

La Poste de passagers dans les dirigeables allemands Graf Zeppelin et Hindenburg »

Jacques Renaud

CONFÉRENCE DU 2 FEVRIER 2019

Les dirigeables allemands Zeppelin (du nom de l'inventeur qui assura leur développement) nés de la Première Guerre, furent jusqu'au second conflit mondial les appareils ayant parcouru le plus de kilomètres au-dessus des océans.

De 1924 à 1939, l'Allemagne construisit et utilisa quatre dirigeables, les LZ 126 (ZR3 Los Angeles de 1924 à 1926), LZ 127 (Graf Zeppelin de 1928 à 1937), LZ 129 (Hindenburg de 1936 à 1937), enfin le LZ 130 (Graf Zeppelin II de 1938 à 1939).

La première ligne exploitée fut celle de l'Amérique du Sud avec l'intention de concurrencer l'Aéropostale.

Quarante-quatre hommes d'équipage permettaient à 20/50 passagers d'effectuer leur voyage d'une manière plutôt luxueuse (LZ 127 et LZ 129).

Ces dirigeables transportaient officiellement du courrier postal et du fret. À bord existait un bureau de poste où était traité le courrier et d'où on pouvait envoyer des télégrammes par radio. Dans le Graf Zeppelin, le maître de poste Herr Schoener qui était aussi officier mécanicien, effectuait ces opérations ; il apposait les cachets de confirmation des vols et s'occupait de la poste de bord (seules les correspondances affranchies avec des timbres allemands pouvaient être oblitérées).

Dès les premiers voyages, dont certains étaient des vols de démonstration, l'engouement pour ce type de transport fut tel qu'une partie du public utilisa parfois le service postal proposé pour des plis philatéliques. De 1931 à 1933, en moyenne 10 passagers effectuaient le voyage Friedrichshafen-Recife ou le retour vers l'Europe.

Les correspondances déposées à bord par les passagers étaient affranchies en timbres allemands et annulés par un cachet spécial. Ce type de courrier peut être identifié de la manière suivante :

- cartes et lettres sans mention « par dirigeable »
- pas d'acheminement indiqué
- destination finale avec véritable adresse
- destinataires privés (hors négoce philatélique)
- souvent affranchissement avec timbres ordinaires
- texte relatant le voyage
- date d'annulation des timbres (en cours de voyage à l'aller ou au retour)
- utilisation des cartes ou lettres de bord spécifiques.

Compte-tenu du coût, la faible fréquentation des passagers pour certains voyages rend ces courriers extrêmement peu courants. Enfin, une particularité d'acheminement de ces correspondances : elles étaient déposées aux escales ou « jetées à terre » si les dirigeables ne s'arrêtaient pas.



LZ 127 – 3e vol en Amérique du Sud 1932 – 18/27 avril 1932.
 Carte au tarif de 1,40 Mk postée le 26 (fin du voyage retour). Transmission à Berlin par avion.



LZ 127 – 8e vol en Amérique du Sud 1932 – 9/19 octobre 1932.
 Carte au tarif de 1,40 Mk postée au-dessus de l'île de Noronha le 18 (écrite le 16) pour la France.
 Écrite par Charles Dollfus (aéronaute).

Le Graf Zeppelin au départ.



LZ 127. „Graf Zeppelin“. Bei der Landung.
Das Luftschiff läßt Wasserballast ab



LZ 129 – 1er voyage en Amérique du Nord 1936 – 6/14 mai 1936.
Carte au tarif de 0,65 Mk postée le 8 au milieu de l'océan avant arrivée à New-York le 9.