en naar thuisbasis Düsseldorf varen<sup>15</sup>. De aankomst van het indrukwekkend gevaarte in Kleef op zondag ging wegens slecht weer echter niet door. Op maandag verscheen de "Schwabens" boven de stad, en na een kwartier rondcirkelen werd naar Düsseldorf gekoerst. Over het plan naar Amsterdam te varen werd gemeld dat "het wel heeft bestaan, maar men het weer spoedig had laten varen"<sup>16</sup>.

De Zeppelin LZ 11 "Viktoria Luise" maakte op dinsdag 18 juni 1912 een 12 uur durende tocht welke in de pers (ook de internationale) forse aandacht kreeg. Om 04:45 u in de ochtend was het luchtschip vertrokken vanuit Düsseldorf. Om ongeveer 06:00 u verscheen het boven Nijmegen, varende op een hoogte van ongeveer 100 m. Ook hier weer berichten over het "vreeselijke geraas der schroeven". De koers werd in Zuidwestelijke richting vervolgd, de Maas volgend. Om 06:50 u werd Blaricum gepasseerd, inmiddels varende in Noordwestelijke richting. Tussen 07:45 u en 08:00 u liep "heel Volendam te hoop op het vernemen van een vreeselijk lawaai". Het luchtschip verliet Volendam en Edam in Zuidoostelijke richting. Rond 09:00 u verscheen het boven Leeuwarden ("de scholen liepen leeg")<sup>17</sup>. Hierna ging het via Groningen en de eilanden Norderney en Helgoland naar de monding van de Elbe. Om 16:45 uur kwam de "Viktoria Luise" aan in eindbestemming Hamburg, na meer dan 700 km te hebben afgelegd. Aan boord waren 12 bemanningsleden en 5 passagiers.<sup>18</sup>

In mei 1913 kon in Flight<sup>19</sup> het curieuze bericht worden gevonden dat de militaire Zeppelin Z.II tijdens een vlucht vanuit Keulen boven Nederland zou hebben gevlogen "[it] made a short excursion [...] across the Dutch frontier". In de Nederlandse pers is hierover geen woord te vinden.

De volgende gelegenheid dat er luchtschepen boven Nederland waren te zien, was tijdens de Eerste Wereldoorlog. Aan een artikel hierover wordt inmiddels gewerkt.

<sup>12</sup> Gedenkboek NVvL 1912, p.61

<sup>13</sup> Nieuwe Koerier/Maas en Roerbode, 16 mei 1911

<sup>14</sup> Flight, 15 juni 1912

<sup>15</sup> Gelderlander, 15/16 oktober 1911

<sup>16</sup> Gelderlander, 20 oktober 1911

<sup>17</sup> Het Volk, 18 juni 1912

<sup>18</sup> Flight, 22 juni 1912

<sup>19</sup> Flight, 17 mei 1913

## Hoe het verder ging met de genoemde luchtschepen

### Parseval

De Parseval luchtschepen waren allen van het type "Prall-Luftschiff", tegenwoordig zouden ze als "blimp" worden aangeduid. Prof. Dr. August von Parseval, tevens majoor in het Duitse leger, ontwikkelde zijn eerste luchtschip uit een (worstvormige) waarnemingsballon. Von Parseval had zijn activiteiten ondergebracht in de Motorluftschiff-Studiengesellschaft (vanaf 1911 Luftverkehrs GmbH-LVG genoemd), dat financieel gesteund werd door Kaiser Wilhelm II. Parseval wist enkele luchtschepen te verkopen aan het Duitse en Oostenrijks-Hongaarse leger, en in 1912 kocht de Engelse marine de Parseval PL-18. Toen de Duitse strijdkrachten na het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog de voorkeur gaven aan grote, starre luchtschepen was de rol van Parseval uitgespeeld.

### Parseval V

De Parseval V werd gebouwd als "sportluchtschip" voor de Motorluftschiff-Studiengesellschaft. De eerste vaart was 8 december 1909 in Bitterveld, waar Parseval gevestigd was. In de lente van 1910 werd het volume van het luchtscheepje vergroot. De eerste vaart als zodanig werd gemaakt op 20 juni 1910. Op 16 juni 1911, dus ruim een maand na de vaarten in Nederland, werd de Parseval V vernield in Münden toen brand uitbrak tijdens het laten leeglopen (naar verluidt was een nieuwsgierige, rokende toeschouwer te dichtbij gekomen). Het had toen meer dan 150 passagiersvluchten gemaakt.

Lengte 38 m (40 m vanaf 1910), diameter 8 m, inhoud 1200 m<sup>3</sup> (1450 m<sup>3</sup> vanaf 1910), één Diamler motor van 25 pk, maximale snelheid 36 km/u.

### Parseval VI

De Parseval VI werd gebouwd voor een bedrijf in München dat het voor rondvluchten ging gebruiken. Het vloog voor het eerst op 30 juni 1910. De Parseval VI werd ook gebruikt voor reclamevluchten met een projector die op het ballonlichaam scheen en een lichtinstallatie (en was hiermee het eerste reclameluchtschip ter wereld). Na de crash op 22 april 1911 werd het luchtschip verbouwd waarbij de inhoud werd vergroot en permanente lichtreclame ("Stollwerke") werd aangebracht. In 1914 werd de Parseval VI ontmanteld na meer dan 400 vaarten. Lengte 70 m, inhoud 6800 m<sup>3</sup> (later 8000 m<sup>3</sup>), 2 N.A.G. motoren van 110 pk, maximale snelheid 54 km/u, ruimte voor 12 passagiers.

### Clouth luchtschip

Gebouwd door de Franz Clouth Rheinische Gummiwarenfabrik m.b.H uit Keulen volgens het Parseval systeem. De eerste vlucht werd gemaakt naar de eerste ILA in Frankfurt in de zomer van 1909. Het viel op door zijn grote manoeuvreerbaarheid (tijdens demonstraties werd

tussen huizen door gevlogen). Naast 2 bemanningsleden konden 4 passagiers mee.

### Zeppelin LZ7 "Deutschland"

Was het eerste luchtschip van de DELAG (Deutschen Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft) en maakte de eerste vaart op 19 juni 1910. Tijdens de 7<sup>de</sup> vaart, op 28 juni, met aan boord 20 journalisten, kwam het luchtschip boven het Teutoburger woud in zware regen terecht. Volledig doorweekt, begon het hoogte te verliezen en de Deutschland vloog uiteindelijk nabij het dorp Wellendorff in de bomen, vouwde zich om een hotel en werd volledig vernield. Er brak geen brand uit, zodat persoonlijk letsel zich beperkte tot een gebroken been.

### Zeppelin LZ12/Z.III

Gebouwd voor de Duitse strijdkrachten, eerste vaart 25 april 1912. Vlak na aankomst in Friedrichshafen, op 17 juni 1912, na de vaart vanuit Hamburg waarbij ook over Nederland werd gevlogen, raakte de Z.III op de grond door brand ernstig beschadigd. Na reparatie werd het gestationeerd in Metz (destijds Duits grondgebied), waar het in de zomer van 1914 is afgebroken. Lengte 140 m, 14 m diameter, inhoud 17800 m<sup>3</sup>, 3 170 PK Maybach motoren, maximaal behaalde snelheid 76 km/u.

### Zeppelin LZ10 "Schwaben"

Was het vierde luchtschip voor DELAG en werd in een recordtijd van 6 weken gebouwd. De eerste vaart was op 26 juni 1911 en op 16 juli 1911 werd de "Schwaben" overgedragen aan DELAG. Op 28 juni 1912 ging de LZ10 verloren in Düsseldorf. Na de landing kon het wegens harde wind niet in een loods worden getrokken. Tijdens pogingen het luchtschip te verankeren, knikte het, en door kortsluiting brak vervolgens brand uit. De "Schwaben" heeft 224 vaarten gemaakt en daarbij 27321 km afgelegd.

### Zeppelin LZ11 "Viktoria Luise"

Was een zusterschip van de "Schwaben" en ook gebouwd voor DELAG. De eerste vaart was 19 februari 1912, op 4 maart werd het aan DELAG overgedragen. Werd 1 augustus 1914 aan de sterkte van de Duitse strijdkrachten toegevoegd, waar het als "Schulschiff" dienst ging doen. Tot dan had het 489 vaarten gemaakt met 2995 betalende passagiers; 54312 km in 981 uur. Toen het op 8 oktober 1915 werd vernield (knik tijdens het in de loods slepen) waren er meer dan 1400 vaarten met de LZ11 gemaakt. Lengte 148 m, 14 m diameter, inhoud 18700 m<sup>3</sup>, nuttige last 5500 kg, 3 145 PK Maybach C-X motoren, 9 bemanningsleden, ruimte voor 20 passagiers.

### Bronnen:

- Zeppelins en de luchtscheepvaart, J.L. Arense, de Bataafsche Leeuw, 1990  
- Graf Zeppelin- Leben und Werk, Lutz Tittel, Zeppelin-Museum Friedrichshafen, 1995  
Internet: <http://www.earlyaviator.com/archive3.htm#kites>