

ZEPPELIN



1. El conde Fernando von Zeppelin, «padre» del dirigible.

2. Tarjeta recuerdo del vuelo del «Zeppelin 1». Tuvo lugar el 2 de julio de 1900. Durante dieciocho minutos el dirigible permaneció en el aire, alcanzando una altura de 390 metros con cinco personas a bordo. En el pequeño recuadro de la tarjeta está reproducido el hangar que servía de resguardo al dirigible.



octubre, estaba ya preparado el «L.Z. 3», construido en un hangar terrestre, que efectuó el vuelo de prueba el 9 de octubre de 1906 y muchos vuelos regulares en 1907. Este dirigible pasó a finales de año al Ministerio de la Guerra, y fue el primer dirigible militar de la historia. Se le llamó «Z. 1» y permaneció en servicio hasta marzo de 1913, cuando quedó destruido en el cielo de Metz, después de seis años y seis meses de su primer vuelo.

Durante los vuelos efectuados por el «L. 3», algunos pasajeros de la aeronave transportaron tarjetas u otros documentos y fotografías del Zeppelin, que hicieron firmar al comandante o a alguien de la tripulación y que después, desde tierra, enviaron a amigos y parientes. Nacieron de esta forma los primeros aerogramas Zeppelin, hoy ya de excepcional rareza.

El 1.º de julio de 1908 efectuó su primer vuelo el «L. Z. 4», que permaneció en el aire 12 horas y sobrevoló Suiza. Durante este vuelo se produjeron los primeros lanzamientos de correspondencia desde el dirigible. Se trataba de algunas tarjetas y de algunos periódicos dirigidos a Zurich. También este dirigible tuvo breve vida, y el 5 de agosto de 1908 quedó destruido en Echterdingen.

El 26 de mayo de 1909 voló el «L. Z. 5» y el 25 de agosto de 1909 el «L. Z. 6». Ya la producción en los laboratorios del lago Constanza iba en aumento y Friedrichshafen, la bella ciudad sobre el lago, se convirtió pronto y permaneció durante treinta años como la capital de los Zeppelin. También en nuestros días el «Museo Zeppelin» despierta en los corazones de numerosos aficionados al «más ligero que el aire» el entusiasmo por los pioneros, suscitando la maravilla por la perfecta organización técnica de los vuelos.

Con el «L. Z. 6» comenzó la organización por parte de los servicios Zeppelin de los lanzamientos y de los transportes postales que hasta entonces habían sido dejados a la iniciativa y a la fantasía de los pasajeros transportados y de la tripulación de la aeronave. Las tarjetas oficiales con fotografías del dirigible sobrevolando las distintas ciudades, las fotografías de los comandantes e incluso los «Barographenkurven», fueron objeto de colección. Aumentaron los lanzamientos sobre las distintas localidades sobrevoladas, el correo germánico se

Eran los albores del siglo XX. Sobre el lago Constanza una plataforma de más de 140 metros de longitud, y de más de 20 de anchura, flotaba sobre el agua y sostenía un cobertizo de 21 metros de altura. Era el laboratorio del conde Zeppelin. Desde 1890, Fernando von Zeppelin, conde de Württemberg y general de caballería, proyectaba sus dirigibles, que durante cuarenta años surcarían los cielos del mundo, dejando una huella indeleble en la historia del vuelo.

El 2 de julio de 1900, desde el hangar flotante, se alevó hacia el cielo el «Luftschiff Zeppelin 1», llamado «L.Z. 1». Permaneció en el aire dieciocho minutos con cinco personas a bordo, y alcanzó una

altura de 390 metros. Otros dos vuelos, realizados en octubre, tuvieron mayor éxito y sobrevolaron varias veces el lago Constanza a una velocidad de 32 kilómetros a la hora. La vida del «L.Z. 1» fue breve, y después de tres vuelos fue despedido por el viento en el interior del hangar, que se había ideado flotante justo para que se moviese en el agua a merced del viento.

El conde Zeppelin no se desalentó. Obtuvo grandes ayudas del gobierno y, después de cinco años, estuvo dispuesto con su «L.Z. 2». Dos vuelos, el 30 de noviembre de 1905 y el 17 de enero de 1906, para acabar en un nuevo desastre: el dirigible terminó en tierra firme, y tras el aterrizaje fue completamente destruido. En

preocupó cada vez más de la rápida entrega de tales despachos. Comenzó la utilización de timbres para colocar a bordo en las tarjetas oficiales.

Mientras tanto, el conde Zeppelin conoció al doctor Hugo Eckener, economista, periodista, propietario de tierras, que durante largos años fue el más prestigioso comandante de dirigibles que la historia recuerda. El encuentro fue motivado por los artículos escritos por Eckener en un periódico, artículos frecuentemente ricos en críticas y sugerencias nacidas de la observación desde tierra de los vuelos de estos mastodontes y del conocimiento de los vientos y de las condiciones atmosféricas de la zona por parte de un agricultor que sabe razonar. Zeppelin se quedó sorprendido de lo que Eckener escribía, y después de conversaciones y discusiones lo convenció para que colaborase con él, convirtiéndolo en su más precioso consejero.

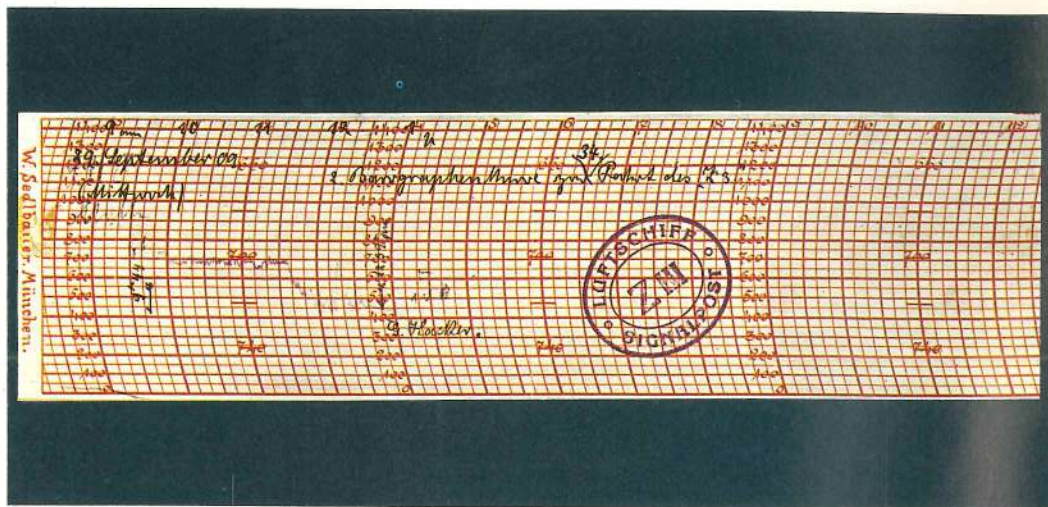
Las empresas de los Zeppelin habían llenado de orgullo a los alemanes y a cada destrucción de un dirigible seguía un plebiscito de solidaridad y de ofrecimientos que permitían la construcción de nuevas aeronaves. El «L. Z. 7» inició sus vuelos el 19 de junio de 1910, y tres días después efectuó el primer vuelo comercial desde Friedrichshafen hasta Düsseldorf, de quinientos kilómetros, con veinte pasajeros, entre ellos diez mujeres. Precio del billete, unas tres mil pesetas de entonces. El vuelo prosiguió al día siguiente, para Dortmund, y fue probablemente este el último vuelo que llevó al timón el conde Zeppelin. Sin embargo, cinco días después, el «L. Z. 7», que había sido bautizado *Deutschland*, fue abatido por una tormenta en la floresta de Teuteburg.

Con este dirigible se cierra la época pionera de los Zeppelin y comienza la era comercial y postal.

El 1.º de abril de 1911 voló por primera vez el «L. Z. 8», llamado también, en memoria de su predecesor, *Deutschland*. Por primera vez se creó un timbre especial de a bordo para aplicar sobre la correspondencia, en su casi totalidad tarjetas especiales y oficiales del Zeppelin, entregada a bordo y después proseguida por el correo alemán, al que llegaba por medio de lanzamientos desde la aeronave o en las localidades de aterrizaje. Muchos pasajeros

3. Un «barographenkurve», es decir, la «historia técnica» del viaje de un dirigible. De estos documentos no puede carecer una completa colección de material sobre el «Zeppelin».

4. Fueron numerosas las tarjetas oficiales que se difundieron a medida que los servicios postales con dirigibles «Zeppelin» se hicieron norma constante. Sobre estas tarjetas (he aquí reproducida una de tantas) se usaron franqueos con matasellos especiales.



3



4

conservaban las tarjetas como recuerdo con el timbre de abordo solamente. Naturalmente estos primeros timbres son particularmente raros, especialmente si fueron entregados con el correo. Y también porque después de diecisiete vuelos, el 16 de mayo de 1911, esta aeronave quedó destruida.

Nació el *Schaben* (L. Z. 10) el 26 de junio de 1911 y un año después, el 21 de junio de 1912, se creó la primera oficina postal del correo alemán a bordo, provista de un simple matasello oval «Luftpost Schwaben» y la fecha. Matasellos que se utilizó durante los vuelos de pasajeros sobre el Rhin, entre Francfort, Dortmund y Düsseldorf.

Menos de un año después, el 14 de

febrero de 1912, salió de los talleres de Friedrichshafen el *Victoria Luise* (L. Z. 11) que el 17 de julio fue provisto de un matasello postal de a bordo y realizó centenares de vuelos, hasta que en julio de 1914 pasó a las dependencias del mando militar.

Todavía antes de la guerra 1914-1918 se construyeron rápidamente numerosos dirigibles, algunos para uso militar y otros para vuelos comerciales, turísticos y postales. Estos últimos tuvieron sus oficinas postales de a bordo y fueron:

Hansa (L. Z. 13) que voló el 30 de julio de 1912 y que en julio de 1914, después de doscientos viajes, pasó a ser aeronave militar;

Sachsen (L. Z. 17), primer vuelo el 3 de mayo de 1913, que realizó 420 vuelos y en agosto de 1914 fue asignada a las secciones militares.

Durante la guerra los dirigibles alemanes encontraron amplia utilización en todos los frentes. A estas imponentes aeronaves se les confiaron tareas de bombardeo y de reconocimiento, entrando en la historia los bombardeos que efectuaron sobre Inglaterra, sobre muchas localidades francesas y, en Italia, sobre Venecia, Padua y Nápoles. La documentación postal de este período se limita a timbres militares de a bordo con franquicia, colocados por los tripulantes sobre sus correspondencias. Los dirigibles empleados durante la guerra por el ejército y la marina fueron más de 200.

A finales de la guerra, después de la derrota alemana, algunos dirigibles fueron

cedidos como reparación a las potencias vencedoras. Entre ellos el *Bodense* (L. Z. 120) que efectuó vuelos de prueba el 20 de agosto de 1919, sobrevolando toda Alemania y llegando el 8 de octubre del mismo año hasta Estocolmo.

Fue dotado de un timbre de a bordo y sus vuelos cesaron el 11 de diciembre de 1919. Después de una tregua de casi dos años en Friedrichshafen, se le entregó a Italia y realizó el vuelo de traslado el 3 de julio de 1921. Durante este vuelo parece que no hubo transporte de correo. En Italia cambió el nombre por el de *Esperia*.

A Francia correspondió el Nordstern (L. Z. 121), igual que el entregado a Italia, y el vuelo de traslado tuvo lugar el 3 de junio de 1921, cinco días después de haber realizado el de prueba. Aterrizó en St. Cyr y en París recibió el nombre de *Mediterranée*.

El tercer dirigible a cuenta de reparaciones fue el Z. R. 3 (L. Z. 126) que efectuó el vuelo de prueba el 27 de agosto de 1924. Hizo otros vuelos al sur de Alemania y sobre Suiza, realizando lanzamientos de correo y después inició su vuelo trasatlántico, llegando a New York el 15 de octubre de 1924, con una imponente carga de correo. Durante el viaje efectuó un lanzamiento de correo en Angra mientras sobrevolaba las Azores.

El dirigible fue entregado a los Estados Unidos y recibió el nombre de *Los Angeles*. En febrero-junio de 1925 realizó una serie de vuelos hasta las Bermudas.

Con la guerra, el conde Zeppelin había prácticamente dejado de ocuparse directamente de las aeronaves. Les había dado su nombre y ya cerca de los ochenta años se consideraba satisfecho, y con razón, del impulso dado por él a este nuevo medio que se había demostrado particularmente eficaz en paz y en guerra. Al frente de los Zeppelin había quedado Eckener y su capacidad resplandeció en las doscientas aeronaves entregadas al ejército y a la marina alemanas. Una vez llegada la paz. Eckener prosiguió sus estudios y sus experimentos preparando los dirigibles a entregar a cuenta de reparaciones, añadiéndoles todas las mejoras que los largos años del conflicto le habían sugerido. La travesía del Atlántico de 1924 demostró que los Zeppelin podían encargarse de realizar tareas comerciales de mucho más amplio alcance.

El 8 de julio de 1928, por el 90 aniversario del nacimiento del conde Zeppelin muerto en 1917, se bautizaba en Friedrichshafen el nuevo dirigible «L. Z. 127». Su nombre fue *Graf Zeppelin*. El 18 de septiembre de 1928 realizó su primer vuelo y el primer transporte postal. Todavía no estaba preparado el timbre de a bordo que, sin embargo, fue utilizado en el segundo vuelo del 20 de septiembre. Desde este día, el timbre de a bordo señaló la historia de 590 viajes, realizados sobre un recorrido de 1.695.272 kilómetros y que terminaron el 18 de junio de 1937, después de nueve años, con un pequeño vuelo de traslado desde Friedrichshafen a Francfort.

El comandante fue Hugo Eckener, ya jefe de una organización comercial y postal de la que trataremos de dar una ilustración panorámica, pero necesariamente parcial. Después de estas pruebas se realizó el primer vuelo hacia los Estados Unidos. La organización postal, además de la comercial, fue perfecta. Alemania emitió los dos primeros sellos de correo aéreo con el dirigible sobrevolando la tierra, en medio de una panorámica que desde entonces se proponía abarcar, mares y continentes, como la que treinta años después nos ofrecerían los astronautas en su primer viaje hacia la luna. Los sellos eran de dos marcos para las tarjetas y de cuatro marcos para las cartas y se transportaron 37.590 tarjetas y 28.124 cartas. Como se ve el entusiasmo y la propaganda fueron enormes y ciertamente en esta ocasión nacieron miles de coleccionistas que enviaron sus primeros aerogramas en aquel vuelo de Friedrichshafen el 11 de octubre y después de 111 horas y de 9.926 kilómetros, aterrizó el 15 de octubre de Lakehurst. Encontró dificultades y temporales, pero la acogida fue entusiástica. Durante el vuelo se continuó el lanzamiento de despachos postales sobre las localidades sobrevoladas, como se había hecho durante los vuelos pioneros de antes de la guerra, y a partir de entonces se mantuvo tal costumbre que sirvió para enriquecer ampliamente la colección de los aerogramas Zeppelin. En el vuelo de regreso del 29 de octubre del mismo año 1937, desde Lakehurst a Friedrichshafen, se transportaron 51.938 tarjetas y 49.745 cartas franqueadas respectivamente con medio dólar y con un dólar.

La aeronave llegó a Friedrichshafen el 1.º de noviembre y en el transcurso del año efectuó algunos vuelos sobre Alemania.

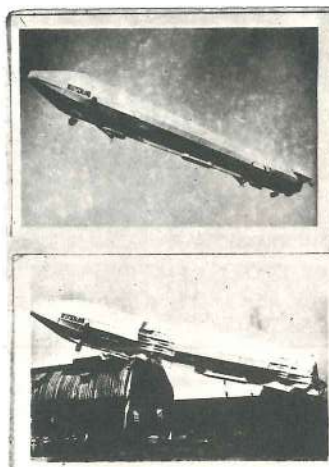
En 1929 continuaron los vuelos hasta febrero. En marzo tuvo lugar el primer viaje hacia Oriente, de cuatro días de duración, del 25 al 28 de marzo, y se instaló la oficina postal de a bordo. Durante este vuelo la aeronave surcó por primera vez los cielos de Italia. Procedía de Marsella y de Córcega, llegando a Roma el 25 de marzo, a las 15,15, transportando sesenta y ocho personas entre pasajeros y tripulación y efectuando el lanzamiento postal de algunas tarjetas, no más de diez, adquiridas a bordo y con el timbre de la aeronave, pero sin sellos o con sellos alemanes no matasellados. O también con sellos italianos que algunos pasajeros llevaban consigo y que después fueron matasellados en la oficina postal de Roma, donde el despacho fue entregado. Estos son los primeros e indudablemente raros aerogramas italianos de las travesías Zeppelin. Sobrevolada Roma, el dirigible tomó el rumbo de Nápoles y Catanzaro, llegando el 26 de marzo a Creta y Chipre. Después a Haifa, Jerusalén y el Mar Muerto. El 27 de marzo, en el vuelo de regreso, sobrevoló Atenas, Cattaro, Viena y Mónaco, llegando a Friedrichshafen el día 28 a las 10,16, después de 81 horas de vuelo ininterrumpido y de 8.003 kilómetros recorridos. Para este viaje, el Zeppelin fue provisto de un timbre-recuerdo «*Orienfahrt 1929*». Fueron transportadas 8000 tarjetas y 9000 cartas.

En abril de 1929 la aeronave efectuó un vuelo sobre España, partiendo de Friedrichshafen el día 23 y sobrevolando Basilea, Francia hasta Burdeos, el Golfo de Vizcaya, Lisboa, Sevilla, Tánger, Gibraltar, Barcelona y después Niza, San Remo, Francia todo a lo largo del valle del Ródano hasta el lago Constanza, en donde aterrizó en Friedrichshafen, después de sesenta horas de vuelo y de un recorrido de más de 5400 kilómetros. Durante el vuelo funcionó la oficina postal, utilizándose un timbre-recuerdo, «*Mittelmeerfahrt 1929*». También en esta ocasión se transportó una notable carga de correo, efectuándose lanzamientos sobre Sevilla, Tánger y San Remo. De este último lanzamiento, el segundo y el último efectuado sobre Italia antes del vuelo de 1933, no se conoce el



1. Un pintor vio así, en una tarjeta que tuvo mucha difusión, el desastre del «Zeppelin», que después de diecisiete vuelos, el 16 de mayo de 1911, quedó destruido.

2-3-4. Tarjetas especiales con matasellos relativos a los «Zeppelin». La del «Deutschland II», en viaje en abril de 1911; la del «Bondense», cedido a cuenta de reparaciones a las potencias vencedoras en la primera guerra mundial, y, finalmente, la del «Viktoria Louise» que, después de haber desempeñado servicio civil desde el 14 de febrero de 1912, pasó en julio de 1914 a la dependencia de la aviación alemana.



*Deutschland II
in Fahrt*

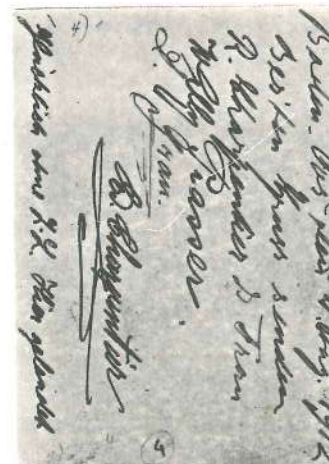


*Bei der Ausfahrt
aus der Halle
am 16.5.1911 zerstört.*



*Luftschiff-
Postkarte
Schweiz*

*Mrs.
Lilli Kirk
Lugano
Hofe Splenide
Mayer 1912*



*Herr L. Kora
Herrmann am H. L. Hansa
Hamburg
Luftschiffhalle*

1. El 20 de septiembre de 1928 se utilizó un timbre especial «primer día» sobre la correspondencia transportada por el dirigible «Graf Zeppelin». El conde falleció en 1917 y en su honor se dio su nombre a la nueva aeronave que realizó 590 viajes.

2. Una tarjeta del dirigible «Graf Zeppelin» con el matasellos de «Roma-posta aérea».

3. En los primeros sellos alemanes de correo aéreo figuraba un dirigible sobrevolando la tierra.



número de los aerogramas lanzados, presumiéndose que hayan podido ser alrededor de 800.

A continuación, después de un vuelo sobre Austria, el Zeppelin inició otro viaje hacia los Estados Unidos. Partió el 16 de mayo, pero el 17 aterrizó en Cuers, Francia, debido a averías técnicas, y regresó a su base. Hasta el 1.º de agosto no pudo iniciar de nuevo el viaje hacia Lakehurst, a donde llegó el día 5.

El 7 de agosto de 1929 iniciaba desde Lakehurst la vuelta alrededor del mundo. El comandante Eckener estaba preparando hacía tiempo este vuelo y razones comerciales, y también postales, le aconsejaron iniciarlo en los Estados Unidos. De tal forma, la vuelta a Friedrichshafen se convirtió en la primera etapa del vuelo. Desde aquí inició el viaje con veinte pasajeros a bordo, cuarenta y un hombres de tripulación y cerca de 400 kilos de correo. Entre los pasajeros se contaban periodistas y fotógrafos, militares y turistas americanos y japoneses, todos interesados en seguir de cerca este vuelo que abría nuevos horizontes a las comunicaciones y que presentaba al dirigible como el nuevo medio de transporte veloz y cómodo. A bordo el confort era similar al de los más lujosos navíos, y el entusiasmo por estos viajes conquistó el mundo, atrayendo sobre Alemania las atenciones de todas las agencias turísticas. Fue una enorme afirmación comercial, que duró algunos años y que parecía preludiar la consolidación definitiva del dirigible.

Hoy, después de más de cuarenta años,



3 aún con los nuevos medios que cruzan los cielos, uniendo en pocas horas los continentes, aún sabiendo que los dirigibles se acabaron porque alcanzaron rápidamente, y quizá por mérito del doctor Eckener, todas sus limitadas posibilidades, recordamos aún con simpatía a estos gigantes de más de 200 metros de longitud y de más de 100.000 metros cúbicos de capacidad, que trasladaban pasajeros y correo en un mundo acaso feliz que hoy ya conoce el sabor de la fábula y de la leyenda.

La mañana del 15 de agosto, el doctor Eckener dio la orden de largar y se dirigió hacia el este. Sobrevoló Nuremberg y Lipsia, Dantzig y Könisberg, entrando en Rusia para, al amanecer del 16 de agosto, pasar sobre Wologda, dirigiéndose a los

Urales. Al atardecer estaba sobre Siberia. El día 17, a las ocho, alcanzó Jenissey. Voló horas y horas sin encontrar una aldea. Después, el día 18, efectuó un lanzamiento de setenta y tres cartas sobre la ciudad de Yakutsch. Cruzó el río Lena, el Maya y llegó a Ochotsk, donde los pasajeros divisaron con alegría las aguas del Pacífico. Siguió el estrecho de Talar y a las 7 horas del 19 de agosto avistó el faro de Kamoi, punta septentrional del Japón. Siguió la costa nipona y llegó a Tokio a las 18,24 horas del 19 de agosto. Había realizado los 11.247 kilómetros en 111 horas y 49 minutos, con una media de 111 kilómetros por hora.

La salida hacia Los Angeles se efectuó la tarde del 23 de agosto. Los cuatro días de permanencia en el Japón los viajeros recibieron una calurosísima acogida, con fiestas e invitaciones continuas. El 24 de agosto el dirigible estaba sobre el Océano, atravesando la línea del cambio de fecha. Sus pasajeros vivieron dos días el 24 de agosto. Al día siguiente tenían a la vista la costa californiana y toda aquella jornada transcurrió sobrevolando el litoral y la bahía de San Francisco. Llegó la noche, que transcurrió sobre el Pacífico, y al amanecer del 26 de agosto el Zeppelin llegaba a Los Angeles. En 79 horas había recorrido 9633 kilómetros. La mañana del día 27 partió para Lakehurst, sobrevolando las Montañas Rocosas, El Paso, Chicago, Detroit y New York, donde aterrizó a las 7 de la mañana. New York le dispensó la acostumbrada y clamorosa acogida durante el desfile a tra-

4. Un despacho del vuelo de Friedrichshafen a Lakehurst, dirigido a Tokio, y una de las cartas para New York que en el «Zeppelin» dieron, en agosto de 1929, la vuelta al mundo.

5. Entre cartas y tarjetas no menos de 800, con timbre de San Remo, fueron transportadas en la aeronave que sobrevoló España, Francia e Italia en abril de 1929. Esta es una de ellas.

6. Otra carta para Tokio, que forma parte del correo transportado durante la vuelta al mundo del «Zeppelin».



vés de Broadway. Pero el comandante Eckener deseaba llegar lo más pronto posible a Friedrichshafen. El viaje había sido triunfal y técnicamente perfecto. Los compromisos, y probablemente la explotación del éxito, lo retenían en New York, pero confió el mando al capitán Lehmann y en la mañana del 1.º de septiembre el Zeppelin ascendió a los aires en dirección a Europa, llegando a Friedrichshafen a las 8 horas del día 4, después de veinte jornadas, cuatro horas y catorce minutos sobre un recorrido de 34.200 kilómetros, o sea 300 horas y 20 minutos de vuelo con una media de 113 kilómetros por hora.

El correo transportado en este vuelo fue numeroso. Sin embargo, no se conoce ninguna cantidad parcial ni total de cartas

lanzadas. Sólo se sabe que a la salida de Lakehurst se entregaron cerca de cuarenta mil piezas entre cartas y tarjetas; a la salida de Tokio, 5.500 piezas; expedidas desde a bordo o desde otros Estados, 5.000 piezas, mientras faltan por completo noticias sobre las cartas y tarjetas expedidas desde Alemania. Fueron numerosos también los timbres especiales.

El año 1929 concluyó con una serie de vuelos locales y de propaganda sobre Alemania, sobre Suiza (con lanzamientos de despachos incluso sobre el mar de Hielo y sobre Jungfrau), sobre Holanda y sobre los Balcanes.

También durante los primeros meses del año 1930 se realizaron breves vuelos sobre Europa, para satisfacer la necesidad de

mantener viva la atención sobre el dirigible. Entre tanto, el comandante Eckener organizaba el primer vuelo hacia Sudamérica, con la intención de preparar la larga serie de vuelos comerciales que representaron la más bella afirmación del Zeppelin y firmaron realmente una etapa de los intercambios entre América del Sur y Alemania. El vuelo fue precedido de contactos con las administraciones postales de muchos países que querían adoptar acuerdos para el transporte de correo por medio del dirigible. Los países sudamericanos estaban particularmente interesados en hacer más rápido el servicio postal con Europa, todavía realizado con lentos barcos que empleaban semanas y semanas para la entrega de la correspondencia. El Zeppelin aseguraba el servicio en cuatro o cinco días y prometía una regularidad de viajes que mejorarían notablemente las comunicaciones entre los continentes. Al interés comercial se añadió el aerofilatélico. Se pensó en seguida en la emisión de sellos y Alemania inició la serie sobrestampando los dos sellos Zeppelin de 1929. La siguió Brasil, que emitió entre nuevos y sobrestampados unos diez sellos, entre ellos el fantomático sello de 5 mil reis de Parahiba, emitido en trece ejemplares, de los cuales cinco iban sobre aerogramas Zeppelin regularmente volados. Es este el más raro aerograma Zeppelin y el sueño de todos los coleccionistas de este tema, aunque destinado a seguir siendo sueño para casi todos.

El vuelo comenzó el 28 de mayo, con veintidós pasajeros y cuarenta y tres per-



sonas de tripulación, sobrevolando Basilea y Lyon llegó al Mediterráneo, pasó sobre Málaga y aterrizó en Sevilla el día 19. Volvió a partir en la mañana del 20 y a través de las islas de Madeira, Canarias, Cabo Verde y de Fernando de Noronha, llegó a Recife, en Brasil, el 22 de mayo, después de sesenta y dos horas de vuelo y de 6000 kilómetros de recorrido. Partió una vez más a la caída de la tarde del 23 y llegó a Río el 25, aterrizando en el aeródromo para una breve escala, prosiguiendo después hasta Recife para de allí pasar a Norteamérica. La salida se inició el 28 de mayo. Habiendo llegado a Natal, el dirigible sobrevoló por la tarde la isla de Barbados, las Pequeñas Antillas y La Habana, donde no pudo aterrizar a causa del mal

tiempo, prosiguiendo directamente a Lekehurst, a donde llegó el último día de mes. El 3 de junio inició el vuelo de regreso, cruzando el Atlántico sobre las Azores y aterrizando en Sevilla el día 5. Una escala de media hora para intercambio de correo y de pasajeros, y continuó hacia Friedrichshafen, a donde llegó al día siguiente, concluyendo en veinte días uno de los más hermosos viajes a través de las dos Américas.

Este vuelo fue particularmente importante para los coleccionistas. Además de las emisiones de Alemania y de Brasil, se emitieron sellos especiales con sobrestampación en Bolivia (tres valores) y en Argentina (diez valores), además de la bella serie de tres valores de los Estados Uni-

dos. Funcionó la oficina de a bordo y se efectuaron lanzamientos en muchísimas localidades. Es este vuelo se transportaron cartas de muchos países europeos y americanos, no sólo de coleccionistas, sino también correspondencia comercial.

En total se trasladaron más de cien mil aerogramas, algunos de ellos verdaderamente raros.

En el año 1930, además de los acostumbrados vuelos locales de los días 10 y 11 de septiembre, el Zeppelin voló hasta Moscú, y en esta ocasión Rusia emitió dos sellos especiales; después, del 23 al 25 de septiembre, realizó un viaje a Finlandia para el que se emitió el sello especial finlandés.

Durante los primeros ocho meses de 1931, el doctor Eckener quiso aún desarro-

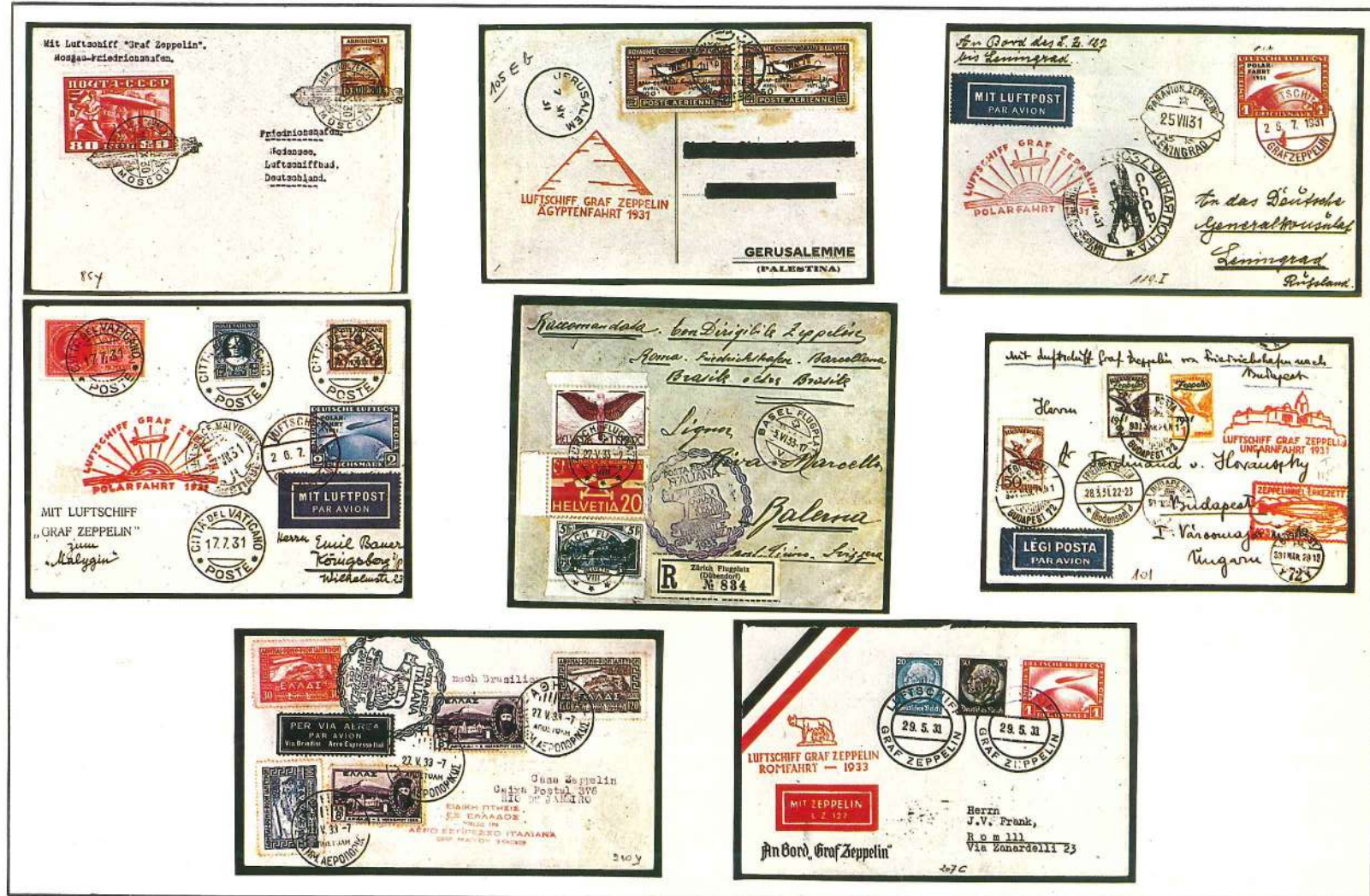


llar los vuelos de propaganda y postales de Europa. Efectivamente, en la primera salida del año, del día 28 al 30 de marzo, efectuó el vuelo sobre Hungría y también este país emitió dos sellos con sobrestampación especial para el Zeppelin. Fueron transportados un total de 37.000 aerogramas con distintos timbres especiales en los distintos lanzamientos.

Desde el 9 hasta el 13 de abril tuvo lugar el vuelo a Egipto. Cuatro días de vuelo en un maravilloso ambiente, a unos mil metros de altura y con una media horaria de cien kilómetros, a través de un paisaje de ensueño, a lo largo de Suiza y Francia, de todo el Mediterráneo, Córcega, Cerdeña, Sicilia y Malta, el desierto de Libia y a lo largo del Nilo hasta Damietta,

1-2-3. Un conjunto de excepcional importancia (tanto por la rareza de cartas y tarjetas como por la calidad de sellos y matasellos utilizados en él) de documentos transportados en el dirigible «Zeppelin» en su vuelo alrededor del mundo, en el vuelo circular de las

Américas, en el vuelo hacia Rusia, hacia distintos países europeos y en dirección al Polo Norte. Durante este período distintas administraciones postales emitieron sellos, reproduciendo al dirigible alemán.



3

sobre las pirámides que se dibujaban por abajo. Y después Palestina y Tierra Santa. Una rápida pausa junto al Santo Sepulcro, a una altura de cien metros, y de nuevo Egipto, El Cairo, Alejandría. Y después hacia Creta y Grecia, para sobrevolar Dalmacia y Yugoslavia, pasar sobre Viena y llegar de nuevo a Friedrichshafen, después de noventa y seis horas y de 9000 kilómetros de recorrido. Así eran los viajes Zeppelin. Y nosotros, hoy, en la era de las velocidades supersónicas y de los vuelos interplanetarios, recordamos estas travesías serenas y tranquilas que se concedían nuestros padres y envidiamos aquellos tiempos.

Para este vuelo, Egipto emitió una serie especial de dos valores, obtenida sobrestampando un sello de correo aéreo, y

cuatro matasellos especiales, respectivamente en Alejandría, El Cairo, Port Said y Suez, mientras que en el interior del Zeppelin la correspondencia se anulaba con un timbre especial: «Agyptefahrt 1931».

En mayo y junio se realizaron vuelos nacionales y sobre Liechtenstein, con la emisión de dos sellos especiales. Después, en julio, desde el 24 hasta el 31, se llevó a cabo el «Polarfahrt». Este vuelo tuvo una particular resonancia en el mundo. Alemania emitió una serie especial sobrestampando los tres sellos Zeppelin. Rusia emitió una serie de cuatro sellos especiales, dentados y sin dentar, envió un rompehielos en apoyo del vuelo y creó dos oficinas postales extraordinarias, una en Leningrado

y otra en el rompehielos «Malygujn». También a bordo del Zeppelin el correo fue provisto de un sello especial.

El vuelo tuvo unos objetivos principalmente científicos. Se quitaron las estructuras y el mobiliario superfluo, instalándose a bordo los utensilios necesarios para las investigaciones polares. El vuelo fue financiado por la «Aeroartic» y transportó como pasajeros a los más conocidos estudiosos del Ártico, el ruso Samoilivich, el americano Ellsworth y otros. La aeronave partió el 24 de julio de Friedrichshafen y llegó a Berlín. De aquí se desvió rápidamente hacia Leningrado, y el 26 comenzó el viaje al Ártico. La tarde del 27 aterrizó en la isla Hooker, junto al rompehielos «Malygujn», prosiguiendo a las pocas ho-

ras hacia Nordland, el estecho de Wijizki y la península de Taymir, sobrevolando la desembocadura del Yenissey, donde efectuó un lanzamiento de mensajes dirigido a los seis hombres aislados en la estación de radio de Dickson. Regresando a la base, se dirigió hacia la nueva Semljia, en el Mar de Barenss, después hacia Arcángel y Leningrado, donde encontró condiciones meteorológicas adversas, y prosiguió hacia Berlín, en donde aterrizó en la tarde del 30 de julio, llevando a término rápidamente y con notables éxitos científicos aquel vuelo sobre tierras polares que, tres años antes, había conocido el desastre de la expedición organizada por Nobile con el dirigible «Italia».

El dirigible transportó, en las sucesivas etapas, una notable cantidad de correo. Además de Alemania y de Rusia, que como ya hemos dicho emitieron sellos especiales, se entregaron despachos tanto por parte de las naciones que tenían un convenio postal con el Zeppelin (y que enviaban el correo franqueado con los sellos propios), como por parte de las naciones que no integraban el convenio (que debían franquear el correo con los sellos propios y con los sellos alemanes). Entre estas últimas estaban Austria, Suiza, Holanda, el Vaticano y San Marino. No se conocen cartas enviadas desde Italia.

El 29 de agosto de 1931 el Zeppelin inició una serie de vuelos comerciales con América del Sur, con transporte de pasajeros, mercancías y correo. Se recogían los frutos de la larga campaña publicitaria desarrollada los años anteriores y los resultados fueron realmente alentadores. El primer vuelo se inició el 29 de agosto y terminó el 7 de septiembre. El segundo se desarrolló desde el 18 hasta el 28 de septiembre y el tercero del 17 al 28 de octubre. Durante el primer vuelo, Brasil y Paraguay emitieron sellos especiales sobrestampados y el Zeppelin transportó correo de estos países, de la Argentina y del Uruguay, efectuando también un vuelo local sobre Brasil del 21 al 23 de octubre. En cada vuelo la correspondencia se timbraba con una marca especial.

Durante todo el 1932 se realizaron nueve vuelos hacia América del Sur, a partir del 21 de marzo y hasta el 3 de noviembre. También para cada uno de estos vuelos se creó un timbre especial y el

servicio se extendió a Colombia, Bolivia y Chile. Para el primer vuelo Paraguay emitió otros sellos especiales, así como Brasil para el tercero y el cuarto vuelo y Argentina para el quinto. De esta forma, todos los países de América del Sur estaban unidos a Europa por medio del Zeppelin. En una pausa entre el cuarto y el quinto vuelo, del 10 de mayo al 29 de agosto, el Zeppelin realizó vuelos locales sobre Holanda (18, 19 de junio), sobre Suiza y Liechtenstein (28 de junio, conmemorativo del 250 vuelo) y sobre Inglaterra (del 2 al 4 de julio).

En 1933, desde el 6 de mayo al 10 de octubre, se realizaron ocho vuelos más a Sudamérica, cada vuelo con un timbre especial y con un servicio postal y comercial cada vez mejor. La del Zeppelin era ya una línea aérea que desarrollaba sus vuelos con gran regularidad, y en la que cualquiera, tanto para viajar como para enviar mercancías o correo, podía confiar por completo. Mientras hasta 1931 todo o casi todo el correo transportado tenía interés filatélico, a partir de septiembre de ese año se transportó correspondencia comercial, cada vez en mayor cantidad, y la tarifa más bien alta no frenó la elección del medio por parte de los usuarios sudamericanos.

Alemania, en consideración al cada vez mayor interés prestado hacia los transportes postales del Zeppelin, propuso a las diferentes naciones, como ya hemos indicado, un convenio postal para evitar el doble franqueo y la consiguiente incomodidad para los usuarios y para el servicio mismo. Las principales naciones europeas, entre ellas Italia, se adhirieron al convenio en 1932 y desde entonces los aerogramas transportados por el dirigible llevaron, además de los timbres especiales señalados para cada vuelo, solamente el franqueo italiano. A tal convenio se adhirieron también San Marino y el Vaticano. Y los primeros vuelos efectuados en «convenio» fueron, por lo que a la aviación italiana se refiere, los siguientes:

Italia

21 de marzo de 1932 - 1.º Sudamerikafahrt

San Marino

21 de marzo de 1932 - 1.º Sudamerikafahrt

Tripolitania

2 de mayo de 1932 - 4.º Sudamerikafahrt

Islas del Egeo

29 de agosto de 1932 - 5.º Sudamerikafahrt

Cirenaica

29 de agosto de 1932 - 5.º Sudamerikafahrt

Eritrea

24 de octubre de 1932 - 9.ª Sudamerikafahrt

Vaticano

24 de octubre de 1932 - 9.ª Sudamerikafahrt

Somalia

6 de mayo de 1933 - 1.º Sudamerikafahrt 1933

Todos los aerogramas así entregados eran llevados a Friedrichshafen, punto de partida para todos los vuelos, donde recibían el matasellos de tránsito con la fecha adecuada. Sólo algunos se entregaban a veces con las líneas aéreas regulares en Berlín, desde allí, marcados con un timbre especial, eran llevados directamente en saca al Zeppelin.

El 29 y el 30 de mayo de 1933, en el intervalo entre el primero y el segundo vuelo hacia Sudamérica, el Zeppelin realizó su viaje a Italia. A las órdenes del capitán Ernst A. Lehmann, la aeronave partió de Friedrichshafen en plena noche, sobrevoló Basilea y prosiguió por Besancon y el valle del Ródano. Al amanecer estaba sobre Aviñón y, pasada Marsella, se dirigió a Italia a lo largo de la costa. Niza y Montecarlo, después la frontera y San Remo, Génova, Pisa, Livorno, La Maremma, Orbetello, Civitavecchia y a las 16,30, después de 16 horas de viaje, estaba en Roma. En el aeropuerto de Ciampino le esperaban el rey y el general Balbo. La acogida romana fue entusiástica y las autoridades fueron recibidas a bordo por el comandante Lehmann, que hizo levantar al dirigible para una vuelta sobre la ciudad. A la caída de la tarde el Zeppelin inició el retorno a Friedrichshafen, desde donde, el 3 de junio, debía partir para el segundo vuelo a Sudamérica.

El vuelo Zeppelin en Italia fue recordado por el correo del país con una emisión especial de seis sellos, con los siguientes valores nominales:

1. El viaje polar, realizado en 1931 por el «Zeppelin», contó con el apoyo de Rusia, que, además de hacer seguir al dirigible por la nave de apoyo rompehielos «Malygujn», emitió una serie especial con matasellos utilizados tanto por el correo de Leningrado como por la oficina postal en navegación del rompehielos.

- L. 3 - para tarjeta por Italia
- L. 5 - para carta por Italia
- L. 10 - para tarjeta por Europa
- L. 12 - para carta por Europa
- L. 15 - para tarjeta por Sudamérica
- L. 20 - para carta por Sudamérica.

Tales importes, naturalmente, representaban la sobretasa Zeppelin y debían completarse con el franqueo ordinario para tarjetas o cartas del interior o del exterior. Series especiales con los mismos valores fueron emitidas también por Cirenaica, Tripolitania y las islas del Egeo. Una serie especial fue emitida por San Marino y por Grecia, esta última compuesta de tres valores.

Durante el vuelo de ida el correo transportado desde Friedrichshafen, o entregado a bordo, fue provisto de un timbre especial, «Romfahart-1933», y la aeronave efectuó lanzamientos de despachos sobre Livorno y sobre Nettuno (matasellos de llegada de Nápoles). En Roma se efectuó después el cambio del correo: la oficina postal de a bordo entregó el de llegada y retiró el de partida para el vuelo sobre la capital; después, al volver a aterrizar, volvió a entregar el correo que había efectuado el vuelo sobre Roma, casi todo dirigido al interior de Italia, retirando el destinado al viaje de regreso hasta Friedrichshafen o a proseguir viaje en el inminente vuelo hacia Sudamérica. Todos los aerogramas transportados fueron provistos del timbre especial, redondo, italiano, que se aplicó en los colores azul, violeta, celeste, verde y negro, y los sellos fueron matasellados con un matasellos postal redondo, tipo Guller: «Roma - Posta Aérea-Zeppelin» y fecha. Análogos matasellos se utilizaron en Nápoles, Bengasi y Trípoli, para anular los sellos especiales, mientras que San Marino utilizó, para los sellos especiales, un matasellos octogonal verde en las localidades de Città, Borgo y Serravalle. También los aerogramas de San Marino, como los de Grecia, fueron provistos de timbre especial redondo, italiano.

El último vuelo del Zeppelin del año 1933 hacia Sudamérica prosiguió hasta Chicago, para la Exposición Mundial «Century of Progress», y con tal motivo el correo alemán sobrestampó la serie de tres valores Zeppelin de 1, 2, 4 marcos con la inscripción «Chicagofahrt-Weltausstel-



lung/1933». En tal vuelo se envió también el correo de Brasil y de Paraguay y para el vuelo de regreso de Chicago a Friedrichshafen los Estados Unidos emitieron un sello de correo aéreo de 50 centavos, que sirvió para franquear los despachos enviados desde Miami, desde Akron y desde Chicago, puntos de aterrizaje del dirigible.

Durante todo el año 1934 el *Graf Zeppelin* continuó sus vuelos a Sudamérica, realizando unos doce desde el 26 de mayo hasta el 19 de diciembre. Asimismo en 1935 los vuelos efectuados fueron dieciséis, entre el 6 de abril y el 10 de diciembre. Y trece los realizados en 1936, entre el 13 de abril y el 1.º de diciembre. El año 1937 siguió viendo al *Graf Zeppelin* por dos veces sobre el Océano, en los vuelos a Sudamérica del 13-25 de abril y del 25 de abril-8 de mayo. Después de este último vuelo, el dirigible fue retirado de servicio y trasladado desde Friedrichshafen a Franfort, el 18 de junio, sin efectuar transporte de correo. En 1936 Alemania volvió a construir otro dirigible, el «L. Z. 129», que tomó el nombre de «Hindenburg». Tenía una longitud de 245 metros y una anchura de 41, con un volumen de doscientos mil metros cúbicos, casi el doble del *Graf Zeppelin*. El primer vuelo de prueba lo realizó el 4 de marzo de 1936, y el 31 de marzo fue entregado a las rutas trasatlánticas, realizando el primer vuelo hacia Sudamérica desde el 31 de marzo hasta el 10 de abril. A continuación los vuelos se alternaron con los de Norteamérica, y durante el año se realizaron

diez vuelos hacia el norte y siete hacia el sur.

Desde el 16 hasta el 27 de marzo de 1937, el dirigible efectuó su último vuelo hacia Brasil, el 3 de mayo inició el último y trágico viaje en el que quedaría destruido en el pilar de amarre de Lakehurst, cerca de Nueva York, donde tantas veces, de 1928 en adelante, habían atracado estos gigantes del aire. El «Hindenburg» llegó el 7 de mayo al cielo de Nueva York, en un día de temporal, y después de sobrevolar la ciudad se dirigió a Lakehurst. El comandante de la aeronave, capitán Max Pruss, aconsejándose con el comandante del *Graf Zeppelin*, Lehmann, que estaba a bordo, decidió retrasar el aterrizaje para esperar mejores condiciones atmosféricas, y dio una vuelta hasta la desembocadura del Laware. Transcurrió así casi todo el día, y por la tarde el director del campo comunicó que el tiempo había mejorado. A las 19'21 se lanzó el primer cabo a tierra, después se produjo una llamarada y el dirigible quedó destruido. Las víctimas fueron 36 de las 97 personas que estaban a bordo, siendo las primeras y las últimas víctimas de los Zeppelin durante vuelos no militares. Jamás durante todos los contratiempos que habían caracterizado los treinta y siete años de vida de estas aeronaves, se habían producido víctimas humanas.

Se sucedieron las investigaciones, pero jamás se dio con los motivos del desastre.

Después de este episodio Alemania anuló los vuelos transoceánicos y retiró del servicio al *Graf Zeppelin*, a su regreso a Alemania desde Sudamérica el 8 de mayo de 1937.

En 1937, cuando sucedió el desastre del «Hindenburg», estaba en construcción, en los talleres de Friedrichshafen, un dirigible gemelo, el «L. Z. 130». Este dirigible, que se llamó *Graf Zeppelin II*, realizó el primer transporte de correo el 2 y el 3 de diciembre de 1938, sobrevolando los Sudetes. También en junio y en agosto de 1939 realizó otros vuelos sobre Lipsia, sobre Gorlitz, sobre Bielefeld y sobre otras localidades. Finalmente, el 26 de agosto, tuvo lugar el último vuelo postal Zeppelin a Königsberg. Todos estos vuelos tuvieron un timbre especial figurativo y un matasellos especial para anular los sellos. Después vino la guerra y terminó la larga epopeya de los Zeppelins.