

# Instytut Pamięci Narodowej

<https://ipn.gov.pl/pl/historia-z-ipn/archiwum/245386,Pawel-Zielony-Podniebne-kolosalny-Zloty-wiek-sterowcow.html>

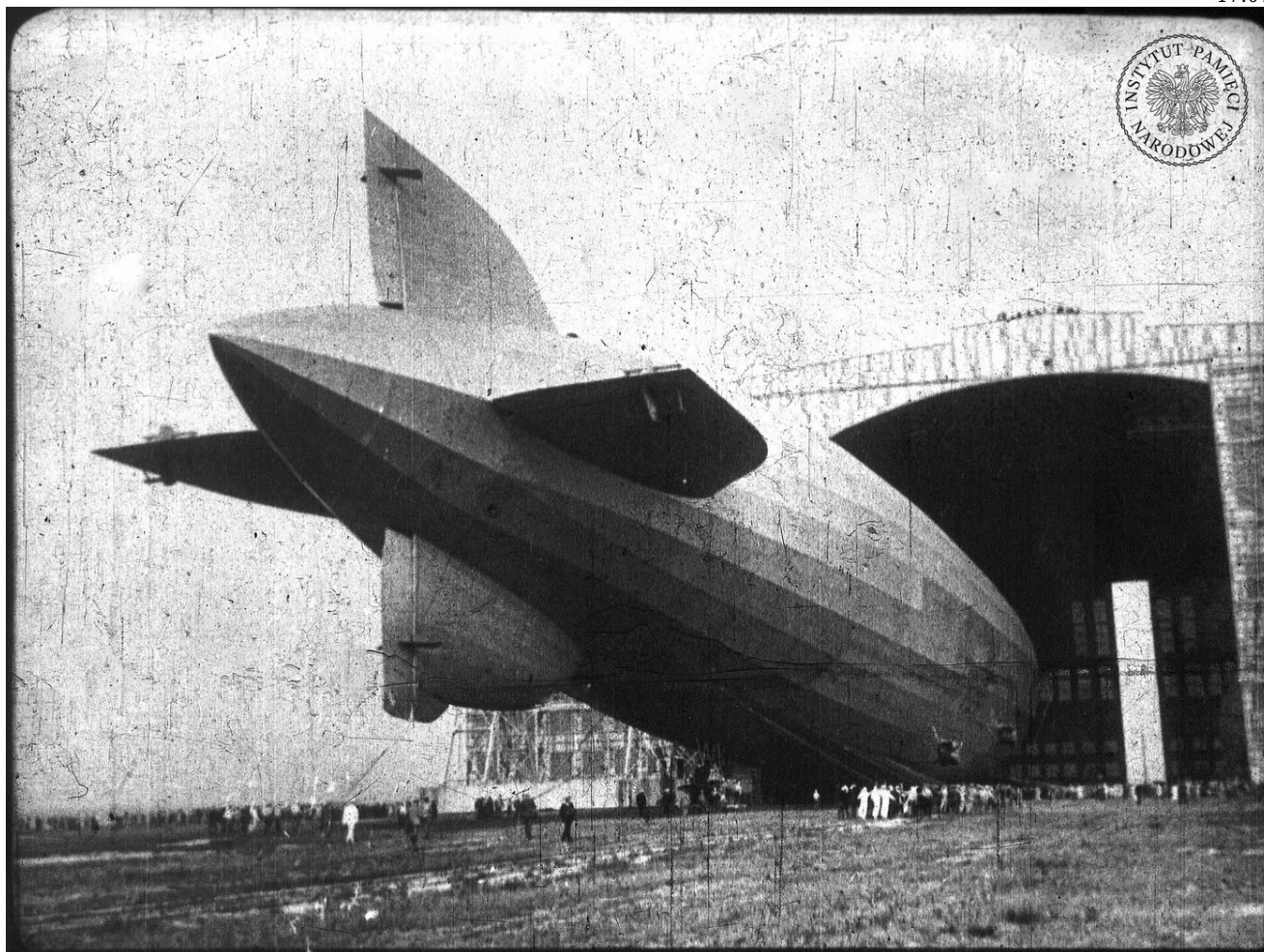
18.07.2026, 13:57

## Paweł Zielony: Podniebne kolosalny. Żłoty wiek sterowców

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, rozpałały wyobraźnię.

[Lotnictwo](#)

17.07



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

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.

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 najsłynniejsze – 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.

Zeppeliny 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, niedoścignętego 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.

## 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 jedynego 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 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 płonąca benzyną, które przelatowały blisko unoszącego się w powietrzu łatwopalnego Zeppelina.

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.

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.

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

[Czytaj artykuł Pawła Zielonego \*Podniebne kolosy. Złoty wiek sterowców\* na portalu \*przystanekhistoria.pl\*](#)

[Poprzedni Strona](#)

Lotnictwo

Artykuł