

De Südamerikafahrt 1930: de Graf Zeppelin in de Spaanse filatelie

Dik Bakker

1. Het Zeppelin luchtschip

Op 2 juli 1900, hetzelfde jaar waarin de gebroeders Orville en Wilbur Wright begonnen met de bouw van de 'Kitty Hawk', het eerste vliegtuig in de geschiedenis, vloog het *Luftschiff Zeppelin LZ1* al rondjes boven Friedrichshafen. Dit 128 meter lange luchtschip was het geesteskind van graaf Ferdinand von Zeppelin. Het bestond uit een aantal met waterstof gevulde compartimenten, opgehangen in een aluminium frame met een omhulsel van katoen. Het steeg op vanaf een ponton in de nabijgelegen Bodensee.



Afb. 1 De LZ1 boven het startponton op de Bodensee Ferdinand von Zeppelin

Alhoewel het bij zijn eerste vlucht een grotere afstand aflegde (6 kilometer) en een grotere hoogte bereikte (410 meter) dan enkele jaren later de eerste vliegtuigen, zagen de aanvankelijke investeerders echter toch weinig perspectief in het luchtschipproject. Dus moest von Zeppelin zijn eersteling na de proefvlucht verkopen voor de sloop. Hij liet zich echter niet uit het veld slaan door deze tegenvaller. Von Zeppelin slaagde er keer op keer in om sponsors voor zijn nieuwe ontwerpen te vinden, en hij bouwde in de eerstvolgende jaren nog een aantal, steeds krachtigere luchtschepen. De meeste daarvan vonden een vroegtijdig einde, veelal door problemen bij de landing, of als gevolg van te grote windgevoeligheid. Maar in 1909 waren de kinderziekten in het ontwerp overwonnen, en kon de graaf de eerste luchtvaartmaatschappij ooit stichten: de *Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft* (DELAG), die was verbonden aan zijn *Luftschiffbau Zeppelin G.m.b.H.* De DELAG vervoerde in de jaren tot aan de Eerste Wereldoorlog meer dan tienduizend passagiers, op zo'n 1.500 vluchten, die overigens voornamelijk pleziertochtjes waren.

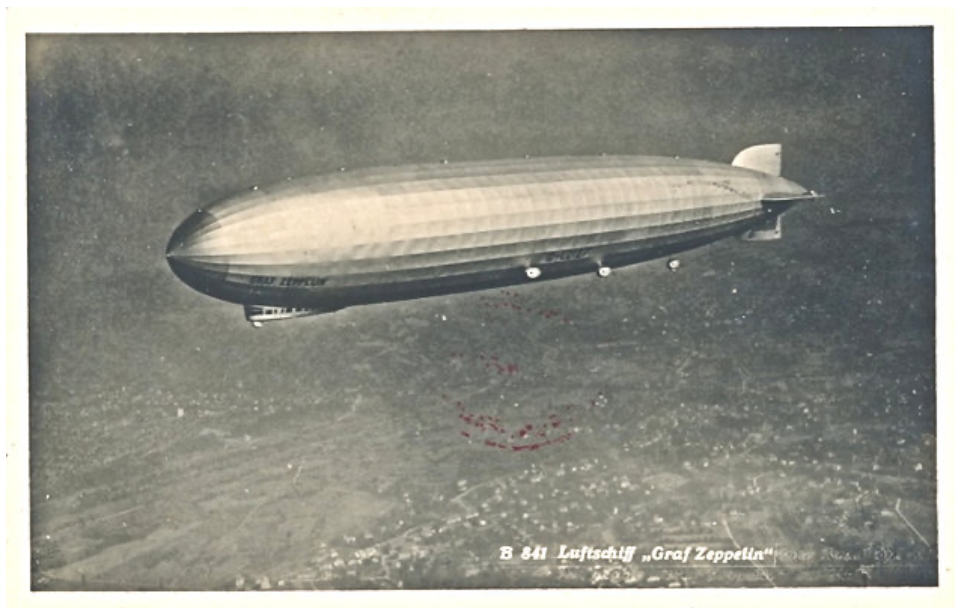
Tijdens de Eerste Wereldoorlog werden door Duitsland tientallen Zeppelin's ingezet voor militaire verkenningvluchten. Gaandeweg werden er ook bombardementen mee uitgevoerd, onder meer op Londen, Parijs, Warschau en Sint Petersburg. Ze bleken echter een vrij gemakkelijke prooi voor afweergeschut, en werden gaandeweg vervangen door het meer wendbare vliegtuig.

Ervaringen opgedaan gedurende de oorlog leidden tot verbeterde uitvoeringen van het luchtschip in vreedetijd. Ze vlogen steeds sneller, hoger, en verder. Ook werd de accommodatie voor passagiers en bemanning steeds comfortabeler, en het draagvermogen groter. De Italianen hadden tijdens de oorlog eveneens de nodige luchtschepen gebouwd, en voor militaire doeleinden gebruikt. En in de jaren daarna hielden ook de Amerikanen, Engelsen en Fransen zich bezig met de constructie ervan. Maar het waren toch de Duitsers die, ook na de dood van Ferdinand von Zeppelin in 1917, de meest succesvolle exemplaren bleven construeren. In oktober 1924 vloog Hugo Eckener, de opvolger van von Zeppelin, zelf de kort daarvoor voltooide LZ126 van Friedrichshafen naar Lakehurst (New Jersey), dichtbij New York. De 8.050 kilometers van deze eerste non-stop vlucht over de Atlantische Oceaan werden afgelegd in 81 uur, een gemiddelde van op de kop af 100 km/u. In de Verenigde Staten aangekomen werd dit luchtschip afgestaan aan de Amerikanen, als bijdrage aan de aflossing van de Duitse oorlogsschuld. Onder de naam 'Los Angeles' deed het acht jaar lang dienst bij de *U.S. Navy*. De waterstofvulling van de compartimenten werd door de Amerikanen echter vervangen door het veiliger geachte, minder ontplofbare helium.

De afgestane LZ126 werd opgevolgd door de LZ127, die de naam kreeg van de geestelijke vader van de onderneming: *Graf Zeppelin*. Dit meest befaamde luchtschip aller tijden heeft een, zij het bescheiden rol gespeeld in de Spaanse filatelie; de rest van dit verhaal gaat dan ook over deze luchtbus en zijn connectie met Spanje.

2. De LZ127 'Graf Zeppelin'

Na de overdracht van de LZ126 begon men dus aan de constructie van het op dat moment grootste toestel in de nog jonge luchtvaartgeschiedenis. Door een *Volksspende*, wat we vandaag met een goed Nederlands woord *crowd funding* zouden noemen, wist Eckener 2,5 miljoen Reichsmark bijeen te sprokkelen. De Weimar regering deed er nog eens een miljoen mark bij. De LZ127 werd een verlengde versie van zijn voorganger. Het gevaarte mat 237 meter, bij een hoogte van 33,5 meter, en een totaal volume van 105.000 m³. Deze laatste ruimte was voor driekwart gevuld met waterstof, waarop het luchtschip dreef, en voor een kwart met brandstof. De voortstuwing werd verzorgd door 5 motoren van 550 pk elk. De kruissnelheid lag rond de 120 km/u, op een vlieghoogte van zo'n 200 tot 300 meter. De LZ127 had een bemanning van 36 koppen, en kon daarnaast 24 passagiers vervoeren. Hun luxe verblijven bevonden zich binnenin, op de bodem van de buis. De cockpit bevond zich vooraan, onder de buis.



Afb. 2 De LZ127 Graf Zeppelin

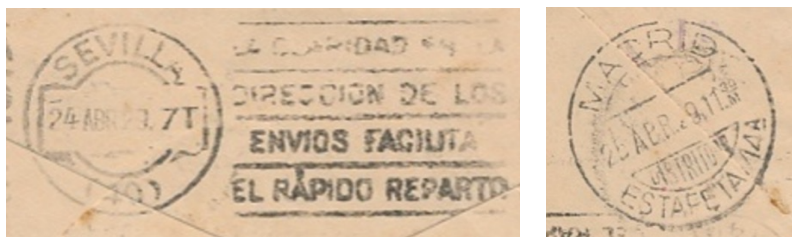
Op 8 juli 1928 koos de *Graf Zeppelin* voor het eerst het luchtruim, en maakte vervolgens een aantal memorabele trips. Daaronder waren een vlucht in recordtijd naar de Verenigde Staten, in oktober 1928, en een over de Middellandse Zee naar Palestina, in maart 1929. De LZ127 was ook het eerste luchtvaartuig dat een reis rond de wereld maakte, en wel in augustus 1929. Deze stunt werd grotendeels gefinancierd door de Amerikaanse krantenmagnaat William Randolph Hearst, die wel eiste dat de reis aan zou vangen in Lakehurst. Vandaar ging het richting Europa, naar de thuisbasis Friedrichshafen, waar het luchtschip dus zojuist vandaan kwam. Dan verder oostelijk over Rusland en Siberië naar Tokio, alwaar de kaart getoond in afbeelding 3 werd afgeleverd. De Zwitserse zegels erop zijn twee luchtpostzegels en een gewone frankeerzegel. De betaalde porto, 2,75 frank, is aanzienlijk hoger dan het normaal geldende luchtposttarief voor een ansichtkaart, maar dat was reeds gebruikelijk voor het vervoer per Zeppelin. Afbeelding 2 is overigens de beeldzijde van deze zelfde kaart.[1]



Afb. 3 Zwitserse kaart vervoerd met de *Graf Zeppelin* naar Kobe, Japan

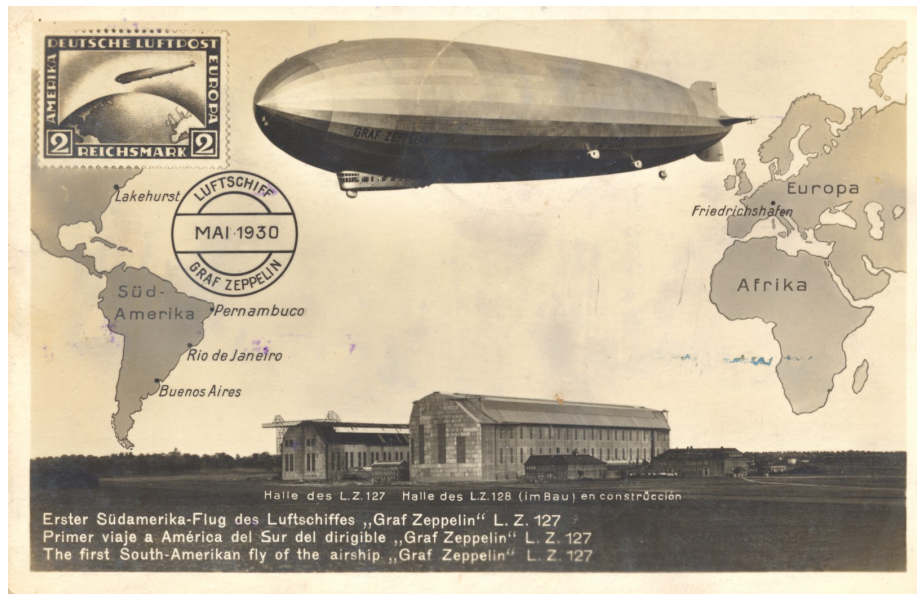
Vanaf Japan ging het over de Pacific, en via Los Angeles terug naar Lakehurst, waar het luchtschip drie weken na vertrek arriveerde. De bemanning werd bij de terugkeer in New York verhaald op een heuse *ticker tape parade*.^[2] Naast de financiële injectie van Hearst werd de wereldreis van de LZ127 mede bekostigd door de passagiers, die per persoon \$3.000 moesten neertellen, het hedendaagse equivalent van een slordige €50.000. Verder werd op de verschillende landingsplaatsen een grote hoeveelheid post aan boord genomen en afgeleverd. Voor deze post moest zoals we reeds hebben gezien een aanzienlijk verhoogde porto worden betaald. Een flink deel daarvan kwam ten bate van de vlucht. De postzegelverzamelaar als melkkoe is dan ook stellig geen recente uitvinding.

Spanje was niet erg centraal als er tochten met de Zeppelins werden gepland, ook al waren die voornamelijk bedoeld als propaganda voor het luchtschip. De eerste gelegenheid die ik heb kunnen vinden met postaal effect voor Spanje is een tweede vlucht richting de Middellandse Zee, die plaatsvond kort na de reeds vermelde Palestina-vlucht van voorjaar 1929. De *Graf Zeppelin* vertrok op 23 april dat jaar vanaf Friedrichshafen. Aan boord was de brief in afbeelding 4, die op 19 april was gepost in Wenen, met de aanduiding dat hij mee moest met de eerstvolgende Zeppelinvlucht. Hij werd vervolgens, in een pakket met soortgelijke stukken, naar de thuishaven Friedrichshafen vervoerd. Voor hij aan boord van de LZ127 ging werd hij voorzien van het lokale stempel gedateerd 22 april 1929, en van het speciale rode cachet voor deze rondvlucht. De reis voerde over Frankrijk, Spanje, Portugal en Tanger, waarna het luchtschip via Cannes en Lyon weer terugkeerde naar Friedrichshafen. Op 24 april werd rond 7 uur 's avonds even aangelegd in Sevilla, waar net de opening had plaatsgevonden van de Wereldtentoonstelling 1929-1930. Bij die gelegenheid werd onze Weense brief uitgeladen en afgestempeld; zie het Sevilla rolstempel op de achterzijde. Een dag later werd hij bezorgd op de aangegeven eindbestemming in Madrid. Het advies in de vlag van het rolstempel is om post duidelijk te adresseren. Die tip had deze afzender niet nodig: hij gebruikte de schrijfmachine.



Afb. 4 Oostenrijkse brief vervoerd met de *Graf Zeppelin* naar Sevilla

De eerstvolgende ambitieuze onderneming was een vlucht die het luchtschip voor het eerst naar Zuid-Amerika zou voeren, en vervolgens via Noord-Amerika terug naar Europa: de 1. *Südamerikafahrt*. Deze was voorgenomen voor mei 1930. Men begon enige tijd van tevoren ansichtkaarten te verkopen, die de vlucht aankondigden. Ik neem aan dat dit vooral bedoeld was om het insturen van post voor deze vlucht te stimuleren, want dat was een onontbeerlijke bron van inkomsten voor de DELAG. Zo'n kaart is te vinden in afbeelding 5. Zoals te zien is waren, naast de thuishaven Friedrichshafen, de voorgenomen landingsplaatsen Pernambuco, Rio de Janeiro, Buenos Aires en Lakehurst.

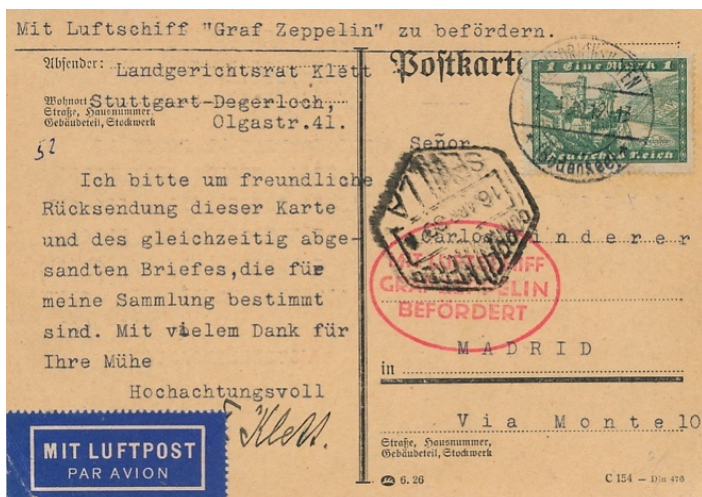


Afb. 5 Ansichtkaart met vooraankondiging van de Zuid-Amerika vlucht

In de aanloop naar de vlucht werden in april enkele propagandavluchten gemaakt. Dit wordt bevestigd in Kleinheis (2005:225). Commandant Hugo Eckener zou daar zelf geen deel aan hebben, want hij bevond zich begin april in Washington, lobbyend in verband met de aankomende Zuid-Amerika vlucht. Hij sprak daar onder meer met de *Postmaster General* over de mogelijkheid om voor die gelegenheid speciale Zeppelinzegels te produceren.[3] Eckener zal de overtocht per boot hebben gemaakt, en dat betekende een week voor de heenreis en een week voor de terugreis.

De eerste van de drie vluchten in april voerde over de Zwitserse Alpen. Eind april werd de Noordzee overgestoken, en vond een landing plaats in Cardington, waar de Engelsen hun luchtschiphaven hadden. En tussen 15 en 17 april vloog de LZ127 naar Sevilla, ter voorbereiding van de reeds geplande trans-Atlantische reis van een maand later. Daar werd op 16 april een landing gemaakt. Dat was dan het tweede bezoek aan die stad, waar de Zeppelin vrijwel precies een jaar eerder was geweest, zoals de Weense brief uit afbeelding 4 ons liet zien.

De kaart in afbeelding 6 getuigt van deze vlucht. Hij is afgestempeld in Friedrichshafen op 15 april 1930, en geadresseerd aan iemand in Madrid. We zien verder het gebruikelijke zeshoekige luchtpoststempel van Sevilla, dat de volgende dag is aangebracht. Tenslotte treffen we nog een rood ovaalstempel aan met de tekst 'MIT LUFTSCHIFF GRAF ZEPPELIN BEFÖRDERT'. Dit stempel werd op verzoek in Friedrichshafen aangebracht als er geen speciaal Zeppelin stempel voor de betreffende vlucht ontworpen stempel bestond.



Afb. 6 Duitse kaart Stuttgart / Friedrichshafen - Sevilla / Madrid

De afzender van de kaart, wonend in Stuttgart, heeft in de bovenrand aangegeven dat deze moest worden vervoerd met de *Graf Zeppelin*. In de rest van de tekst verzoekt hij de ontvanger hem de kaart te willen retourneren, tezamen met een gelijktijdig verzonden brief, aangezien het een verzamelobject betreft. De betaalde porto, 1 mark, stemt overeen met de kosten van een Zeppelinkaart naar Spanje, voldaan middels een zegel voor de gewone post. Dit was officieel toegestaan voor alle Zeppelinvluchten, maar enigszins ongewoon, want de meeste verzamelaars plakten er toch liever speciale Zeppelinzegels op, of desnoods andere luchtpostzegels.

Ook dit verblijf van de Zeppelin in Sevilla was van korte duur. Er werd post afgegeven, zoals de kaart in afbeelding 6 hierboven, maar er was ook post bestemd voor de terugreis. Zo stuurde de Duitstalige afzender van de ansichtkaart in afbeelding 7 zijn Berlijnse 'Lieben' een Paasgroet uit Spanje: Pasen viel in 1930 op 20 april. Er staat in het Spaans vermeld dat de kaart met de *Graf Zeppelin* mee moest naar Friedrichshafen. De afzender schrijft verder dat 'de Zeppelin morgen vertrekt'. Het Sevilla luchtpoststempel vermeldt inderdaad 16 april, net als bij het exemplaar hierboven. Deze kaart komt dan op zaterdag 19 april in Berlijn aan, precies op tijd voor de Paasgroet.



Afb. 7 Spaanse kaart Sevilla-Berlijn

**DE COMPLETE TEKST IS TE VERKRIJGEN BIJ:
KONTAKTGROEP SPANJE-PORTUGAL 'IBERIA'**

<https://www.ksp-iberia.nl>