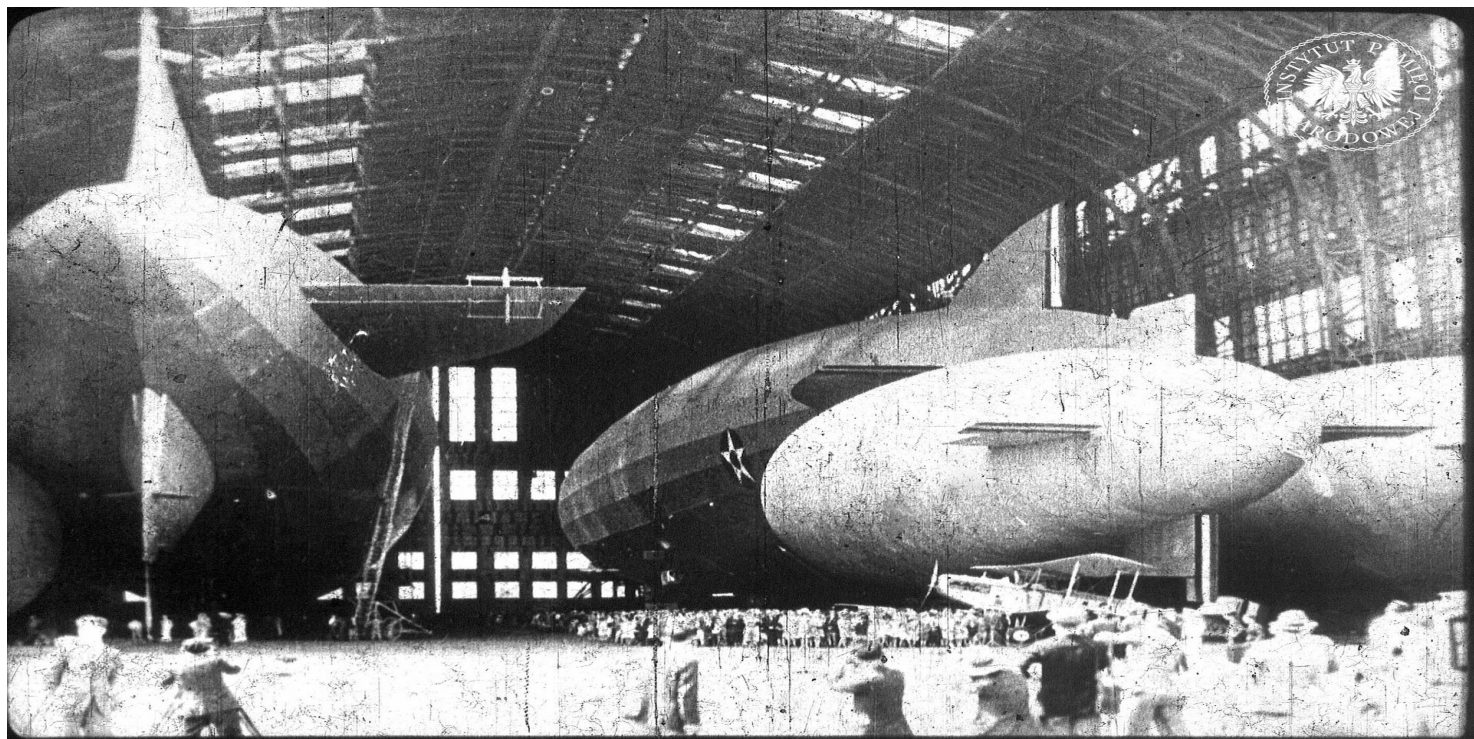


Przystanek historia

<https://przystanekhistoria.pl/pa2/tematy/lotnictwo/126907,Podniebne-kolosy-Zloty-wiek-sterowcow.html>



Niemiecki Zeppelin wraz z dwoma amerykańskimi sterowcami w jednym hangarze w Lakehurst w stanie New Jersey. Fot. z zasobu IPN

ARTYKUŁ

Podniebne kolosy. Złoty wiek sterowców

OKRES HISTORYCZNY

(1863-1918) Ku Niepodległej (1918-1922) Odrodzenie Niepodległej (1922-1939) II Rzeczpospolita

Autor: PAWEŁ ZIELONY 17.07.2026

Sto lat temu epoka sterowców rozkwitała w najlepsze. Majestatyczne, gigantyczne statki powietrzne, sunące nad głowami, były wówczas symbolem nowoczesności i wyobrażeniem nadchodzącej przyszłości. Latające cygara wzbudzały sensację, rozpalały wyobraźnię.

Pierwszy sterowiec skonstruowali Francuzi: Gaston Tissandier i Henri Giffard, ale historia tych maszyn w powszechnej świadomości łączy się z postacią urodzonego 8 lipca 1838 r. hrabiego Ferdinanda von Zeppelina.

Jeszcze w okresie I wojny światowej ówczesne sterowce rywalizowały o przestworza z samolotami. Ich przewagą był długi czas lotu, udźwig, zasięg oraz możliwość osiągnięcia wysokiego, nieosiągalnego dla samolotów pułapu.

Na początku był wyśmiewany, wyszydzany po każdej kolejnej, nieudanej próbie lotu swoich statków. Jednak to dzięki jego uporowi, pasji, intuicji, a także – co tu ukrywać – olbrzymim środkom finansowym rodziny i przyjaciół tego niemieckiego generała powstały niezapomniane statki powietrzne, w tym najśłynniejsze – LZ 127 Graf Zeppelin czy LZ 129 Hindenburg.

Receptą na sukces okazało się zastosowanie sztywnej, stałej konstrukcji, czyli szkieletu (drewnianego, a z czasem z duraluminium), obciągniętego impregnowaną tkaniną i wypełnionego gazem. Tak powstały sterowiec szkieletowy miał zastąpić tradycyjny, zmieniający kształt podczas lotu, sterowiec ciśnieniowy.

Niemiecka duma

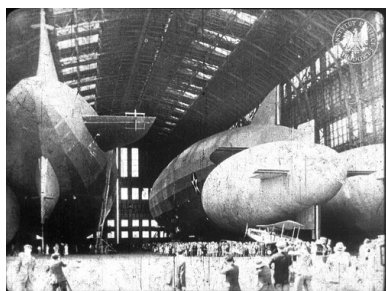
Jeszcze w okresie I wojny światowej ówczesne sterowce rywalizowały o przestworza z samolotami. Ich przewagą był długi czas lotu, udźwig, zasięg oraz możliwość osiągnięcia wysokiego, niedostępnego dla samolotów pułapu. Brytyjskie myśliwce mogły się unosić maksymalnie na 3,5 km wysokości, podczas gdy niemieckie Zeppeliny potrafiły wznieść się nawet do 7 km nad ziemią.

W czasie Wielkiej Wojny armia II Rzeszy posiadała 123 sterowce. Używała ich jako bombowców strategicznych. Złowieszczy olbrzymi cień latających cygar pojawiał się nad Warszawą, Londynem, Paryżem czy Neapolem, podczas bombardowań tych miast. Z czasem okazało się, że to jednak samoloty są bardziej perspektywiczne.

Potęga i majestat Zeppelinów miały też spełniać funkcję propagandową, ukazując wielkość Republiki Weimarskiej, a następnie III Rzeszy Niemieckiej. Po przegranej Wielkiej Wojnie sterowce pełniły rolę symbolu niedościgniętego dla innych nacji postępu technicznego Niemiec.

Zeppelininy pełniły jeszcze dwie inne bardzo ważne funkcje. 16 listopada 1909 r., na fali zbiorowej niemieckiej euforii i dzięki funduszom, Ferdinand von Zeppelin stworzył pierwszą na świecie linię lotniczą używającą sterowców, o nazwie: *Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft* (w skrócie DELAG). Linia ta, używając wyłącznie aerostatów Zeppelina, między 1910 a 1914 r. przetransportowała między najważniejszymi niemieckimi miastami ponad 34 tys. pasażerów. Według szacunków, DELAG wykonał w tym okresie ponad 1,5 tys. lotów.

Potęga i majestat Zeppelinów miały też spełniać funkcję propagandową, ukazując wielkość Republiki Weimarskiej, a następnie III Rzeszy Niemieckiej. Po przegranej Wielkiej Wojnie sterowce pełniły rolę symbolu, niedościgniętego dla innych nacji postępu technicznego Niemiec. Natomiast dla samych Niemców były czynnikiem wzmacniającym ich dumę narodową. Stąd też aerostaty te brały udział w licznych, specjalnych, regionalnych czy międzynarodowych, przelotach. Z projektowanych w latach 1900-1938 Zeppelinów (oznaczanych numerami od LZ 1 do LZ 132) finalnie tylko 13 nie zostało zrealizowanych.

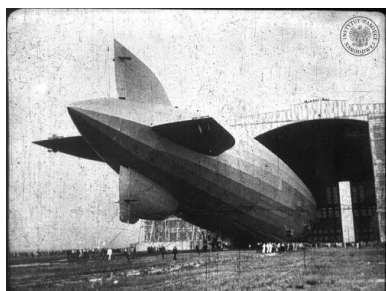


Niemiecki Zeppelin wraz z dwoma amerykańskimi sterowcami w

jednym hangarze w Lakehurst w stanie New Jersey. Fot. z zasobu IPN



Nadanie sterowcowi LZ 127 imienia Graf Zeppelin na cześć Ferdinanda, założyciela firmy, w 90. rocznicę jego urodzin, 8 lipca 1928 r. Fot. z zasobu IPN



Sterowiec Graf Zeppelin wprowadzany do hangaru w bazie Lakehurst w stanie New Jersey po historycznym locie dookoła świata. Fot. z zasobu IPN

Graf Zeppelin i Hindenburg

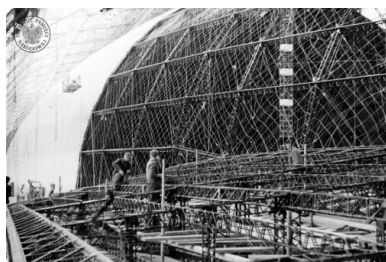
LZ 127 Graf Zeppelin był w momencie zbudowania najdłuższym (236,6 m długości) i największym sterowcem na świecie. Dokonał pierwszego i zarazem jedyne wśród sterowców lotu dookoła świata. Wyruszył z Lakehurst 7 sierpnia 1929 r., kierując się ku Europie. Trasa była podzielona na 4 etapy. Pierwszy do

Friedrichshafen w Niemczech, drugi przez Europę Wschodnią i Związek Sowiecki do Tokio. Trzeci przez Ocean Spokojny, San Francisco do Los Angeles. Ostatni, z miasta Aniołów do Lakehurst, gdzie sterowiec powrócił nad ranem 29 sierpnia. Cała podróż dookoła świata (łącznie z postojami) zajęła 21 dni i 5,5 godziny. Łączny czas samego lotu (czterech etapów) zajął 12 i pół dnia.

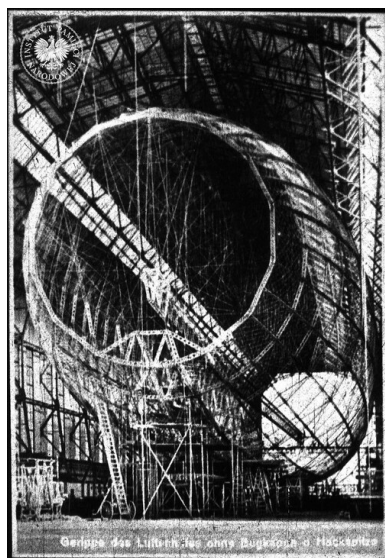
W latach 1928-1937 Graf Zeppelin obsługiwał loty pasażerskie. Wykonał ich 590, o łącznej długości prawie 1,7 miliona kilometrów. Był obsługiwany przez 36-osobową załogę i mógł przewozić 24 pasażerów. Łącznie podczas swojej służby przewiózł ponad 13 tys. pasażerów i ponad 106 ton przesyłek pocztowych i towarowych. LZ 127 zazwyczaj poruszał się z prędkością 117 km/h, choć jego maksymalna prędkość lotu wynosiła 128 km/h. Całkowity udźwig sterowca wynosił 87 ton.

Podczas swoich rejsów LZ 127 był witany w miejscach pierwszego przylotu przez rzesze ludzi. Rekord padł w Tokio, kiedy chciało go zobaczyć na własne oczy około 250 tys. osób. W Moskwie przylot kolosa obserwowało około 100 tys. naocznych świadków.

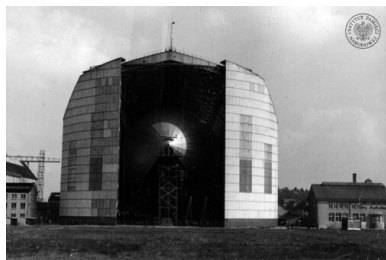
Podczas swoich rejsów w miejscach pierwszego przylotu LZ 127 był witany przez rzesze ludzi. Rekord padł w Tokio, kiedy chciało go zobaczyć na własne oczy około 250 tys. osób. W Moskwie przylot kolosa obserwowało około 100 tys. naocznych świadków. Natomiast przywitanie, które zrobiło największe „wrażenie” na załodze aerostatu miało miejsce podczas wizyty w Rio de Janeiro. Dla uczczenia wydarzenia pomysłowi mieszkańcy miasta wypuścili setki małych balonów ogrzewanych lampkami z płonącej benzyną, które przelatowały blisko unoszącego się w powietrzu łatwopalnego Zeppelina.



**Budowa sterowca w zakładzie
Zeppelina w Friedrichshafen w
Niemczech. Praca w hangarze.
Widoczna misterna struktura
szkieletu aerostatu. Fotografia
wykonana przez Juliana Bryana
podczas jego wizyty w fabryce we
wrześniu lub październiku 1937 r.
Skan zdjęcia z Kolekcji Juliana
Bryana przechowywanego w
USHMM w Waszyngtonie (fot. z
zasobu IPN)**



**Rama sterowca Graf Zeppelin LZ
127 w fabryce aerostatów
Luftschiffbau Zeppelin GmbH we
Friedrichshafen w Niemczech.
Fotografia z lat 20. XX wieku.
Szkielet sterowca bez nosa i
ogona. Fot. z zasobu IPN**



**Nos budowanego sterowca
wychylający się z hangaru w
zakładzie Zeppelina w
Friedrichshafen w południowych
Niemczech. Fotografia wykonana
przez Juliana Bryana podczas
wizyty w fabryce we wrześniu lub
październiku 1937 r. Skan zdjęcia
z Kolekcji Juliana Bryana
przechowywanego w USHMM w
Waszyngtonie. Fot. z zasobu IPN**

Przez prawie 10 lat służby LZ 127 zasłużył na miano „najbardziej udanego sterowca na świecie” nie powodując żadnych obrażeń zarówno pasażerów, jak i członków załogi. Nic dziwnego, że w 1936 r. doczekał się następcy o tej samej nazwie. Był nim LZ 130 Graf Zeppelin II, czyli bliźniak słynnego LZ 129 Hindenburg. Ta para do dzisiaj dzierży miano największych zbudowanych w historii sterowców na świecie.

Zeppelin miał początkowo nosić imię wodza III Rzeszy, jednak sam patron nie wyraził na to zgody. Otrzymał więc imię Paula von Hindenburga. Führer miał intuicję: widok płonącego zeppelinina, noszącego nazwisko kanclerza III Rzeszy, dwa lata przed wywołaniem II wojny światowej, byłby spektakularną alegorią losów państwa niemieckiego.

Wspomniany LZ 129 Hindenburg, najokazalszy sterowiec w historii, stał się zarazem symbolem końca ich epoki. 6 maja 1937 r. podczas lądowania w bazie lotniczej Lakehurst w stanie New Jersey aerostat ten spłonął dosłownie w 37 sekund. Na amerykańskiej ziemi zginęła 1/3 z 97 pasażerów transoceanicznego lotu z Berlina. Cały świat usłyszał o tym w relacji radiowej. Cały świat obiegły też zdjęcia i film z katastrofy.

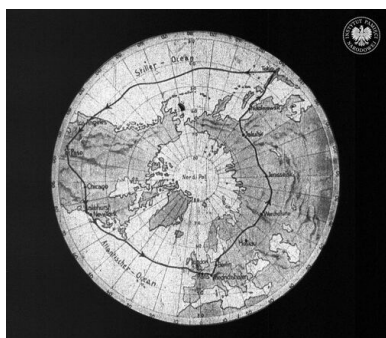
Ten właśnie egzemplarz Zeppelina miał początkowo nosić imię wodza III Rzeszy. Jednak sam patron nie wyraził na to zgody. Otrzymał więc imię Paula von Hindenburga, prezydenta Niemiec (1925-1934). Führer miał intuicję: widok płonącego zeppelina, noszącego nazwisko kanclerza III Rzeszy, dwa lata przed wywołaniem II wojny światowej, byłby spektakularną alegorią losów państwa niemieckiego.



Hugo Eckener, współtwórca sukcesu, a zarazem kierownik fabryki sterowców Luftschiffbau Zeppelin GmbH we Friedrichshafen. Na ścianie portret Ferdinanda von Zeppelina. Fotografia wykonana przez Juliana Bryana podczas jego wizyty w fabryce we wrześniu lub październiku 1937 r. Skan zdjęcia z Kolekcji Juliana Bryana przechowywanego w USHMM w Waszyngtonie. Fot. z zasobu IPN



Ferdinand graf von Zeppelin
(1838 - 1917), ojciec
najsłynniejszych latających cygar.
Fot. z zasobu Narodowego
Archiwum Cyfrowego



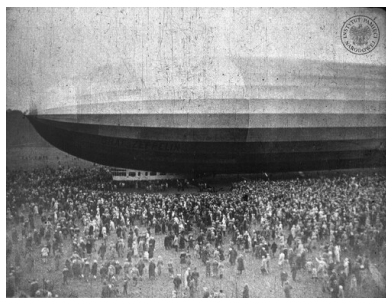
Mapa przedstawiająca lot LZ 127
Graf Zeppelin dookoła świata,
który odbył się w dniach 7 - 29
sierpnia 1929 r. Fot. z zasobu IPN

Nie tylko sterowce nosiły imię hrabiego. Na cześć Ferdinanda von Zeppelina w czasie II wojny światowej nazwano nigdy nieukończony lotniskowiec III Rzeszy Graf Zeppelin.

Od Lecha do Barbary

Warto wspomnieć, że sterowce powstawały, i były licznie wykorzystywane, również w innych krajach, takich jak: Stany Zjednoczone, Wielka Brytania, Francja, Włochy, Związek Sowiecki, a także Polska. Wojska Aeronautyczne II RP od 1922 r. używały pierwszego polskiego aerostatu o nazwie „Lech”. Był to zakupiony we Francji używany sterowiec ciśnieniowy „Zodiac VZ-11” klasy *Vedette*.

Nasz aerostat został zakupiony w demobilu we Francji w 1921 r. Swą służbę rozpoczął w 1922 r. w Szkolnym Batalionie Sterowcowym Oficerskiej Szkoły Aeronautycznej. Karierę zakończył na wiosnę 1928 r., będąc wówczas na stanie 1. Batalionu Balonowego w Toruniu. W latach 30. XX w. w planach była konstrukcja polskiej myśli technicznej o nazwie WBS LOPP, niestety nigdy nie została zrealizowana. Obecnie, w III RP, w ramach projektu „Barbara” wojsko finalizuje zakup 4 aerostatów rozpoznawczych, które będą strzec naszej północnej i wschodniej granicy, wykrywając znajdujące się w powietrzu pociski manewrujące, rakietowe, duże drony czy samoloty.



Sterowiec Hrabia (Graf) Zeppelin
prezentujący się licznej
publiczności. Fot. z zasobu IPN



Polski sterowiec ciśnieniowy
„Lech” unoszący się nad
Zamkiem Królewskim w
Warszawie w 1926 r. Fot. z
zasobu Narodowego Archiwum
Cyfrowego

* * *

Przykładem tego, jak wielkie wrażenie wywarły zeppeliny na potomnych jest przenikanie terminu „zeppelin” do języka potocznego. Popularne, zwłaszcza na Litwie, odmiany pyz ziemniaczanych z mięsnym nadzieniem noszą nazwę cepelinów. Pod koniec lat 60. XX wieku miłośnikami zeppelinów stali się młodzi długowłosi melomani. Jednak nie chodziło w tym przypadku o aerostaty, a o odnoszący w tym czasie triumfy brytyjski zespół rockowy Led Zeppelin. Obecnie pod marką Zeppelin produkowane są naręczne zegarki oraz sprzęt budowlany, taki jak koparki czy spychacze.



Niemiecki sterowiec szkieletowy
Graf Zeppelin przelatujący 15
października 1928 r. nad Statuą
Wolności w Nowym Jorku. Fot. z
zasobu IPN

Więcej interesujących materiałów na profilu **Archiwum IPN**

COFNIJ SIĘ