

IJslandvlucht Graf Zeppelin LZ 127, 1931

Algemene geschiedenis van het luchtschip

De LZ 127 werd gebouwd op de werf van Luftschiffbau Zeppelin GmbH in Friedrichshafen. Het schip was 236,6 meter lang, had een diameter van 30,5 meter en een volume van 105.000 m³. Toen het op 18 september 1928 zijn eerste vlucht maakte, was het de grootste zeppelin ooit gebouwd.

Het schip werd aangedreven door vijf Maybach-Ottomotoren V 2 van elk 390 kW (530 pk) die een kruissnelheid van ongeveer 115 kilometer per uur mogelijk maakten, tegen een actieradius van ongeveer 12.000 kilometer. De motoren konden zowel op benzine als op blaugas draaien.

Oorspronkelijk was de LZ 127 bedoeld voor experimenten en demonstraties om de weg vrij te maken voor regelmatig zeppelinvervoer, maar hij vervoerde ook passagiers en post om de kosten te dekken. In oktober 1928 reisde het schip op zijn eerste langeafstandsreis naar Lakehurst, New Jersey (V.S.), waar de bemanning feestelijk onthaald werd. De Graf Zeppelin bezocht later verschillende plaatsen in Duitsland, Italië, Palestina en Spanje.

In augustus 1929 vertrok de LZ 127 voor een tocht rond de aarde. De groeiende populariteit van de 'reus van de lucht' zorgde ervoor dat Zeppelins bedrijfschef Hugo Eckener geen moeite had om sponsors te vinden. Een van deze sponsors was de Amerikaanse persgigant William Randolph Hearst, die vroeg om de ronde te starten in Lakehurst. Vanaf daar vloog de Graf Zeppelin naar Friedrichshafen, toen naar Tokio, Los Angeles en terug naar Lakehurst. Aan boord was ook de Britse journaliste Grace Drummond-Hay, de eerste vrouw die op een dergelijke wijze rond de wereld reisde. Na 21 dagen, 5 uur en 31 minuten kwam de zeppelin aan. Inclusief de reis van Friedrichshafen naar Lakehurst en terug had hij 49.618 km afgelegd.

In het volgende jaar ondernam de Graf Zeppelin enkele reizen rond Europa. Na een succesvolle reis naar en door Zuid-Amerika in mei 1930, werd besloten om de eerste regelmatige trans-atlantische luchtlijn te openen. Ondanks het begin van de Grote Depressie en concurrentie van de snellere vliegtuigen, transporteerde de LZ 127 steeds meer passagiers. Er zijn in totaal 64 retourvluchten gemaakt van Duitsland naar Brazilië. De zeppelin bereikte eind juli 1931 de Noordpool, wat indertijd een droom van Zeppelin was geweest, die hij eerder door de 1^e Wereldoorlog niet had kunnen realiseren. Hiervoor was het wel nodig om verkenningsvluchten te maken in een meer arctische omgeving. Als voorbereiding op de poolreis stond eind juni/begin juli 1931 de IJslandvlucht op het programma. Later in dit artikel wordt de link met Skandinavische filatelie gelegd.

Hugo Eckener wilde het succesvolle schip aanvullen met een tweede, gelijkwaardig schip, maar de ramp met de Britse R101 in 1931 zorgde er voor dat het zeppelinbedrijf de veiligheid van schepen gevuld met waterstof opnieuw onderzocht. Er werd wel een nieuw luchtschip ontworpen, de LZ 129 "Hindenburg", dat met helium gevuld zou worden. Duitsland kon echter door het handelsembargo van de Verenigde Staten niet aan voldoende helium geraken. Het schip werd na extra veiligheidsaanpassingen uiteindelijk toch gevuld met waterstof.

Na de ramp met de LZ 129 Hindenburg in mei 1937 was het geloof in de veiligheid van de zeppelins spectaculair gedaald en het bedrijf kon nog maar moeilijk aan klanten komen. Een maand na deze ramp werd de LZ 127 Graf Zeppelin uit de vaart gehaald en omgebouwd tot een museum. Het definitieve einde van de Graf Zeppelin kwam met het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog. In maart 1940 besloot Hermann Göring om de resterende zeppelins te slopen en het aluminium te gebruiken in de oorlogsindustrie.

Heden ten dage wordt met kleinere projecten getracht het zeppelin-vliegen nieuw leven in te blazen. Ondanks de verbeterde veiligheid, tot op heden, zonder veel succes. In de 30-er jaren was een zeppelin in de lucht een spektakel van de eerste orde. Er is dan ook veel over geschreven en postzendingen zijn reeds in die tijd een ware verzamelhype geworden.

Het luxueuze leven aan boord van de Graf Zeppelin

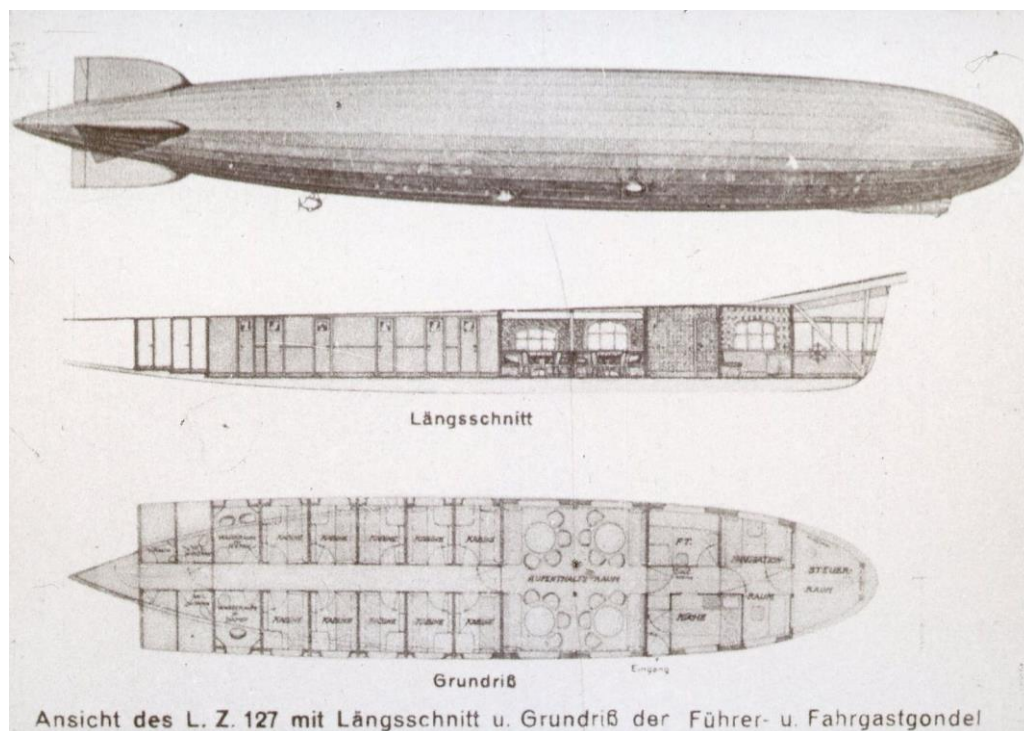


Fig.1. Boven- en zijaanzicht van de zeppelings gondel aan de voorzijde.

Naast de besturings-, navigatie- en de communicatieafdeling, bestond het overige deel van de gondel onder de grote ballon in de vorm van een grote sigaar uit een soort vliegend 5-sterrenhotel. Rijke passagiers waren in die tijd de voornaamste doelgroep voor de zeppelinonderneming. De zeppelin was hierin in een hevige concurrentiestrijd verwickeld met de toen net opgerichte vliegtuigmaatschappijen. Men wilde de passagiers het summum aan comfort leveren, want daar konden de vliegtuigen destijds nog niet tegenop.

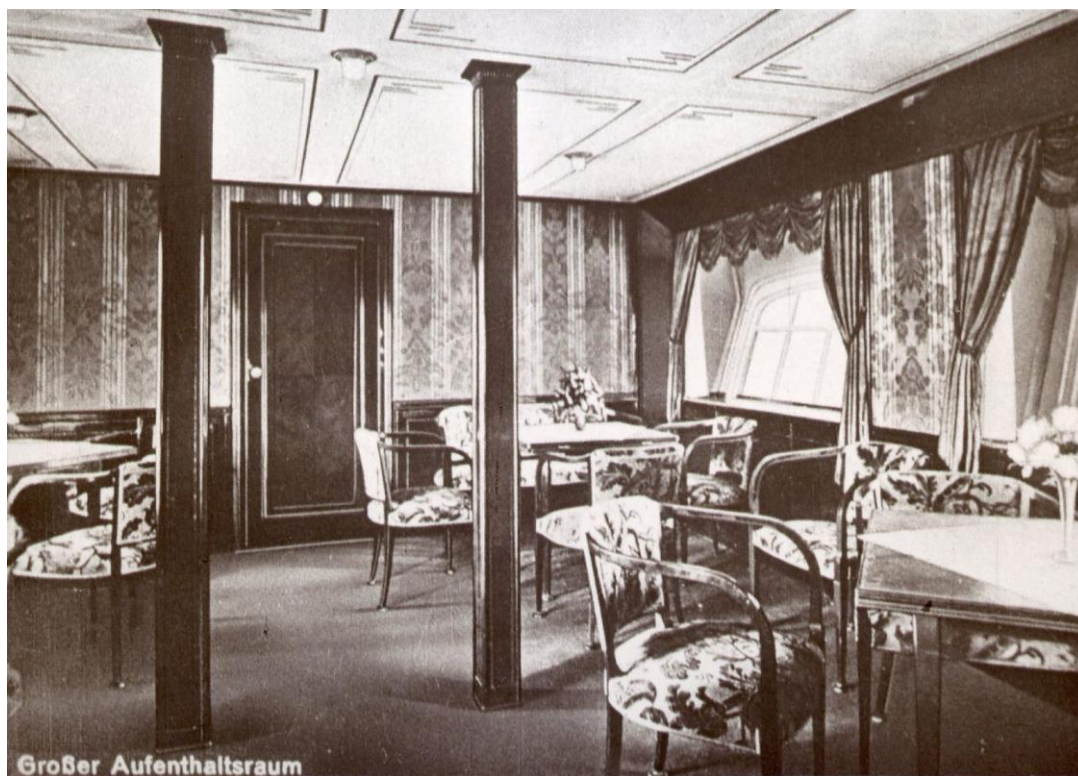


Fig. 2. Verblijfsruimte en eetzaal.



Fig. 3 en 4. Passagierscabine (dag- en nachtinrichting).

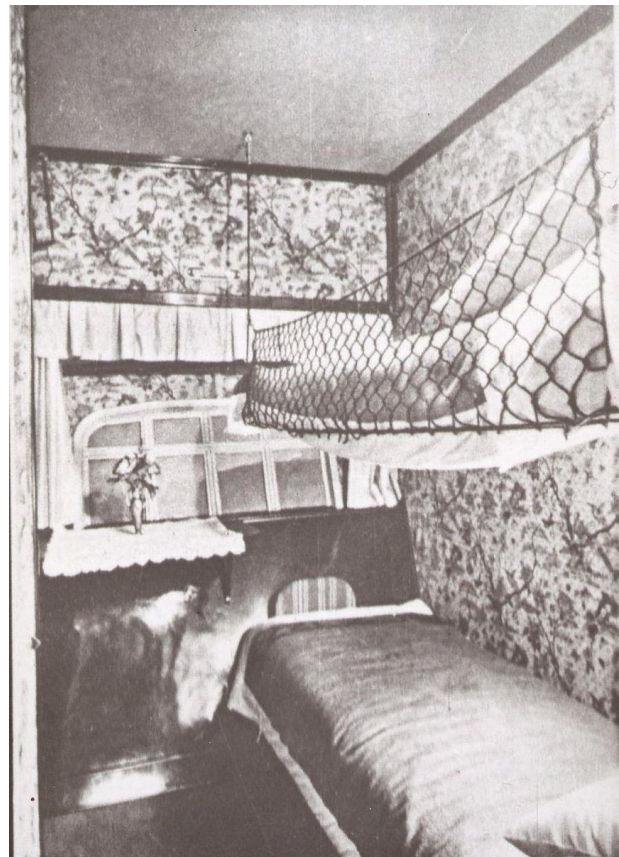


Fig.5. Keuken.

De verzorging van de aanwezige reizigers was voor die tijd van een ongekend hoog niveau.

De beschikbare ruimte was echter beperkt. Hierdoor bouwde men telkens de verblijfsruimte om tot eetzaal. De passagiersruimtes werden van dagverblijven tot nachtverblijven omgebouwd tijdens het diner.

Deze diners werden geserveerd op LZ 127-servies en elke avond was er een andere menukaart. Uiteraard ging er een topkok mee op de langere reizen.



Fig.6. Luxe zeppelinervies uit de LZ 127.



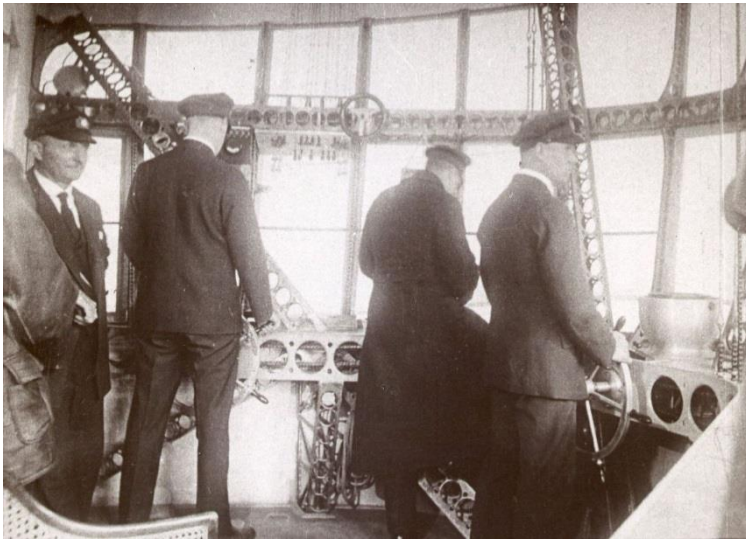


Fig. 7. Bestuurderscabine.

De belangrijkste vertrekken bevonden zich voorin de gondel. Helemaal vooraan de bestuurderscabine, vlak daar achter de communicatieruimte en de navigatieruimte. De zeppelin werd grotendeels gevlogen op zicht. Wisselende weersomstandigheden en communicatie daarover met mensen op de grond, alsmede exact weten waar je bent (ook als je over zee vliegt) zijn dus van levensbelang voor een veilige reis.

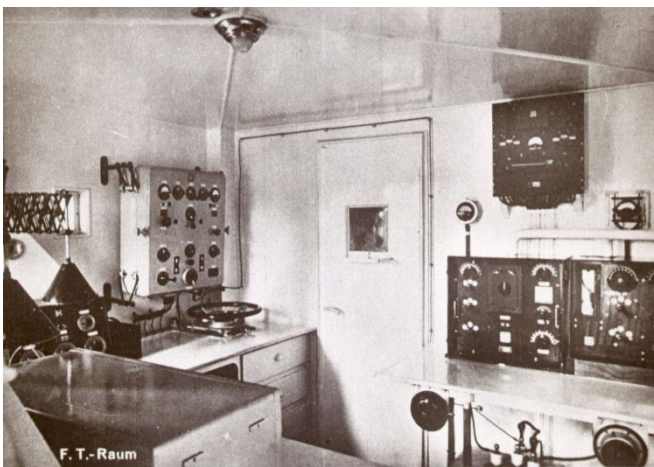


Fig. 8. Communicatieruimte.

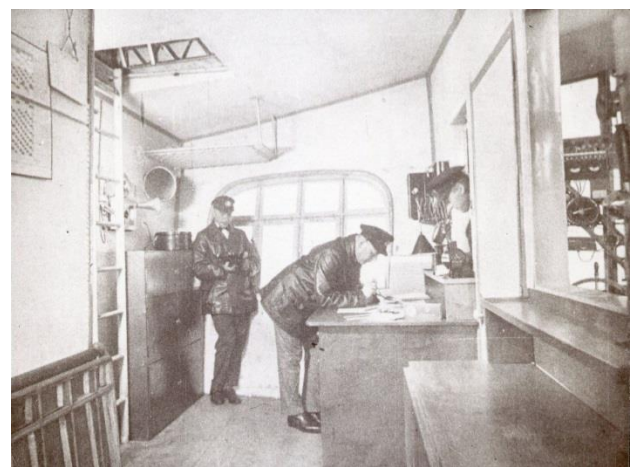


Fig. 9. Kaartzaal / Navigatieruimte.

Naast goed betalende passagiers was ook het vervoer van post een lucratieve bezigheid. Op vrijwel alle vluchten is een grote hoeveelheid post meegenomen waarbij de kosten/porti voor de verzonden brief of kaart veelal via speciaal daarvoor uitgegeven zegels konden worden voldaan. De postverzenders betaalden op die manier mee aan de kosten van diverse vluchten. Maar liefst 4/5 van de geheven porto op postzendingen, meegevoerd aan boord van de Graf Zeppelin, viel toe aan Luftschiffbau Zeppelin GmbH. Voor een speciaal boordpostkantoor is dan ook met liefde de benodigde plaats beschikbaar gesteld.

Poolvlucht 1931

Al in juli 1930 heeft Hugo Eckener met de Graf Zeppelin een driedaagse vlucht gemaakt naar Noorwegen (Bergen) en Spitsbergen (de z.g.n. Nordland-Fahrt), om de gedragingen van het luchtschip in deze omgeving te verkennen. Een jaar daarna vond de IJslandvlucht plaats. Deze beide vluchten verliepen zonder noemenswaardige technische problemen, al werd het schip op de terugvlucht vanuit IJsland behoorlijk op de proef gesteld door forse tegenwind.

De IJslandvlucht was eigenlijk een 2^e proefvlucht ter voorbereiding op de latere Poolvlucht. Het doel van die Poolvlucht was een ontmoeting op de Noordpool met de onderzeeër van poolonderzoeker Hubert Wilkins. Dat plan viel echter in duigen, omdat de onderzeeër door technische problemen niet in staat was de geplande afspraak na te komen. Hugo Eckener heeft toen bedacht dat het mogelijk zou moeten zijn om een ontmoeting op de Noordpool te plannen met een "gewoon" schip in plaats van een onderzeeër. Hiervoor werd een oplossing gevonden in de vorm van de Russische ijsbreker Malygin.

Na enige reclame voor de planning van deze “stunt” werden er voor deze geplande Poolvlucht maar liefst 50.000 poststukken aangeboden, afkomstig uit de hele wereld met een totaal gewicht van maar liefst 300 kilo, ter vergelijking: op de IJslandvlucht is ongeveer 68 kilo in de vorm van 11.890 stuks post mee genomen. Alleen al door de verkoop van postzegels werden de belangrijkste kosten van deze poolexpeditie ondervangen. De rest van het geld voor de Poolvlucht kwam van de Internationale Studiegroep ter ontdekking van het Noordpoolgebied met luchtvaartuigen. Hierbij kwam uiteraard van pas dat Hugo Eckener voorzitter van deze club was en dat de rechten voor berichtgeving over deze vlucht exclusief verkocht konden worden aan de firma Ullstein. De ontmoeting tussen de Graf Zeppelin en de ijsbreker Malygin vond op 27 juli 1931 plaats in “de stille bocht” vlakbij Hooker eiland. De IJslandvlucht eind juni/begin juli 1931 is te beschouwen als een **trainingsmissie** voor deze beroemde Poolvlucht van eind juli 1931.

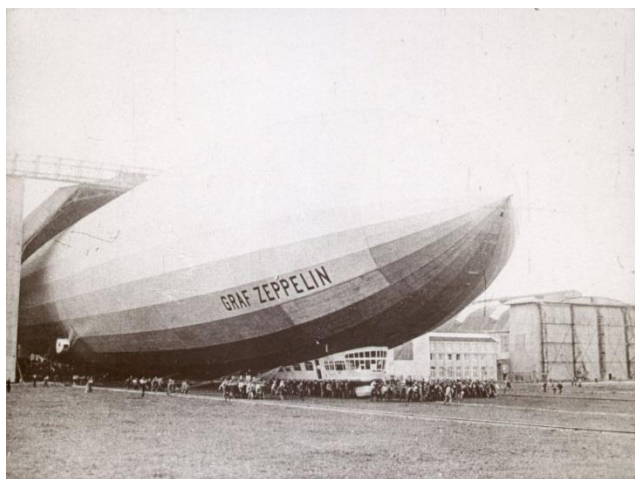


Fig. 10. Zeppelin uit de loods in Friedrichshafen.



Fig. 11. Zeppelin stijgt op door middel van het lozen van ballast (water).

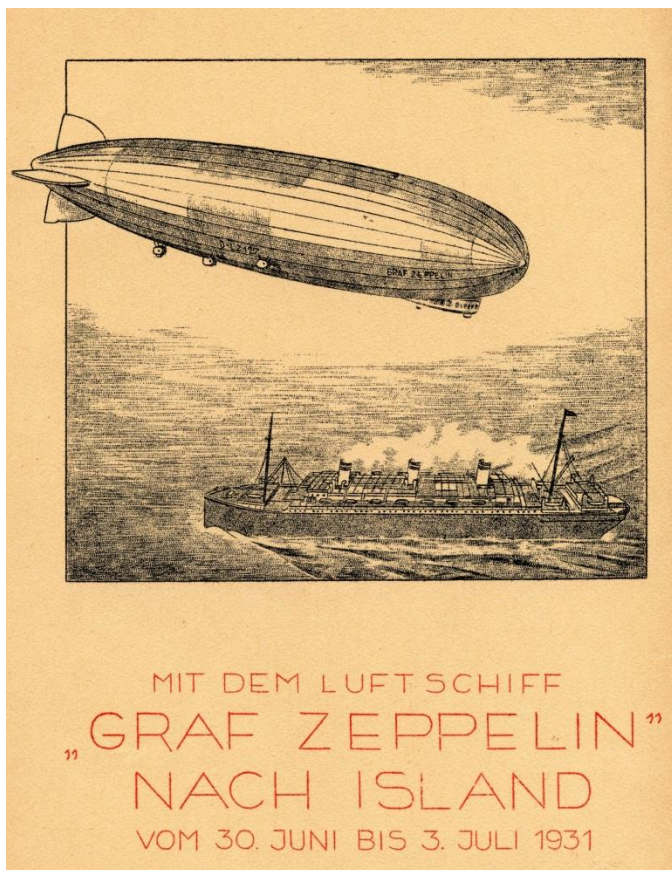


Fig. 12. Omslag van het reisverslag van Carl Bruer.

Mit dem Luftschiff “Graf Zeppelin” nach Island / Carl Bruer, 1931

In 2005 vonden wij tijdens een zoektocht op Ebay naar aanvulling voor onze IJslandvlucht-verzameling in de sectie literatuur een ons tot dan toe onbekende publicatie.

De auteur, Carl Bruer was een ondernemer uit Goslar en eigenaar van de Firma Greif-Werke: uitgever van catalogi, folders, prijslijsten, reclamemateriaal, firmatijdschriften, foto-albums en reisverslagen. Deze man is mee geweest met de betreffende zeppelinvlucht en heeft daarvan een nauwgezet verslag gemaakt.

Aan de hand van zijn verslag willen wij u meenemen op zijn 4-daagse reis aan boord van de Graf Zeppelin. Ze vertrok op 30 juni 1931 uit Friedrichshafen en via Nederland, Engeland, de Faeröer eilanden, IJsland, Reykjavik, en weer terug via de Faeröer eilanden, Noorwegen, Hamburg, Berlijn en Ulm kwam de zeppelin op 3 juli 1931 weer veilig terug in Friedrichshafen.

Vluchtverloop, kaart en tijd

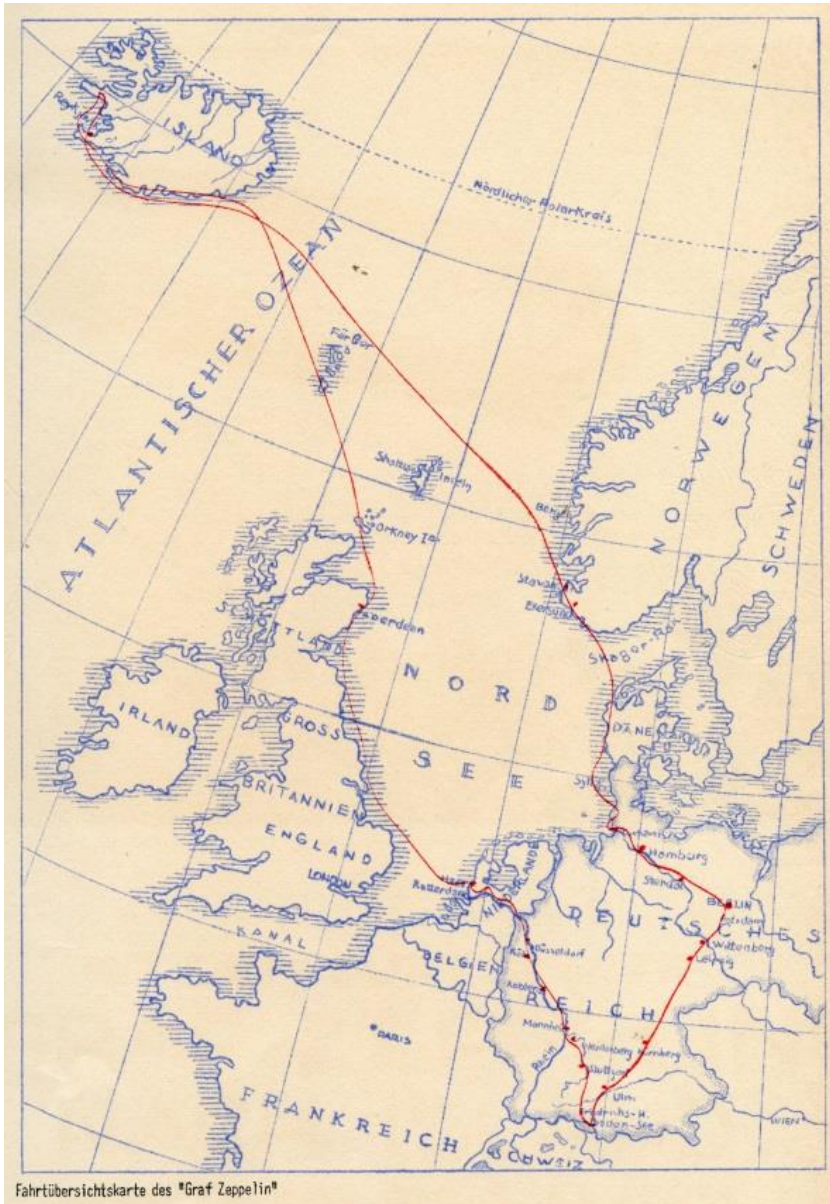


Fig. 13. Kaartje van de volledige reis (heen en terug) naar IJsland van de Graf Zeppelin.

Bemanning en reizigers

Naast het personeel benodigd voor het vliegen van de zeppelin (zo'n 40/45 personen), was het aantal passagiers op deze vlucht niet zo groot. Dat kon mogelijk te maken hebben met de voorstelling van de klimatologische omstandigheden op IJsland die er bij het publiek heerste. Een reis naar het warme Zuid-Amerika leek vanuit dat oogpunt aantrekkelijker dan een 4-daagse rondvlucht (zonder landing) richting het "koude" IJsland. Van de 25 beschikbare passagiersplaatsen waren er op deze IJslandreis slechts 11 gevuld.

Passagierslijst (11) van de IJslandvlucht

- 2 Nederlandse scheepskapiteins
- 1 Amerikaanse marine officier
- 1 Ballonvlieger
- 1 Meteoroloog uit Hamburg
- 1 Professor
- 1 onbekende reiziger
- Dhr. Herman E. Sieger uit Lorch (de bekende uitgever van zeppelin catalogi)
- Dhr. Carl Bruer uit Goslar (de schrijver van het reisverslag)
- De dochter van dhr. Eckener
- De vrouw van Kapitein von Schiller

Route

30 juni 1931

- 5.00 Vertrek uit Friedrichshafen
- 9.15 Passage Lorelei
- 10.05 Passage Bonn
- 12.15 Passage Utrecht
- 13.00 Middageten boven de Noordzee
- 15.40 Passage Hull
- 19.12 Passage Aberdeen
- 0.00 Passage Faeröer (zuidelijk)

1-7-1931

- 6.28 IJsland in zicht
- 8.40 Reykjavik in zicht
- 9.00 Rondvlucht boven IJsland vanwege te vroege aankomt om post te lossen
- 10.00 Laden en lossen van post boven Öskjuhlíð net buiten Reykjavik, de stad had geen landingsplaats!
- 19.15 Passage Faeröer (noordelijk) i.v.m. sterke tegenwind gaat de reis nu een stuk langzamer dan op de heenweg.

2 juli 1931

- 7.30 Passage Stavanger
- 12.40 Passage Skagerak
- 14.15 Passage Esbjerg
- 14.50 Passage Sylt
- 20.00 Passage Berlijn

3 juli 1931

- 4.00 Passage Ulm
- 5.15 Extra rondvlucht in verband met vroege aankomst in Friedrichshafen boven de Bodensee
- 6.00 Landing in Friedrichshafen

Reisverslag IJslandvlucht

Carl Bruer reist op 29 juni 1931 met de trein van Goslar naar Friedrichshafen, het beginpunt van de zeppelinreis naar IJsland. Hiermee begint zijn reisverslag, de volgende dag moet hij vroeg op. De teksten zijn door ons vrij vertaald uit het Duits en hieronder in blokjes cursief opgenomen.

“04.00 opstaan! Snel open ik het raam. Nevel hangt boven de Bodensee, geen wolk aan de hemel, het zal dus een mooi vertrek worden. We drinken snel een kop koffie. Dhr. Gerhard von der Hapag verschijnt en roept “Vertrek richting IJsland!” We rijden naar de hal die door de morgenzon wordt verlicht. Dhr. Eckener en Kapitein Lehmann komen gelijktijdig met ons aan. Ik begroet ze als oude bekenden van de eerdere Egypte vlucht die ik ook mee mocht maken.”

Om 5 uur in de morgen vertrekt de zeppelin uit Friedrichshafen. Er wordt gelijk koers gezet naar het noordwesten. 5 Postzakken zijn aan boord genomen voor deze reis met bestemming Reykjavik. Het boordpostkantoor was op 30.6.1931 gesloten.

“Volkomen windstil en al snel zweven we zonder het te merken naar boven. De mensen, huizen en bomen worden steeds kleiner. De motoren gaan aan en het vertrouwelijke zoemen begint. Bij wat ochtendnevel en zonneschijn vliegen we richting Ravensburg.”

“Het is 9.15 wanneer we de Lorerei passeren. Ongelofelijk mooie uitzichten: kastelen, ruïnes, wijngaarden, dalen en altijd onze mooie Rijn. Ik bekijk het drukke scheepsverkeer op de Rijn. Koblenz komt in zicht .”

Rond het middaguur arriveert de zeppelin boven Nederland. Via Utrecht en Den Haag gaat het dan richting de Noordzee.

“In de lucht merk je niet dat je Nederland binnen reist, er komen geen douanebeambten langs! In Nederland: schapen, koeien, kanalen, akkers. Elk plekje van het landschap wordt gebruikt. Veel “alleenstaande” huizen, fruitbomen en veel fietsende mensen. In Nederland fietst alles dat geen auto rijdt. Overal water, water en water tussen de weilanden... Zover het oog reikt is alles keurig geordend zoals een gedekte tafel.”



Fig. 14. Foto van de Graf Zeppelin boven Den Haag (Gevangenenvoort).

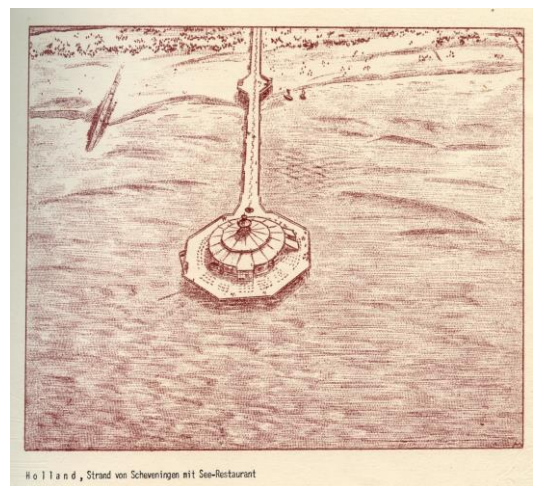


Fig. 15. Tekening van Scheveningen (uit het reisverslag van Carl Bruer).

“We zijn al boven Den Haag, zien het grote Vredespaleis liggen, de regelmatig gebouwde kleine huizen, mooie villa’. We vliegen langs het strand van Scheveningen waar veel mensen in zee zwemmen en op het strand liggen.”

Er wordt uitgebreid geluncht aan boord van de zeppelin boven de Noordzee en tegen 16.00 uur komt de Engelse noordkust al in zicht.



England, hohes Ufer mit Leuchtturm

Fig. 16. Engelse kust (foto uit reisverslag Carl Bruer).



Versenkte deutsche Kriegsschiffe bei Scapa Flow (Orkney-Inseln)

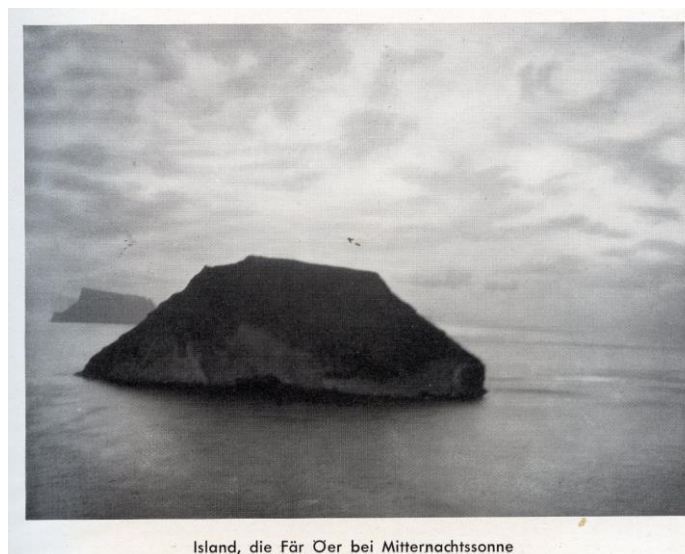
Fig. 17. Gezonken Duitse oorlogsschepen bij Scapa Flow (foto uit het reisverslag van Carl Bruer).

“Mooie hoge kalkkusten komen tevoorschijn. Nu zijn we boven Schotland en passeren om 17.34 een vuurtoren op een klein eiland. Schotland, zover je kijken kan, weilanden, kleine loofbossen richting Aberdeen.”

“Bij Scapa Flow liggen Duitse Schepen die de Duitse Marine in 1919 zelf tot zinken heeft gebracht toen uitlevering van deze schepen aan Engeland dreigde. De wrakken liggen nu in de branding. 2 Oorlogsschepen komen nog boven het wateroppervlak uit.”

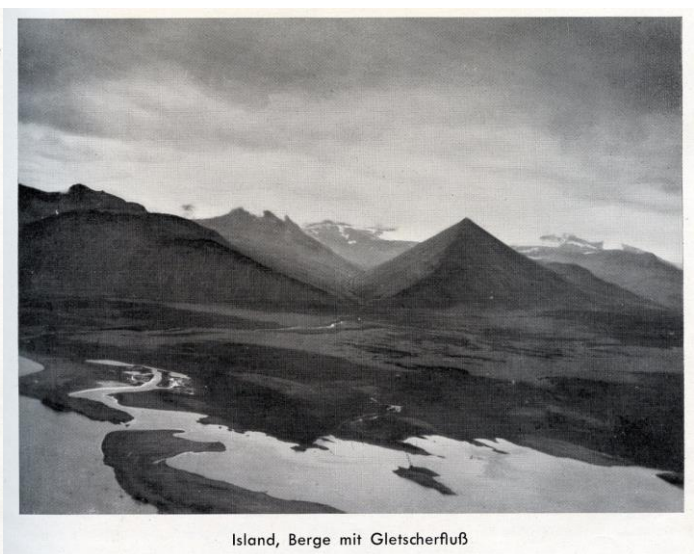
Tegen middernacht arriveert de zeppelin boven de zuidelijke Faeröer eilanden. De middernachtszon maakt het mogelijk ze om dit tijdstip goed te kunnen zien.

“Daar zijn ze, de Faeröer eilanden in het morgenlicht. Daar beneden gaat de zon weer op. Wij verbazen ons over deze ernstige zwijgzame schoonheid. De eilanden, deels vlak, deels stijl uit de zee opstijgende kliffen met groen begroeid. Een levend wezen zie ik daar niet. Hoeveel stormen moeten de Faeröer- eilanden wel niet te verduren hebben gehad?”



Island, die Fär Oer bei Mitternachtssonne

Fig. 18. Faeröer (foto uit reisverslag Carl Bruer).



Island, Berge mit Gletscherfluß

Fig. 19. Eerste blik op de zuidkust van IJsland (foto uit het reisverslag van Carl Bruer).

“06.28 IJsland in zicht. De nevel wordt dunner, de eerste blikken op de kust...Vergane vissersschepen, zwart strand, half verzande roeiboten. Menig leven is hier verloren gegaan, een melancholisch gevoel bekruipt me. Direct naast het zwarte strand reist een rotswand omhoog, meeuwen en andere watervogels fladderen er voortdurend rond. De zon komt door en de kust wordt langzaam rotsachtiger. De mist trekt wat op en in de verte is het glinsteren van de gletsjers en watervallen te zien. Op de bergruggen zien we 2 nederzettingen. Hoe zal het hier in de lange winter zijn; geen boom, geen struik, alleen sneeuw en ijs en in de zomer water en gras.”



Fig. 20, 21, 22. Uit het (sigaretten)plaatjesalbum beroemde zeppelinvluchten, IJslandvlucht 1931.

“We vliegen nu over land naar Reykjavik om de hoek af te snijden. De vele bergen, gedeeltelijk in nevel en gedeeltelijk in de zon, geven een bijzondere indruk van IJsland. De enkele huizen onder ons zijn “aardehutten” voor de winter. We zien de stoom van de hete bronnen opstijgen en de gebouwen van steen, het badhuis en diverse schuilhutten op de bergen. We zien ook lavaformaties, die door de werking van de aarde zijn gevormd. Een binnenmeer zoals de Dode Zee met niks groens op de oevers, omringt door bergen.”



Het in- en uitladen van de postzakken.

De hele operatie van het uitladen en inladen van postzakken duurde ongeveer 45 minuten. Dat was ook de tijd die de Graf Zeppelin, min of meer stil hangend, in Reykjavik doorbracht.

Fig. 23, 24. Uit het (sigaretten)plaatjesalbum beroemde zeppelinvluchten, IJslandvlucht 1931.

Om 8.40 uur is Reykjavik in zicht na een reis van 26 uur. De plaatselijke tijd is echter 2 uur vroeger en dat is te vroeg om de post uit te laden. Hierdoor wordt eerst nog een stuk noordelijk gevlogen richting het schiereiland Snaefellsness om vervolgens weer terug te keren richting Reykjavik. Aan boord van de zeppelin bevinden zich 5 postzakken die in Friedrichshafen (en aan boord) zijn voorbereid. Aan de grond heeft men de IJslandse post gereed, dat betreft een totaal van 3 postzakken. Het boordpostkantoor was op 1.7.1931 reeds op tijd geopend om alle post te verwerken.

“We vliegen terug over de heuvel richting “de luchthaven” Öskjuhlíð. Landen kan de zeppelin hier niet, maar op deze plaats zal de post worden uit- en ingeladen. Heel Reykjavik is hier naar toe gekomen. 24.000 Mensen roepen luidkeels “hoera!”. We gaan lager en laten de postzakken aan een touw zakken. Het weer inladen van post vergt meer problemen. Omdat er geen mast is waaraan de zeppelin kan worden “vastgemaakt”, moet de zeppelin 2 aanvliegelingen doen om de post aan boord te kunnen nemen. 3 postzakken hangen aan een lijn en worden onder luide bijval van de menigte de lucht in gehesen.”



Fig. 25, 26. Uit het plaatjesalbum beroemde zeppelinvluchten, IJslandvlucht 1931.



Fig. 27. Fotokaart Graf Zeppelin boven Reykjavik.

Om 10.20 stijgt de zeppelin in Reykjavik weer op om de terugreis naar Friedrichshafen aan te vangen.

“Onder luid gejuich van de IJslanders vliegen wij langs de kust van IJsland weer richting het vaderland, over de oceaan richting Bergen in Noorwegen. We waren onder de indruk van de ontvangst in Reykjavik. We zien nog uren lang de bergen aan de horizon. Met onveranderde snelheid vliegen wij sinds 2 uur in dikke mist. Ondanks tegenwind is het toch een rustige vlucht. Om 16.15 verdwijnt de mist en wordt een walvis waar genomen. We vliegen rechtstreeks naar het oosten. De exacte koers moet nog bepaald worden: of Bergen-Hamburg of Stockholm-Berlijn.”

Fig. 28. Zeppelin boven Reykjavik.
(foto uit reisverslag van Carl Bruer).



Fig. 29. Zeppelin boven de lavavelden en hete bronnen met stoomkolommen.
(foto uit reisverslag van Carl Bruer).



Om 19.15 passeert de zeppelin opnieuw de Faeröer-eilanden, ditmaal aan de noordelijke kant. In verband met sterke tegenwind gaat de reis nu een stuk langzamer dan op de heenweg, waarna wordt gekozen voor de route via Bergen en Berlijn. 48 uur na het vertrek uit Friedrichshafen, om circa 7.30 in de ochtend van 2 juli komt de Graf Zeppelin in Stavanger in Noorwegen. Er is er weer zicht op het continent. Via de Deense kust en de Deense steden Varde en Esbjerg vliegt de zeppelin richting Duitsland. Het eerste stuk Duits grondgebied dat dan in zicht komt is het eiland Sylt.

“Hamburg onbeschrijfelijk mooi: het Bismarck- monument, de kerken, de havens met ontelbare stoomschepen op de Elbe, helaas liggen vele momenteel stil. We maken een grote ronde over Hamburg waar vele duizenden mensen naar ons zwaaien. Op de Elbe zien we vele stoomschepen, de zon schittert in het water, overal groene wouden, weilanden en velden. Wat is Duitsland toch mooi!”

Om 20.00 uur komt de Graf Zeppelin boven Berlijn waar eveneens een grote mensenmassa staat te juichen. Daarna wordt koers gezet naar het zuiden richting Wittenberg, Leipzig en Ulm. Het boordpostkantoor is dan gesloten. Wel behandelt het boordpostkantoor de post die aan boord voor de terugvlucht is afgegeven. Deze post krijgt het boordpoststempel van de volgende dag: 3.7.1931

“Om 4 uur in de ochtend zijn we bij een opkomende zon boven de Duitse stad Ulm en passeren het mooie Württemberg We vliegen, omdat het nog te vroeg is om te landen de hele Bodensee nog een keer over. Alles is zo rustig en mooi in de zeppelin... Nu draaien we richting Friedrichshafen.”

De reissnelheid van de IJslandvlucht was tussen de 85 en de 120 km/h. De tegenwind en het rollen van het luchtschip was door de kapitein en de bemanning een grote uitdaging, maar die werd prima onder controle gehouden. De zeppelin was voorbereid op het avontuur van de Poolvlucht. De IJslandvlucht was met prima resultaat afgesloten.

Zepelinpostzegels van Duitsland

Voor de verzending van poststukken met de zeppelinvluchten werd gebruik gemaakt van speciale postzegels. De nominale waarde van deze zegels was hoog, hiermee bestreed men de kosten van de vluchten.

Op vluchten vanaf Friedrichshafen zijn de stukken (afgezien van enkele uitzonderingen voor wat betreft verdragstatenpost) allen (ook) voorzien van Duitse luchtpostzegels. Ten tijde van de IJslandvlucht betrof het hier een 3-tal verschillende zegels.

Zepelinpostzegels van Duitsland

- De 1 Reichsmark rood
- De 2 Reichsmark blauw
- De 4 Reichsmark bruin



Fig. 30. De Duitse luchtpostzegels speciaal bedoeld voor zeppelinpost.

Het rode 1 Reichsmark was bedoeld voor verzending van kaarten. De 2 en 4 Reichsmark waren bedoeld voor de verzending van brieven en/of omslagen met inhoud. In praktijk komen echter veel wisselingen van gebruik op diverse vluchten en bestemmingen voor, wat er deels de reden van is dat veel zeppelinpost door “zuivere filatelisten” als maakwerk wordt bestempeld.

Zepelinpostzegels van IJsland

Ter gelegenheid van de IJslandvlucht zijn 3 zegels van de gangbare langlopende serie van Christian X in de 20-er en 30-er jaren overdrukt met de 2 regelige opdruk “Zeppelin” / “1931” in zwart. De zegels hebben als watermerk meervoudige kruisjes en een tanding van 14 : 14. De zegels zijn overdrukt met de opdruk door H.H. Tiele in Kopenhagen.



Fig. 31. Ongebruikte set zeppelinzegels inclusief de 1 Krona met plaatfout: haakje aan de “1” van Krona.

Het betrof hier de:

- 30 Aur (overdruk op Michel 93 / Facit 138) oplage 50.000 exemplaren. Michel 147 / Facit 162
Daarvan zijn er 33.248 verkocht
- 1 Krona (overdruk op Michel 96 / Facit 142) oplage 60.096 exemplaren. Michel 148 / Facit 163
Daarvan zijn er 28.192 verkocht
- 2 Krona (overdruk op Michel 97 / Facit 143) oplage 40.096 exemplaren. Michel 149 / Facit 164
Daarvan zijn er 26.908 verkocht

Tarieven

Het zegel van 30 Aur had hier de functie van het voldoen van het aantekenrecht (op zowel kaarten als brieven/omslagen). Het zegel van 1 Krona was bedoeld voor de frankering van kaarten en het zegel van 2 Krona was bedoeld voor de frankering van brieven/omslagen. Opvallend: het kleurgebruik is overeenkomstig de reeks van Duitsland: de laagste waarde rood, de middelste waarde blauw en de hoogste waarde bruin. De zegels waren **ALLEEN** te gebruiken voor de post op deze IJslandvlucht en zijn meteen daarna ongeldig verklaard.

Frankeringstabel van de IJslandse post op de zeppelinvlucht 1931:

- Frankering van een kaart 1 Krona
- Frankering van een aangetekende kaart 1 Krona en 30 Aur
- Frankering van een brief 2 Krona
- Frankering van een aangetekende brief 2 Krona en 30 aur.



Fig. 32. Gebruikte set zeppelinzegels inclusief de 1 Krona met plaatfout: haakje aan de "1" van Krona.

Plaatfoutje

3 van de 10 verticale rijen in elk vel van deze zegels van 1 Krona hebben het plaatfoutje "haakje aan de 1 van Krona") zodat 30% van de oplage van het zegel van 1 Krona deze plaatfout heeft.

- 1 Krona (overdruk op Michel 96 / Facit 142v) Oplage 18.028 exemplaren. Michel 148 / Facit 163v



Fig. 33 en 33 detail. Blok van 4 waarbij de 2 linker zegels elk het plaatfoutje haakje aan de "1" van 1 Krona hebben.



Fig. 34. Strip van 3 zegels waarbij het middelste zegel het plaatfoutje haakje aan de "1" van 1 Krona heeft.

Gebruikte stempels en strookjes

IJslandse poststempels:

Voor vrijwel elke zeppelinvlucht is er een speciaal stempel gemaakt. Het stempel van de IJslandvlucht is 3-hoekig met daarin een voorstelling van een Vikingschip voor een eiland en de tekst "Luftschiff / Graf Zeppelin / Islandfahrt 1931". Het stempel is in groene inkt afgedrukt op alle stukken die zijn mee geweest op deze IJslandvlucht.

In Reykjavik zijn de poststukken met 3 (mogelijke) verschillende dagtekenstempels afgestempeld.

- Type A; Lange balk **onderbroken** in het centrum.
- Type B; Lange balk **doorlopend** in het centrum.
- Type C; Korte balk.



Fig. 35. Zeppelin stempel IJslandvlucht.



Fig. 36, 37 en 38. De 3 verschillende typen dagtekenstempels Reykjavik.



Fig. 39. Type A.



Fig. 40 Type B.



Fig. 41. Type C.

Vertrek- en aankomststempels Friedrichshafen:



Fig. 42. Vertrekstempel.



Fig. 43. Aankomst- (of transit) stempel.



Fig. 44. Boordpostkantoorstempel.

Boordpoststempel van de het boordpostkantoor van de Graf Zeppelin:

Zepelinvlucht bevestigingsstempels:



Fig. 45. IJsland bevestigingsstempel (in violet of zwart).

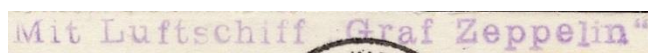


Fig. 46. Duitse bevestigingsstempels (in violet of zwart).

Luchtpost- en zeppelinstrookjes:

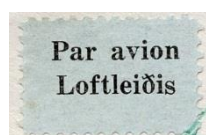


Fig. 47, 48, 49, 50. Respectievelijk Duits, IJslands, Duits/Internationaal en Nederlands zeppelin/luchtpost strookje.

Aantekenstrookjes gebruikt op IJslandse post



Fig. 51. Zwart strookje Reykjavik & blauw en zwart strookje Reykjavik.

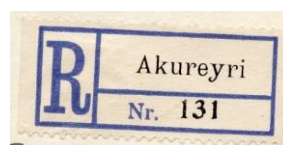


Fig. 52. Blauw en zwart strookje Akureyri.



Fig. 53. Algemene aangetekend aanduidingen.

Zeppelin poststukken van de IJslandvlucht

Poststukken kunnen op verschillende wijze aan deze vlucht hebben deelgenomen. Veel post kwam wereldwijd naar Friedrichshafen om de gehele vlucht mee te maken of om in IJsland uitgeladen te worden en vervolgens te worden doorgezonden naar een bestemming. Deze post is veelal gefrankeerd met de speciale Duitse zeppelin-zegels. Met sommige landen zijn echter verdragen gesloten dat het gebruik van luchtpostzegels uit die landen ook was toe gestaan. Deze zogenaamde Verdrag-staten-post heeft dan zegels van het land van herkomst. Ook bestaan er deelfrankeringen, dat wil zeggen dat er dan zowel Duitse als "buitenlandse" zegels op het stuk bevestigd zijn, dat komt bij de IJslandvlucht alleen met Luxemburgse frankeringen voor. Naast de post die in Duitsland al werd ingeladen, is er tijdens de reis ook post aan boord genomen in Reykjavik. Die post is gefrankeerd met de speciaal voor dit doel uitgegeven IJslandse zegels. In de verschillende poststukken, stempels en bestemmingen is veel verschil en dus veel avontuur te vinden.

Schematische indeling van de kaarten / brieven / omslagen / tarieven

| | Gehele Reis | Tot Reykjavik | Vanaf Reykjavik |
|--|-------------------------|---------------|------------------|
| • Duitsland | | | |
| ○ Kaarten | 1 Mark | 1 Mark | - |
| ○ Brieven / Omslagen | 4 Mark | 2 Mark | - |
| • Andere landen (Verdrag-staten-post van in totaal 8 verdragstaten) | | | |
| ○ Kaarten | afhankelijk van origine | | - |
| ○ Kaarten | afhankelijk van origine | | - |
| • IJslandse post | | | |
| ○ Kaarten | - | - | 1 Krona |
| ○ Aangetekende kaarten | - | - | 1 Krona + 30 Aur |
| ○ Brieven / Omslagen | - | - | 2 Krona |
| ○ Aangetekende Brieven / omslagen | - | - | 2 Krona + 30 Aur |

Omvang

In totaal is er 68 kilo en 250 gram post afgegeven voor de IJslandvlucht. Het betrof hier 11.890 poststukken. Daarvan waren er 6.088 brieven en 5.802 kaarten. Van de 11.890 poststukken waren er 7.840 aangetekend en 4.050 niet aangetekend.

| | |
|------------------------|--------------------------|
| ▪ Aangetekende brieven | 4.360 exemplaren |
| ▪ Aangetekende kaarten | 3.480 exemplaren |
| ▪ Gewone brieven | 1.728 exemplaren |
| ▪ Gewone kaarten | 2.322 exemplaren |
| Totaal | 11.890 exemplaren |

Indeling

De met de IJslandvlucht meegezonden post is in te delen in 3 groepen:

- 1) Duitse post (Duitse frankeringen)
- 2) Verdrag-staten-post (buitenlandse frankeringen)
- 3) IJslandse post (IJslandse frankeringen).

Duitse post (aan boord gekomen voor de heenreis in Friedrichshafen)



Fig. 54. Afwijkende frankering met regulier luchtpostzegel en doorzending naar de Verenigde Staten.

Kaart gefrankeerd met een normaal luchtpostzegel van 1 Mark in plaats van het gebruikelijke rode zeppelinzegel van 1 Mark. De kaart is uitgeladen in Reykjavik en is daarna (na oorspronkelijk naar iemand in Frankfurt te zijn gericht) doorgezonden en uiteindelijk aangekomen in Defiance, Ohio in de V.S.

Voorzijde:

- Vertrekstempel **Friedrichshafen** "30.6.31"
- Het 3-hoekige **IJslandvlucht** stempel
- Het dagtekenstempel **Reykjavik** type A "1.VII.31"

Achterzijde:

- Een aankomststempel **Defiance, Ohio** "Jul 16 1931"



Fig. 55. Amerikaanse zeppelinkaart gefrankeerd met 1 Mark zeppelinzegel.

Voorzijde:

- Vertrekstempel **Friedrichshafen** "30.6.31"
- Het groene 3-hoekige **IJslandvlucht** stempel
- Het dagtekenstempel **Reykjavik** type B "1.VII.31"
- Een aankomststempel **Chicago Illinois** "jul 16 1931"
- Amerikaans bestellersstempel **3**

Achterzijde:

- Stempel **RMS** (Royal Mail Service)
- Amerikaans aankomststempel **ISHPEMING & CHI 16-jul-1931 R.P.O**



Fig. 56. Duitse fotozeppelinkaart gefrankeerd met 1 Mark zeppelinzegel en **boordpostkantoor** stempel.

Voorzijde:

- Vertrekstempel **Friedrichshafen** ontbreekt!
- In plaats daarvan een stempel van het boordpostkantoor van de Graf Zeppelin in violet **LUFTSCHIFF / 1.7.1931 / GRAFZEPPELIN** De kaart is gepost aan boord bij het boordpostkantoor.
- Het groene 3-hoekige **Islandvlucht** stempel (vaag)
- Het dagtekenstempel **Reykjavik** type A "1.VII.31"

Achterzijde:

- Fotokaart van de Graf Zeppelin bij de landing



Fig. 57. Omslag met Duits 2 Mark zeppelinzegel voldoende voor frankering tot Reykjavik.

- Vertrekstempel **Friedrichshafen** "30.6.31"
- Het groene 3-hoekige **Islandvlucht** stempel
- Het dagtekenstempel **Reykjavik** type A "1.VII.31"



Fig. 58. Omslag met Duits 2 Mark zeppelinzegel voldoende voor frankering tot Reykjavik en boordpostkantoorstempel.

- Vertrekstempel **Friedrichshafen** ontbreekt!
- In plaats daarvan een stempel van het boordpostkantoor van de Graf Zeppelin in violet **LUFTSCHIFF / 1.7.1931 / GRAFZEPPELIN** De Brief is gepost aan boord bij het boordpostkantoor.
- Het groene 3-hoekige **IJslandvlucht** stempel
- Het dagtekenstempel **Reykjavik** type A "1.VII.31"

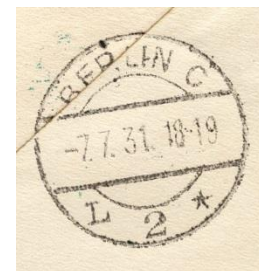


Fig. 59. Omslag met Duits 4 Mark zeppelin zegel voor frankering **naar** Reykjavik **en terug** via Friedrichshafen en Berlijn naar Wageningen.

Voorzijde:

- Vertrekstempel **Friedrichshafen** "30.6.31"
- Het groene 3-hoekige **IJslandvlucht** stempel
- Het dagtekenstempel **Reykjavik** type A "1.VII.31"
- Langstempel **"MIT LUFTSCHIFF „GRAF ZEPPELIN"** in violet (2x)

Achterzijde:

- Transitstempel **Berlijn** "7.7.31", vanuit Friedrichshafen, toch een behoorlijke omweg richting Wageningen.

Verdrag-staten-post (voorbeelden uit Liechtenstein, Nederland en Suriname)



Fig. 60. Verdrag-staten-post Liechtenstein kaart met frankering voor heen- en terugvlucht totaal 1 Fr. en 40 Rappen.

- Vertrekstempel **Triesenberg** (Liechtenstein) "27.VI.31"
- Reclamestempel "Besucht / das schöne / Fürstentum / Liechtenstein"
- Transitstempel **Friedrichshafen** "30.6.31"
- Het groene 3-hoekige **IJslandvlucht** stempel
- Het dagtekenstempel **Reykjavik** type B "1.VII.31"



Fig. 61. Verdrag-staten-post uit Nederland kaart met frankering tot Reykjavik, totaal 62,50 cent waarvan 40 cent voldaan in luchtpostzegels en 22,50 cent in normale frankeerzegels.

- Vertrekstempel 's-Gravenhage "24.VI.1931"
- Transitstempel **Friedrichshafen** "30.6.31"
- Het groene 3-hoekige **IJslandvlucht** stempel
- Het dagtekenstempel **Reykjavik** type A "1.VII.31"
- Luchtpoststrookje **PER LUCHTPOST / PAR AVION**



Fig. 62. Verdrag-staten-Post uit Nederland fotokaart van de zeppelin bij de landing, verdrag-staten-post uit Nederland met frankering tot Reykjavik totaal 62,50 cent, waarvan 40 cent voldaan in luchtpostzegels en 22,50 cent in normale frankeerzegels.

- Vertrekstempel **Amsterdam Centraal Station** "26.VI.31"
- Transitstempel **Friedrichshafen** "30.6.31"
- Het groene 3-hoekige **IJslandvlucht** stempel
- Het dagtekenstempel **Reykjavik** type A "1.VII.31"
- Luchtpoststrookje **PER LUCHTPOST / PAR AVION**



Fig. 63. Verdrag-staten-post uit Suriname gefrankeerd met f 1,15 aan Surinaamse luchtpostzegels en 1 cent gewone frankeerzegels van Suriname naar Friedrichshafen, mee met de **heen-** en **terugvlucht** van de IJslandvlucht en vervolgens retour naar Suriname.

Voorzijde:

- Vertrekstempel **Paramaribo** "4.6.31"
- Transitstempel **Amsterdam Centraal Station** "19.VI.1931"
- Transitstempel **Friedrichshafen** "30.6.31"
- Transitstempel **Reykjavik** type B, "1. VII.31" (2x)
- Het groene 3-hoekige **IJslandvlucht** stempel
- **Luchtpost Suriname Par Avion** in violet.

Achterzijde:

- Aankomststempel **Paramaribo** "29.7.31"

IJslandse post (aan boord gekomen in Reykjavik)



Fig. 64. Kaart IJslandse post gefrankeerd met 1 Krona speciaal IJslands zeppelinzegel naar Buchau Duitsland 1 dag voor aankomst van de zeppelin in Reykjavik afgestempeld.

- Vertrekstempel **Reykjavik** type A, "30.VI.31"
- Het groene 3-hoekige **IJslandvlucht** stempel
- Luchtpoststrookje **Par avion / Loftleiðis**
- Transitstempel **Friedrichshafen** "3 7 31"
- Aankomststempel **Buchau** "3.JUL.31"

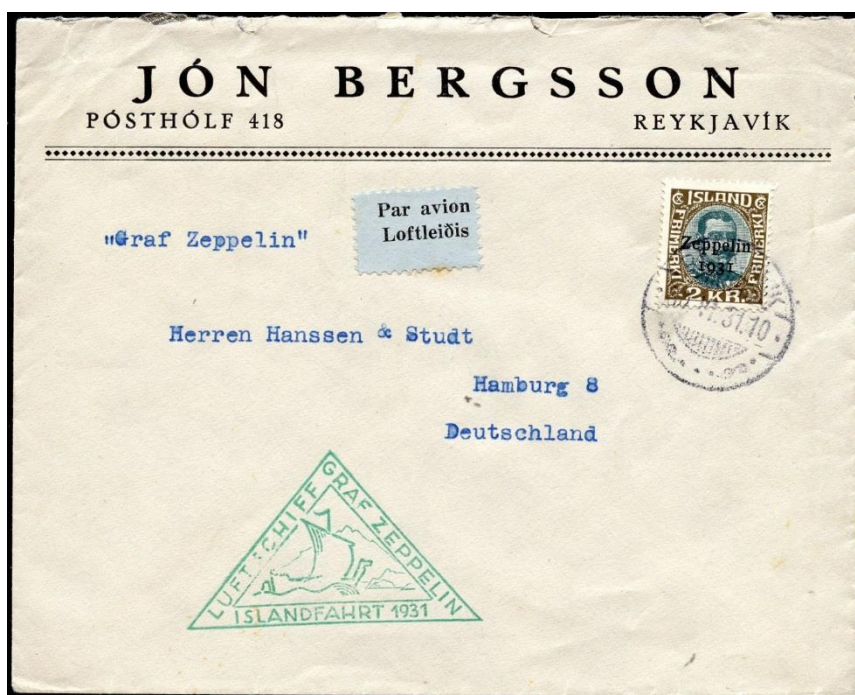


Fig. 65. Omslag IJslandse post gefrankeerd met 2 Krona speciaal IJslands zeppelinzegel naar Hamburg (Duitsland) 1 dag voor aankomst van de zeppelin in Reykjavik afgestempeld.

Voorzijde:

- Vertrekstempel **Reykjavik** type A, "30.VI.31"
- Het groene 3-hoekige **IJslandvlucht** stempel
- Luchtpoststrookje **Par avion / Loftleiðis**

Achterzijde:

- Aankomststempel **Friedrichshafen** "3 7 31"



Fig. 66. USA speciale zeppelinpost enveloppe gefrankeerd met 2 Krona speciaal IJslands zeppelinzegel naar New York, 1 dag voor aankomst van de zeppelin in Reykjavik afgestempeld.

Voorzijde:

- Vertrekstempel **Reykjavik** type B, "30.VI.31"
- Het groene 3-hoekige **IJslandvlucht** stempel
- Luchtpoststrookje Par avion / Loftleiðis

Achterzijde:

- Aankomststempel **Friedrichshafen** "3 7 31"

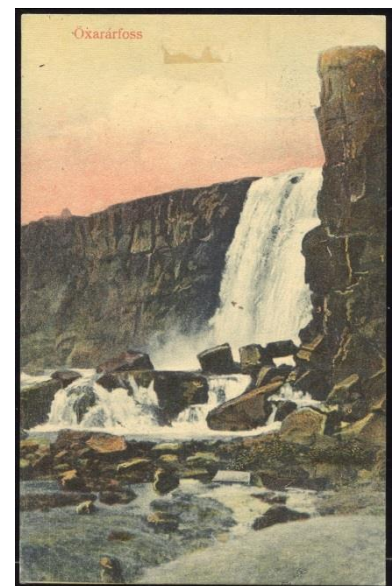


Fig. 67. IJslandse prentbriefkaart (Brjefspjald) aangetekend gefrankeerd met 1 Krona en 30 Aur speciale IJslandse zeppelinzegels naar Bern (Zwitserland) , 1 dag voor aankomst van de zeppelin in Reykjavik afgestempeld.

Voorzijde:

- Vertrekstempel **Reykjavik** type A, "30.VI.31"
- Het groene 3-hoekige **IJslandvlucht** stempel
- Luchtpoststrookje **Par avion / Loftleiðis**
- Aankomststempel **Friedrichshafen** "3 7 31"
- Aantekenstrookje R Reykjavik nr. **761** in blauw en zwart (3-zijdig getand)
- „Loftleiðis / með / L.Z. 127 „GRAF ZEPPELIN“ in violet.

Achterzijde:

Fotokaart waterval Öxarárfoss IJsland

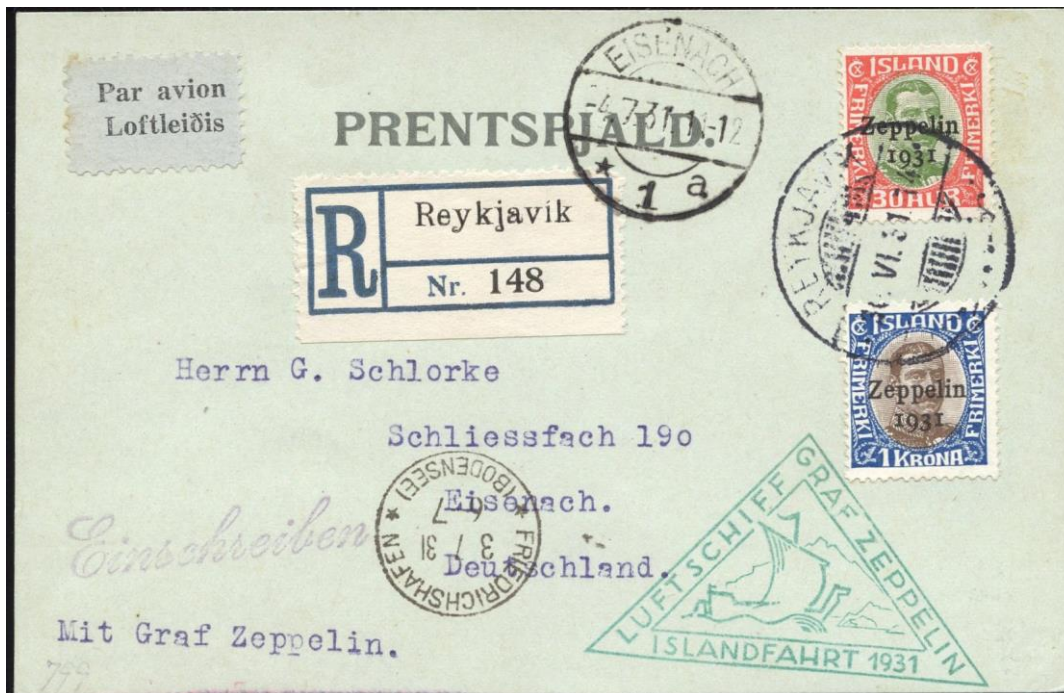


Fig. 68. Aangetekende briefkaart met 1 Krona en 30 Aur speciale IJslandse zeppelinzegels naar Eisenach (Duitsland), 1 dag voor aankomst van de zeppelin in Reykjavik afgestempeld.

- Vertrekstempel **Reykjavik** type B, "30.VI.31"
- Het groene 3-hoekige **IJslandvlucht** stempel
- Luchtpoststrookje **Par avion / Loftleiðis**
- Aantekenstrookje R Reykjavik **Nr. 148** in blauw en zwart (3-zijdig getand)
- Transitstempel **Friedrichshafen** "3 7 31"
- Aankomststempel **Eisenach** "4.7.31"
- Violet cursief langstempel **Einschreiben**



Fig. 69. IJslandse prentbriefkaart gefrankeerd met 1 Krona en 2 Krona speciale IJslandse zeppelinzegels naar Wenen (Oostenrijk) zeer ongebruikelijke aangetekende over frankering, 1 dag voor aankomst van de zeppelin in Reykjavik afgestempeld.

Voorzijde:

- Vertrekstempel **Reykjavik** type B, "30.VI.31"
- Het groene 3-hoekige **IJslandvlucht** stempel
- Luchtpoststrookje **Par avion / Loftleiðis**
- Aankomststempel **Friedrichshafen** "3 7 31"
- Aantekenstrookje R Reykjavik nr. **19** in blauw en zwart (4-zijdig getand)
- „**Loftleiðis / með / L.Z. 127 „GRAF ZEPPELIN“** in violet.

Achterzijde:

Fotokaart Hagavatn Langjökull Jarlhettur



Fig. 70. IJslandse omslag gefrankeerd met 2 Krona en 30 Aur speciale IJslandse zeppelinzegels naar Amsterdam, 1 dag voor aankomst van de zeppelin afgestempeld met het schaarse type dagtekenstempel Reykjavik C.

Voorzijde:

- Vertrekstempel **Reykjavik** type C, "30.VI.31"
- Het groene 3-hoekige **IJslandvlucht** stempel.
- Luchtpoststrookje **Par avion / Lofleiðis**.
- Aantekenstrookje R Reykjavik nr. **248** in blauw en zwart (3-zijdig getand).
- **RECOMMANDÉ** in violet.

Achterzijde:

- Aankomststempel **Friedrichshafen** "3 7 31"



Fig. 71. IJslandse omslag gefrankeerd met 2 Krona en 30 Aur speciale IJslandse zeppelinzegels naar Wittenberg (Duitsland), 1 dag voor aankomst van de zeppelin in Reykjavik afgestempeld.

Voorzijde:

- Vertrekstempel **Reykjavik** type B, "30.VI.31"
- Het groene 3-hoekige **IJslandvlucht** stempel.
- Luchtpoststrookje **Par avion / Lofleiðis**.
- Aantekenstrookje R Reykjavik nr. **824** in zwart (4-zijdig getand).

Achterzijde:

- Transitstempel **Friedrichshafen** "3 7 31"
- Aankomststempel **Wittenberg** "4.7.31"



Fig. 72. IJslandse omslag gefrankeerd met 30 Aur, 1 Krona en 2 Krona (complete serie, over frankering) speciale IJslandse zeppelinzegels naar Maastricht, 1 dag voor aankomst van de zeppelin met Reykjavik stempeltype B.

Voorzijde:

- Vertrekstempel **Reykjavik** type B, "30.VI.31"
- Het groene 3-hoekige **IJslandvlucht** stempel.
- Luchtpoststrookje **Par avion / Loftleiðis**.
- Aantekenstrookje R Reykjavik nr. **804** in blauw en zwart (3-zijdig getand).

Achterzijde:

- Aankomststempel **Friedrichshafen** "3 7 31"



Fig. 73. IJslandse omslag gefrankeerd met 30 Aur, 1 Krona en 2 Krona (complete serie, over frankering) speciale IJslandse zeppelinzegels naar Amsterdam. 1 dag voor aankomst van de zeppelin afgestempeld met het schaarse dagtekenstempel Reykjavik type C.

Voorzijde:

- Vertrekstempel **Reykjavik** type C, "30.VI.31"
- Het groene 3-hoekige **IJslandvlucht** stempel.
- Luchtpoststrookje **Par avion / Loftleiðis**.
- Aantekenstrookje R Reykjavik nr. **555** in blauw en zwart (3-zijdig getand).
- „**Loftleiðis / með / L.Z. 127 „GRAF ZEPPELIN“** in violet.

Achterzijde:

- Aankomststempel **Friedrichshafen** "3 7 31"



Fig. 74. IJslandse omslag gefrankeerd met 30 Aur, 1 Krona en 2 Krona (complete serie, over frankering) speciale IJslandse zepelinzegels naar Leipzig (Duitsland), 1 dag voor aankomst van de zepelin afgestempeld met het dagtekensempel Reykjavik type A. Het aantekenstrookje Akureyri in plaats van Reykjavik is zeer ongebruikelijk.

Voorzijde:

- Vertrekstempel **Reykjavik** type A, "30.VI.31"
- Het groene 3-hoekige **IJslandvlucht** stempel.
- Luchtpoststrookje **Par avion / Loftleiðis**.
- Aantekenstrookje **R Akureyri** nr. **131** in blauw en zwart (3-zijdig getand).

Achterzijde:

- Transitstempel **Friedrichshafen**, "3 7 31"
- Aankomststempel **Leipzig C1** "4.7.31"

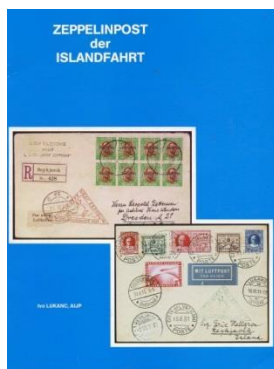


Fig. 75. Studie zepelinpost der Islandfahrt / I. Lukanc, AJP, 1988.

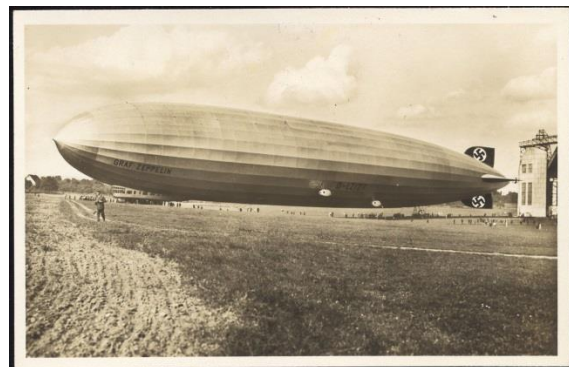


Fig. 76. Zeppelin LZ 127 vlak voordat hij uit de vaart werd genomen.

Deze zepelinstukken geven slechts een indruk van de variatie aan materiaal die er te vinden is. Ivo Lukanc heeft in 1988 een hele studie verricht naar dit materiaal waarvan, voor dit artikel, dankbaar gebruik is gemaakt.

John en Rieneke Kuin

Bronvermelding:

Wikipedia / LZ 127 (Duits en Nederlands), 2013
 Zeppelinpost der Islandfahrt / Ivo Lukanc, AJP, 1988
 Zeppelinpost special Katalog / Sieger-Verlag, Lorch, 1981
 Icelandic stamps / S.H. Thorsteinsson, Reykjavik
 Facit Special / Frimárkshuset, 2013, Stockholm
 Zeppelin Museum / Friedrichshafen
 Mit dem Luftschiff "Graf Zeppelin" nach Island / Carl Bruer, 1931
 Afbeeldingen van poststukken afkomstig uit privé collectie.