

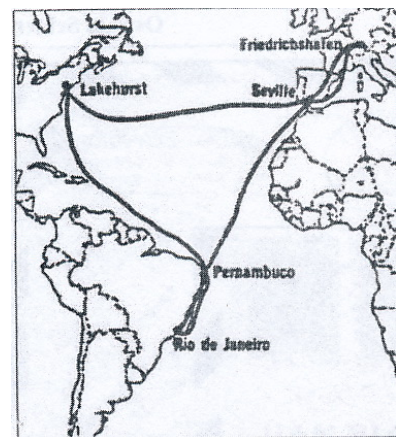
## Geparachuteerd boven Birmingham?

Dik Bakker

Ik ben zo onverstandig om er naast Groot Brittannië ook nog een ander filatelistisch gebied op na te willen houden, en wel Spanje. Dat impliceert dan weer bijna automatisch een interesse voor de territoriale overlap tussen de twee landen: de rots van Gibraltar, omstreden in de meest letterlijke zin sinds 1711. In enkele eerdere bijdragen in *Britannia News* heb ik getracht te laten zien hoe interessant zelfs zo'n minuscuul gebiedje filatelistisch kan zijn (cf. Bakker 2016; 2018; 2020a; 2020b). Maar in wezen levert elk gebied dat men kiest meer dan voldoende materiaal om te verzamelen en te onderzoeken; genoeg voor een compleet verzamelaarsleven. Het is echter kennelijk heel moeilijk voor sommigen van ons om de zo noodzakelijke oogkleppen op te zetten, de aandacht te beperken tot een enkel domein en zich niet te laten verleiden door de verlokkingen van de aanpalende gebieden.

De achtergrond van dit verhaal is een gebeurtenis die 90 jaar geleden de voorpagina's van de kranten haalde. Het gaat om de eerste rondvlucht naar Zuid- en Noord-Amerika van het fameuze luchtschip LZ127 '*Graf Zeppelin*', die plaatsvond tussen 18 mei en 6 juni 1930. De tocht begon en eindigde in de thuisbasis van de Zeppelins, Friedrichshafen aan de Bodensee. Na een oversteek van de Zuidelijke Atlantische Oceaan werden eerst Pernambuco en Rio de Janeiro in Brazilië aangedaan, en vervolgens Lakehurst bij New York. Tenslotte keerde de Zeppelin via een noordelijke route terug naar Europa. Zie het kaartje in afbeelding 1.

Op de heen- en de terugweg werd een korte landing gemaakt in de Zuid-Spaanse stad Sevilla. De directe aanleiding voor dat bezoek was de Wereldtentoonstelling die op dat moment plaatsvond in de Andalusische hoofdstad. Bij beide landingen werd post aangenomen en afgeleverd, en op deze wijze heeft de Zeppelin zijn sporen nagelaten in de Spaanse filatelie.



Afb. 1 De *Graf Zeppelin* boven Sevilla; de route op de rondvlucht

Enige maanden geleden, bij een virtueel bezoek aan een veiling met een vooral Spaans aanbod viel mijn oog op de brief in afbeelding 2. Ik was kennelijk de enige die er zelfs maar de inzet voor over had; dat was dus wellicht te veel. Eenmaal in bezit van de brief raakte ik benieuwd naar de precieze ontstaansgeschiedenis ervan. Getuige het zeshoekige Spaanse luchtpoststempel werd mijn brief op 17 mei 1930 in Sevilla gepost. De afzender heeft er in opvallende rode inkt op getypt dat hij met de

Zeppelin mee moest worden gezonden op zijn 'primer viaje a Sud-América' ('eerste reis naar Zuid-Amerika').



Afb. 2 Zeppelinbrief van de eerste Pan-Amerikaanse vlucht

Dat een brief of kaart daadwerkelijk met de Zeppelin zou worden vervoerd werd niet gegarandeerd door de postale autoriteiten. De Zeppelins waren nogal weer- en windgevoelig, en de aankomst- en vertrektijden als gevolg daarvan niet erg betrouwbaar. Desondanks moest een gigantische hoeveelheid porto worden betaald. Die bedroeg 24 peseta's voor een brief die de gehele rondreis Sevilla – Sevilla mee zou maken. Die zitten op deze brief in de vorm van twee zegels van 10 en een van 4 peseta's. En dat was maar liefst 60 maal het op dat moment geldende tarief voor een brief naar Amerika, en zo'n beetje het equivalent van een toenmalig dagloon. Dat zou in termen van vandaag iets zijn in de orde van €50 à €100. Voor een kaart werd de helft gerekend, toch nog altijd 12 peseta's. In feite werden de vluchten van de Zeppelin dan ook in belangrijke mate gefinancierd middels dergelijke enorme porto-bedragen. En ja, ook in 1930 fungeerde de postzegelverzamelaar reeds als melkkoe. De brief werd voor dat bedrag dan wel voorzien van een afdruk van het rode, ovale Spaanse *Graf Zeppelin* cachet dat speciaal voor deze reis was vervaardigd.

Op maandag 19 mei landde de Zeppelin rond 5 uur 's middags op een veld in de buurt van Sevilla, lokaal bekend als 'het oude vliegveld'. Daar werd dan deze brief aan boord gebracht, tezamen met een kleine tienduizend andere poststukken. Het luchtschip vertrok de volgende ochtend voor de oversteek naar Brazilië. Het deed achtereenvolgens Pernambuco, Rio de Janeiro en weer Pernambuco aan. Daar werd een groot deel van de uit Europa meegebrachte post afgegeven en er werd ook weer nieuwe post mee aan boord genomen. Vervolgens ging het naar Lakehurst. Daar werd het parse ruitvormige cachet op de brief geplaatst. Dit werd op alle stukken gezet die in Lakehurst al aan boord waren en ook bleven, en die dus bezig waren aan een complete rondreis. Tenslotte stak de Zeppelin de Atlantische Oceaan weer over, nu in oostelijke richting, naar Sevilla, waar hij terugkeerde op 5 juni. Daar ging de brief van boord, hetgeen te lezen is in het enigszins zwakke vlagstempel bovenaan op de klep. Daarin wordt en passant ook nog reclame gemaakt voor Spaanse olijfolie. De volgende dag bereikte de brief zijn eindbestemming Madrid; zie de twee rondstempels.

Ik was nieuwsgierig geraakt naar de verdere postale aspecten van deze vlucht van de *Graf Zeppelin*, in elk geval voor zover van betrekking op Spanje, en ik begon verder te speuren naar poststukken gerelateerd aan de beide landingen in

Sevilla. Dit is uiteraard niet de plaats om daar dieper op in te gaan, want het raakvlak met het aandachtsgebied van *Britannia* is niet zeer groot. Groot Brittannië zelf heeft betrekkelijk weinig te maken gehad met Zeppelinvluchten, en ze nemen in de Engelse filatelie naar mijn indruk een zeer bescheiden positie in, al is in Engeland zelf ook korte tijd geëxperimenteerd met eigen luchtschepen van het type Zeppelin. Ik zou de lezer dan ook zeker niet lastig hebben gevallen met mijn briefje als ik niet wat later in het bezit was gekomen van het poststuk in afbeelding 3. Ik vond deze kaart aantrekkelijk omdat er een luchtpostzegel ('*Correo Aereo*') op zit die slechts drie dagen geldig is geweest voor frankering – van 13 tot 15 mei 1930 – toevallig precies op het juiste moment om er legaal een Zeppelinkaart mee te kunnen frankeren. Het voorgenomen vertrek van het luchtschip uit Sevilla was immers enkele dagen later. Het groene zegeltje links is het in die dagen verplichte toeslagzegel van 5 céntimos als bijdrage aan de eerder genoemde Wereldtentoonstelling. De kaart is geadresseerd aan J. Costa en Zoon, een indertijd vermaard postzegelhandelaar in Rio de Janeiro. In die stad is de Zeppelin op 25 mei aangekomen, en daar werd deze kaart afgegeven, getuige het CDS op de achterzijde.



Afb. 3 Zeppelinkaart van de eerste Pan-Amerikaanse vlucht

Nu werd het exorbitante tarief voor Zeppelinpost enigszins goedge maakt door het feit dat stukken die niet een complete rondvlucht maakten, zoals het geval is met deze kaart, vanaf de aangegeven landingsplaats zonder bijbetaling werden terug vervoerd naar de afzender. Er moest dan uiteraard wel een retouradres op staan. En dat staat er hier dan ook: het was de Barcelonese postzegelhandelaar Francisco del Tarré (zie pijl). Op deze wijze kon men enigszins besparen op het vereiste porto. Op deze kaart bijvoorbeeld hoefde naar Rio de Janeiro slechts 4 peseta's te worden geplakt; voor een complete rondvlucht met de *Graf Zeppelin* zou dat driemaal zoveel zijn geweest. Het poststuk ging dan wel van boord op de aangegeven plaats, en werd geretourneerd via de gebruikelijke postale route. Van Rio naar Europa was dat in 1930 per oceaansstomer. Men miste dan uiteraard wel het fraaie paarse rondvluchtcachet van New York, zoals dat op de brief in afbeelding 2 staat, en het duurde allemaal wat langer. Maar voor wat hoort wat.

Nu werden poststukken toentertijd in veel landen zowel bij vertrek als bij aankomst afgestempeld. Dat laatste zou in dit geval bij de terugkeer in Barcelona moeten zijn gebeurd. Maar in tegenstelling tot de brief van afbeelding 2, die op de achterzijde immers een afstempeling van Sevilla heeft, ontbreekt op deze kaart elk spoor van een retourzending. Wat mij echter bij nadere inspectie wel opviel was het kleine stempeltje midden op de achterzijde van de kaart. Het toont een parachute met eraan een brief, het symbool voor het neerlaten van post zoals dat wel vaker

door Zeppelins werd gedaan als er geen landingsfaciliteiten voor de luchtbus waren, zoals een ankermast. Zie de gedetailleerde weergave van het stempel in afbeelding 4.



Afb. 4 Detail: parachutestempel met tekst BGM/AIRFIELD (A)

Een voorbeeld van een door een Zeppelin daadwerkelijk afgeworpen poststuk is te vinden in afbeelding 5. Deze brief, afkomstig uit Zwitserland, is geparachteerd boven Venlo, bij een van de schaarse bezoeken van de *Graf Zeppelin* aan ons land, dat plaatsvond later datzelfde jaar 1930. Duidelijk leesbaar zijn het stempel van het Zwitserse Romanshorn (17/10/30) en het vertrekstempel van Friedrichshafen (10/11/30). Middenop, onder de twee Zwitserse luchtpostzegels, vinden we het rechthoekige neerlatingscachet gedateerd 11 november 1930. De brief zelf is vervolgens vanaf Venlo langs de gebruikelijke weg terug vervoerd naar de geadresseerde in het Zwitserse Basel, die vermoedelijk ook de afzender was.



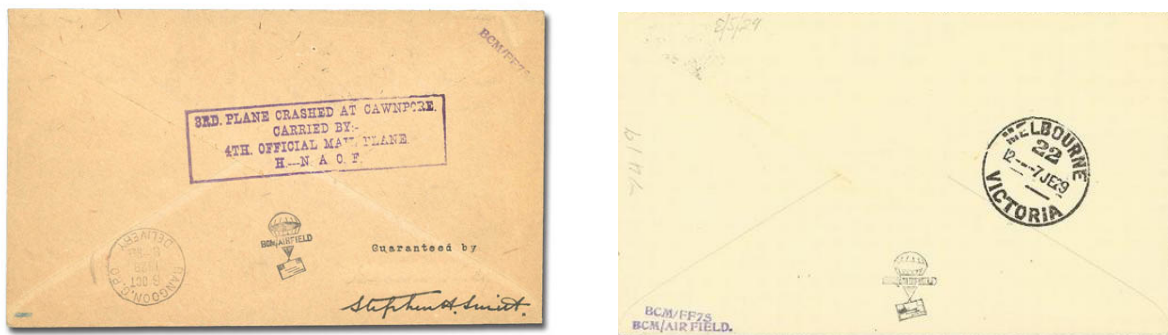
Afb. 5 Zeppelinkaart van de *Holland Fahrt* november 1930

Werd de kaart uit afbeelding 3 soms ook afgeworpen? In het uitvergroete parachute-stempel van afbeelding 4 lezen we ook nog de tekst BGM/AIRFIELD, vooralsnog mijn enige houvast. Er staat verder nog een stempeltje boven – AG in een cirkeltje – vermoedelijk het keurmerk van een expert die ik niet thuis heb weten te brengen.

Nu is aan alle luchthavens door de IATA een drielettercode toegekend. BGM is de code van Greater Binghamton Airport, in de staat New York. Niet geheel en al

uitgesloten als tussenstation van de kaart, mocht hij daadwerkelijk vanuit Brazilië retour naar Europa zijn gestuurd. Dit vliegveld werd echter pas in 1951 geopend. En de Zeppelins maakten hun laatste vlucht in 1937, het jaar waarin de LZ129 'Hindenburg' verongelukte op zijn eerste vlucht naar de VS. Geen kandidaat landingsplek dus.

Een ander aanknooppunt is het feit dat het Engelse woord 'airfield' is gebruikt, de voorloper van het huidige 'airport'. Wellicht dus een 'English Connection'? Inderdaad vond ik na veel zoeken op sites die met name Engelse poststukken aanbieden drie brieven met zo'n zelfde parachute-stempeltje. Alle hadden inderdaad een Engelse connectie, en wel met name een koloniale. Ik heb de stukken vanaf het internet gekopieerd. In afbeelding 6 zien we links de achterzijde van een rampenstuk afgestempeld op 6 oktober 1928 te Rangoon (Burma), en daarnaast die van een eerste vluchtbrief Engeland-Australië, afgestempeld op 7 januari 1929 te Melbourne.



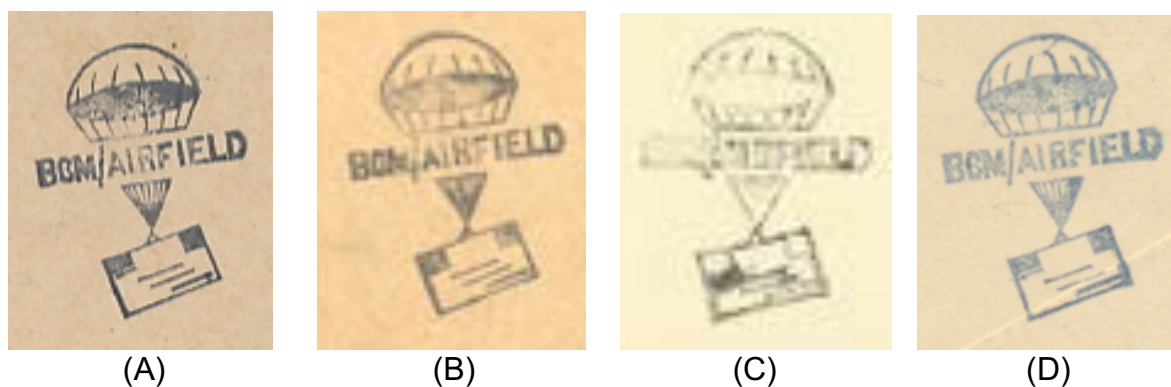
Afb. 6 Luchtpostbrieven uit 1928 (B) en 1929 (C)

Verder staan in afbeelding 7 de voor- en achterzijde van een luchtpostbrief van Singapore naar Batavia, die uit Johore (Maleisië) is verzonden en op 5 maart 1930 in Weltevreden (Java) is aangekomen. Hij is twee dagen later geretourneerd aan de afzender, ik neem aan op diens verzoek, en op 10 maart in Singapore teruggekeerd.



Afb. 7 Luchtpostbrief uit 1930 (D)

Alle drie duidelijk stukken voor liefhebbers van Engelse luchtpost. Bij de laatste twee brieven – (C) en (D) - staat naast het parachutestempeltje ook nog een aparte afdruk van de tekst BGM/AIRFIELD in paarse respectievelijk rode inkt links onderaan gestempeld. Ik zet hieronder de vier exemplaren van het parachute-stempel naast elkaar ter vergelijking. Links de afdruk op mijn kaart (A):



Afb. 8 De vier parachute-stempels

(C) is het buitenbeentje, de andere drie lijken tamelijk overtuigend op elkaar, en het meest van die nog (A) en (D). De drie op internet gevonden poststukken zijn weliswaar uit dezelfde periode (1928-1930) als mijn kaart, maar ze hebben alle een Zuidoost Aziatische connectie, en dat is een halve aardomtrek verwijderd van waar mijn kaart zich in 1930 bevonden kan hebben. Gezien de bestemmingen van de drie stukken is het zelfs onduidelijk of überhaupt sprake kan zijn geweest van een specifiek vliegveld waar dropping van deze post middels een parachute kan hebben plaats gevonden.

Verder speuren bracht mij bij de website van de *Arbeitsgemeinschaft Zeppelinpost*; en waar zou men meer weten van de door mij bestudeerde tocht dan juist daar. Ik plaatste een kopie van de kaart en mijn theorie'tjes in mijn beste steenkolen Duits op het forum '*Belege der Zeppelinpost*'. Mijn van naamvalsfouten en *falsche Freunde* doorspekte tekstje stond de communicatie klaarblijkelijk niet in de weg. Na enkele interacties kwam een tweetal leden van de *ArGe Zeppelin* met het verlossende antwoord. Het stempeltje blijkt afkomstig van de gelauwerde Engelse postzegelhandelaar, publicist en luchtpostspecialist Francis J. Field (1895-1992). 'Air Field' was zijn zelfgekozen *nom de plume*, en het stempel zijn handelsmerk. Hij was gevestigd te Sutton Coldfield, een randgemeente van Birmingham, en dat is dan meteen ook de sleutel tot de drie letters BGM. Wellicht is hij een goede bekende van bij Britannia aangesloten (luchtpost)verzamelaars.

Ik vermoed dat Field's stempel op de hier getoonde stukken een teken is dat ze in zijn bezit zijn geweest, en niet zozeer dat ze door hemzelf als handelaar zijn verzorgd. In elk geval zou het mij zeer verbazen als Field enige bemoeienis zou hebben gehad met het ontstaan van mijn Barcelonese kaart. Alles wijst erop dat die direct uit de koker van postzegelhandelaar del Tarré afkomstig is. Ik ga er dan ook maar van uit dat mijn kaart een cadeautje voor Costa in Rio was, dan wel op diens verzoek gestuurd door zijn Spaanse collega. Hij heeft Brazilië dan pas veel later weer verlaten, en heeft vervolgens enige tijd deel uitgemaakt van de collectie van luchtpostliefhebber Field.

Gezien deze uitkomst zou het mij niet verbazen als er in de collecties van Britannia-leden stukken zouden opduiken die hetzelfde stempeltje dragen. Het zal dan vooral gaan om min of meer interessante luchtpostbrieven en kaarten, en met name uit Britse gebieden. Als dat zo is, dan zou het aardig zijn om daar iets meer van te zien in een volgende aflevering van ons blad. Dus Engelse luchtpostverzamelaars: werpt eens een vorsende blik op uw collectie, en verras uw medeleden en -lezers. Zo'n klein stempeltje zie je licht over het hoofd.

Hebt u stukken met dit stempel, stuurt u de redactie dan een scan van het betreffende stuk, zodat we het kunnen laten zien in een volgende aflevering van ons blad. Of, liever nog, stuurt u ons een complete beschrijving ervan. Aan elk compleet poststuk kleeft een verhaal, en zelfs een enkel poststuk kan voldoende interessants bevatten voor een leerzaam en vermakelijk artikel. En daarvan hebben we er nooit genoeg.