

'Luchtschip in Den Bosch'

Zeppelin moest feest opluisteren

Monique Brummans*

'Luchtschip in Den Bosch'. Dit had de kop kunnen zijn voor een artikel in een krant in de zomer van 1935. In dat jaar vierde 's-Hertogenbosch zijn 750-jarig bestaan. Hoewel het een tijd was van economische crisis werden de festiviteiten groots aangepakt.

In het Stadsarchief zijn veel bronnen te vinden over de plannen en de verschillende feesten. De meest bekende zijn wellicht de foto's en de filmbeelden van de feestelijkheden, onder andere *Oud-'s-Hertogenbosch* aan de Hekellaan. De revue van Niek de Rooij, *Hou doe wor*, mag ook als bekend verondersteld worden. Maar wie weet dat er plannen zijn geweest om het 750-bestaan op te luisteren met een landing van een zeppelin?

Begin 1935 schrijft de gepensioneerde luitenant-ter-zee P.F. de Bruyn Tengbergen vanuit Bregenz een brief aan burgemeester van Lanschot. Hij meldt dat het hem tot zijn spijt niet is gelukt om besprekingen met 'Luftschiffbau Zeppelin' over een mogelijke landing van een luchtschip tot een goed einde te brengen. Uit de bewaard gebleven brieven wordt niet duidelijk hoe de gemeente in contact is gekomen met De Bruyn Tengbergen. Zou hij, nadat hij uit andere bronnen had vernomen van de grootsse festiviteiten in de stad, zich als tussenpersoon hebben aangeboden? Door het voortijdige vertrek van de gesprekspartners van de 'Luftschiffbau Zeppelin' kunnen nog geen afspraken gemaakt worden over een eventuele landing van de *Graf Zeppelin* in 's-Hertogenbosch. Maar De Bruyn Tengbergen houdt vol. Hij probeert in München en Wenen alsnog afspraken te maken. Wat zijn de problemen die hierbij komen kijken?

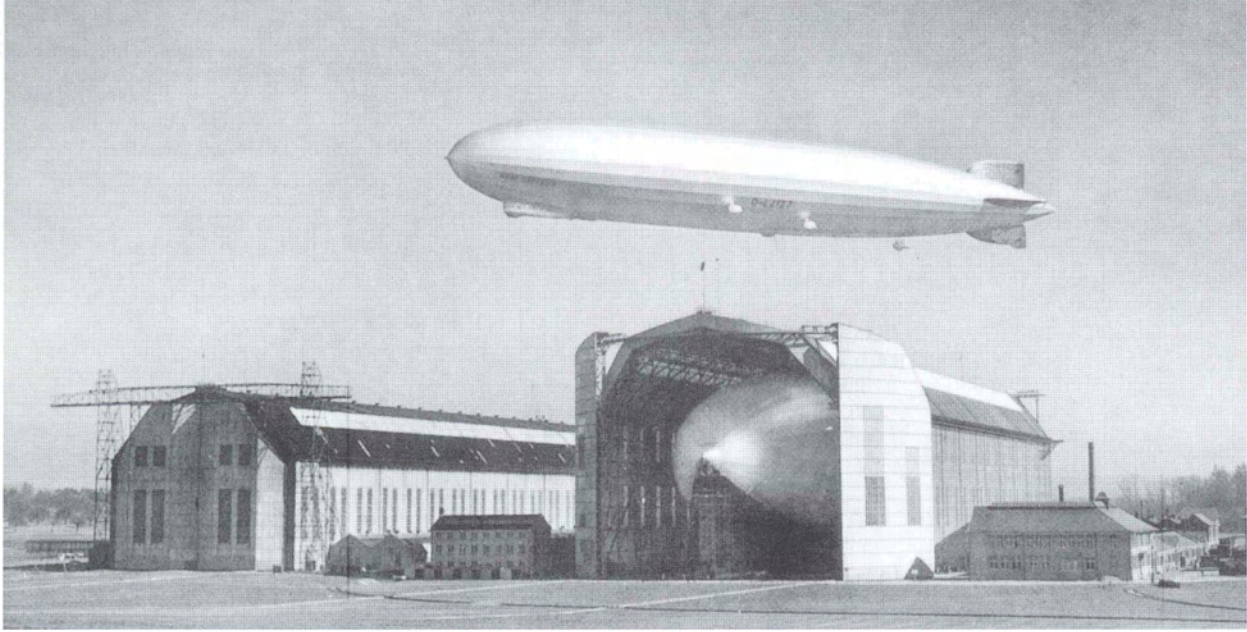
Eind jaren twintig van de vorige eeuw zijn de hoogtijdagen van luchtschepen. Het bouwen van veilige schepen kost echter veel tijd. Met nieuwe motoren dienen uitgebreide proefvluchten gemaakt te worden alvorens de schepen in de reguliere dienstregeling ingezet kunnen worden. Het paradepaardje van 'Luftschiffbau Zeppelin' in Friedrichshafen is de *Graf Zeppelin* (LZ-127). Deze onderhoudt een regelmatige dienst met Zuid-Amerika. Eventuele extra vluchten dienen dus in deze dienstregeling ingepast te worden. Om de *Graf Zeppelin* als het ware



Van dhr. Veenstra ontving het Stadsarchief een unieke opname van de 'Graf Zeppelin' die in juni 1932 enkele ogenblikken boven de Geert van Woustraat zweefde. Links de zijgevel van de Sint-Antoniuserk.

te ontlasten wordt bij 'Luftschiffbau Zeppelin' hard gewerkt aan de LZ-129. Deze zou op 1 juli 1935 gereed moeten zijn voor het testen van de motoren. Als de testen positief uitvallen kan de LZ-129 naar 's-Hertogenbosch komen. De dienstregeling en de beperkte beschikbaarheid van zeppelins zijn niet de enige problemen. Het krijgen van toestemming van de regering in Berlijn samen met de onderhandelingen met luchtvaartmaatschappij Lufthansa verloopt niet soepel.

De Bruyn Tengbergen houdt vol, zeker nadat hij in februari een brief van burgemeester Van Lanschot heeft gekregen waarin deze beleefd informeert naar de stand van zaken én naar de prijs. Al snel komt van De Bruyn Tengbergen het antwoord op deze prangende vragen: de onderhandelingen zijn nog niet afgerond en het is ook



De LZ 127 'Graf Zeppelin', die boven 's-Hertogenbosch vloog, maakt hier een proefronde boven het Zeppelin-bedrijf in Friedrichshafen. In de rechterhal de in aanbouw zijnde LZ 129 'Hindenburg', die een rampzalig einde trof. Overigens zijn de hakenkruizen op de staart van de 'Graf Zeppelin' op deze foto uit 1935, weggetoucheerd.
(Uit: J.L. Areense, 'Zeppelins en de luchtscheepvaart', Amsterdam 1990)

nog maar de vraag of de LZ-129 op tijd klaar is. Bovendien behandelt 'Luftschiffbau Zeppelin' zaken als voorwaarden en prijs het liefst schriftelijk. Ter geruststelling kan De Bruyn Tengbergen wel melden dat alle verplichtingen van luchtschepen die niet in de reguliere dienstregeling vallen afgezegd zijn, met uitzondering van bezoeken aan Amsterdam en 's-Hertogenbosch.

De onzekerheden blijven voortbestaan. In mei 1935 komt er weer een brief van De Bruyn Tengbergen waarin hij meldt dat nog steeds niet zeker is wanneer de LZ-129 klaar is en met proefdraaien kan beginnen en dat bovendien de dienstregeling van de *Graf Zeppelin* slechts tot 1 juli goedgekeurd is.

Op 28 juni 1935 valt definitief het doek voor de grootse plannen. De Bruyn Tengbergen schrijft dat hij zojuist een brief van de rederij heeft gehad waarin onder andere staat: 'Leider wird sich in diesem Jahr eine Landungsfahrt nach 's-Hertogenbosch nicht ermöglichen lassen, da der *Graf Zeppelin* mit seinem Südamerika-Liniendienst voll in Amspruch genommen ist, und die Fertigstellung des LZ-129 sich so verzögert hat, dass die ersten Probefahrten nich vor Oktober stattfinden werden. Wir müssen Sie daher zu unserem Bedauern bitten, dem Herrn Bürgermeister von 's-Hertogenbosch für diese Jahr einen ablehnenden Bescheid zu erteilen.' De Bruyn Tengbergen biedt nog wel aan om, tegen geringe kosten, een 'goed opgezette vliegvertooning' te organiseren, maar dit aanbod wordt vriendelijk afgeslagen 'mede op grond van het vergevorderd stadium van voorbereiding der feesten'.

Wat rest zijn vragen als 'waar zou de *Graf Zeppelin* zijn

geland?' en, natuurlijk, 'hoeveel geld zou dat gekost hebben?'

Een aantal jaren eerder, op 18 juni 1932, heeft de *Graf Zeppelin* een rondvlucht boven Nederland gemaakt met twee landingen: 's ochtends op vliegveld Twente en 's middags op het toenmalige vliegveld van Rotterdam, Waalhaven. Gezien de enorme afmetingen (lengte 236,5 meter, diameter 30,5 meter en een inhoud van 105.000 m³) kon een dergelijke landing alleen op een grote vlakke plaatsvinden. In aanmerking zouden komen het terrein bij de Veemarkthallen of het sportveld bij het Hinthamerpark. Maar het blijft gissen. Ook het prijskaartje kan alleen afgeleid worden uit de ervaringen in Rotterdam: voor het kortstondige bezoek van een aantal minuten is een bedrag van 35.000 Reichsmarken betaald: een fortuin in die dagen..... Een schrale troost bieden misschien de twee foto's die in de topografisch-historische atlas van het Stadsarchief zijn opgeborgen. Hierop is te zien hoe de *Graf Zeppelin* op 18 juni 1932 over de daken van de huizen in de Geert van Woustraat in 's-Hertogenbosch zweeft....

Hoe is het verder met de *Graf Zeppelin* gegaan? Het luchtschip, daterend van 1928, is in 1939 op bevel van Göring uit de lucht genomen. Het schip heeft op 1000 reizen, waarvan 144 transatlantische vluchten circa 12.000 passagiers vervoerd. De LZ-129, waar in de correspondentie sprake van is, kent een heel ander lot. Na een bouwperiode van 5 jaar wordt het schip in 1936 de *Hindenburg* gedoopt.

Het verongelukt op 6 mei 1937 in Amerika. Bij deze ramp komen 36 mensen om het leven. De ramp betekent tevens het einde van de bloeiperiode van de zeppelins.

* Monique Brummans is als hoofd studiezaal werkzaam in het Stadsarchief

Bronnen

Hoofdzakelijk is gebruik gemaakt van: Gemeentearchief 's-Hertogenbosch, semi-statisch archief, map 14369 betreffende vlieging 750-jarig bestaan.