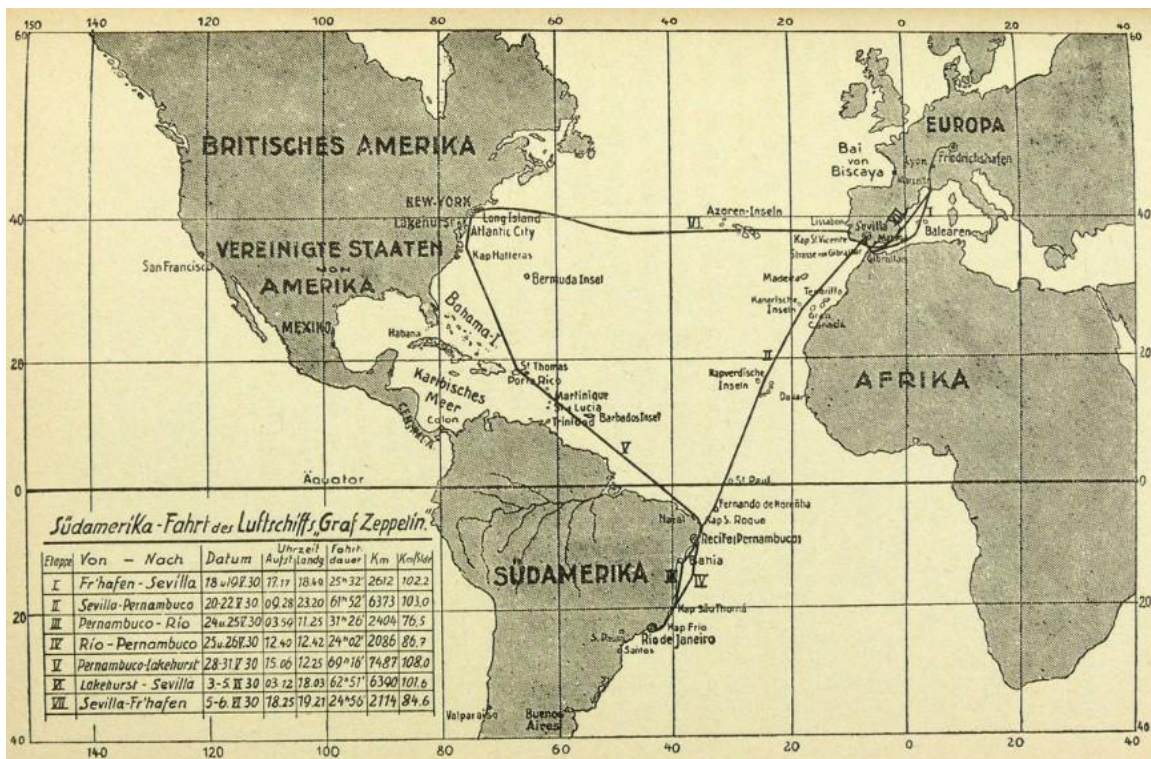


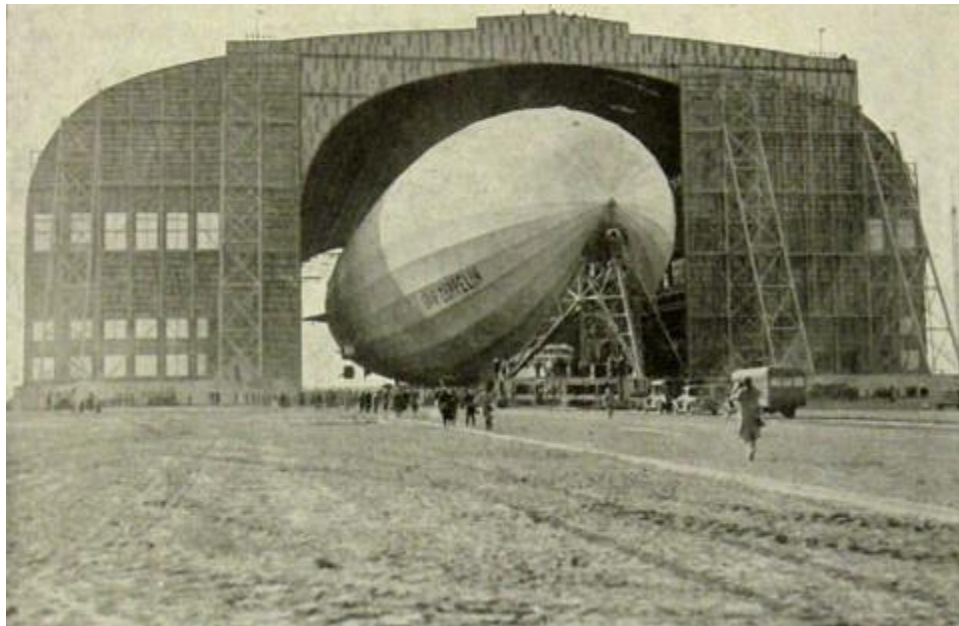
Toute planification d'événements extérieurs implique son lot d'incertitudes que l'on tente de minimiser grâce à une planification détaillée, modulée en fonction de la gestion du risque. Malgré tout, il se peut que tout déraile, surtout si Dame Nature ne coopère pas. Je vous présente ici quelques plis du Nicaragua préparés pour reconnaître des événements qui, finalement, n'auront pas eu lieu tel que prévu. Plus particulièrement, je porterai votre attention sur les éléments qu'il faut considérer lorsqu'on examine un tel pli.

L'arrêt du Led Zeppelin à Cuba en 1930

Après la 1^{ère} guerre mondiale, les Alliés ont imposé plusieurs restrictions à l'Allemagne dont celle de cesser la production de ses dirigeables (zeppelins). Ce n'est qu'après que la Marine américaine en ait acheté un que la production a pu redémarrer. En vue de faire la promotion de l'usage commercial de ses dirigeables, la compagnie allemande *Luftschiffbau Zeppelin GmbH* a décidé de faire un voyage de l'Allemagne vers les Amériques en 1930 avec transport de passagers et de courrier. Le trajet prévoyait un départ de l'Allemagne vers le Brésil (Recife et Rio de Janeiro) pour ensuite voler vers les États-Unis avant de revenir en Allemagne. Des arrêts intermédiaires ou largages de courrier étaient prévus en Espagne (à l'aller et au retour), aux îles Canaries et à Cuba. Au final, aucun largage de courrier n'a eu lieu aux îles Canaries. Ce sont plutôt les îles du Cap-Vert et Bahia (Brésil) qui ont reçu des sacs de courrier. De plus, un orage violent a empêché le dirigeable d'atterrir à Cuba ou d'y larguer du courrier. L'engin s'est donc rendu directement aux États-Unis.



Trajet effectué par le Graf Zeppelin en mai-juin 1930



Le Graf Zeppelin dans son hangar à Lakehurst, New Jersey

En vue de l'évènement, plusieurs collectionneurs et marchands ont préparé des enveloppes pour l'ensemble du trajet ou uniquement pour des segments. Parmi eux, un producteur allemand de plis philatéliques nommé Behrens-Neuheiten-Dienst a collaboré avec un agent du Nicaragua (probablement Ernesto Hammer) pour préparer une série de plis affranchis avec des timbres du Nicaragua et envoyés par avion à Cuba afin d'y être mis à bord du dirigeable et transportés soit de Cuba en Allemagne, soit de Cuba aux États-Unis. D'ailleurs, il est étrange de constater qu'aucun pli n'ait été préparé pour le segment de Cuba à Séville en Espagne.

Comme le dirigeable n'a pas pu effectuer d'arrêt à Cuba à cause de l'orage, le maître de poste de La Havane avait la responsabilité de transmettre le courrier reçu vers sa destination finale. Les plis destinés aux États-Unis y ont donc été transportés par avion de La Havane à Miami et ensuite par train jusqu'à New York.

À New York, Victor Weiskopf, un agent de Behrens-Neuheiten-Dienst, a modifié à la main les directives afin que les plis puissent effectuer le trajet jusqu'en Allemagne (voir figure 1). Il a aussi apposé le timbre américain de 1,30\$ spécialement émis pour la portion États-Unis - Allemagne (une exigence des autorités postales américaines). Les plis ont finalement été transportés à Lakehurst au New Jersey pour qu'ils soient chargés à bord du Zeppelin et faire le trajet de retour vers l'Allemagne où ils sont arrivés le 6 juin.



Figure 1 : pli préparé pour être transporté par le dirigeable Graf Zeppelin LZ-127 de Cuba vers les États-Unis. On peut voir en rouge les directives imprimées pour le maître de poste de Cuba qui ont été modifiées à la main pour remplacer le point origine, La Havane, par Lakehurst et indiquer nouvelle destination (Friedrichshafen, le port d'attache des zeppelins en Allemagne). De plus l'adresse de New-York a été barrée pour que le pli soit transmis à son destinataire en Allemagne. Le timbre américain a été apposé et oblitéré à New York. On retrouve les cachets spéciaux du vol démontrant que le pli a été transporté par le Zeppelin : le losange violet montrant en pointillé le trajet de Lakehurst jusqu'à Friedrichshafen a été appliqué par la poste américaine alors que le cachet rond rouge du vol sud-américain a été appliqué pendant le vol. Au verso, il y a une marque de réception allemande datée du 6 juin 1930, en plus de diverses marques de suivi du courrier recommandé.

Pour leur part, toujours en se basant sur l'adresse indiquée sur les plis, le courrier à destination de l'Allemagne (voir figure 2) y a été envoyé par bateau. Ces plis sont parvenus à destination le 1^{er} juin, soit cinq jours avant le dirigeable. N'ayant pas voyagés à bord du Graf Zeppelin, ces plis ne présentent que peu d'intérêt sauf celui de raconter cette histoire!

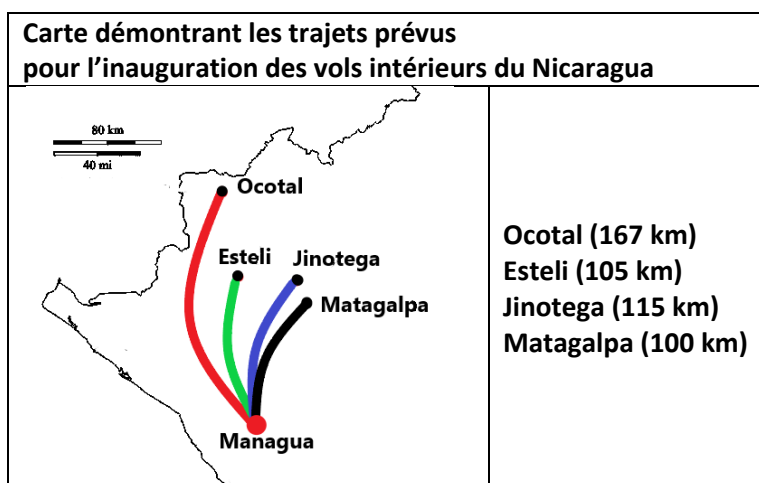


Figure 2 : pli préparé pour être transporté de Cuba vers l'Allemagne par le dirigeable Graf Zeppelin LZ-127. On peut voir en rouge les directives imprimées pour le maître de poste de Cuba ainsi que la destination finale en Allemagne. La marque de réception du 1^{er} juin démontre que le pli est arrivé avant le courrier transporté à bord du dirigeable.

Gardez l'œil ouvert car des plis tel que celui de la figure 2 sont quelquefois décrits et vendus comme ayant volé à bord du Zeppelin alors que ce n'est pas le cas!

L'inauguration des premiers vols intérieurs au Nicaragua

Le développement du transport de courrier par avion au Nicaragua a débuté en 1929 lorsque Managua a été incluse dans la ligne de transport du courrier américain vers l'Amérique centrale (contrat FAM-5). Toutefois ce n'est qu'en 1932 que des lignes intérieures sont entrées en service. Des vols inauguraux étaient prévus le 12 octobre entre Managua et les villes d'Ocotol, Esteli, Jinotega et Matagalpa. Le 12 octobre coïncidait avec le 440^{ème} anniversaire de la découverte de l'Amérique par Christophe Colomb.



Pour l'occasion, un timbre commémoratif a été émis (Sc. C31) : une surcharge a été appliquée sur le timbre de un cordoba de 1929 (Sc. C6). On peut lire « Inauguración Interior 12 Octubre 1932 Vale C\$ 0.08 ». Comme dans le cas du vol du Zeppelin en 1930, des administrateurs des postes, des marchands et des collectionneurs ont préparé des plis pour l'occasion. Au total, 253 plis et 15 colis ont été transportés sur l'un ou l'autre des quatre vols. La figure 3 présente un pli attribué à Ernesto Hammer, un marchand de Managua. On y note la marque postale spéciale violette apposée pour commémorer le premier vol postal intérieur.



Figure 3 : Pli préparé en vue du vol inaugural du 8 octobre 1932 de Managua vers Matagalpa adressé au maître de poste de Matagalpa

À première vue, ce pli semble accomplir ce pour quoi il a été préparé : illustrer le premier vol entre Managua et Matagalpa. Toutefois, ça se gâte quand on examine l'endos de l'enveloppe... On remarque immédiatement que les deux oblitérations de Matagalpa sont datées plus d'un mois après la marque de départ, soit les 15 novembre et 17 novembre 1932 (voir figure 4). Dans le cas de transport aérien, on s'attendrait à voir une marque du même jour ou du lendemain. Que s'est-il donc passé pour expliquer un tel écart?



Figure 4 : Verso du pli préparé en vue du vol inaugural de Managua vers Matagalpa qui nous montre la date d'arrivée à Matagalpa (15 novembre)

Le brouillard et des pluies importantes ont provoqué le report des vols inauguraux. On doit se rappeler que, dans les années 30, les terrains d'atterrissage consistaient en une surface de terre battue. Des averses pouvaient rapidement les transformer en une surface boueuse impraticable pour l'aviation. Ce n'est que le 18 octobre que les conditions météorologiques ont permis que les vols pour Ocotal et Esteli aient eu lieu. Toutefois, les terrains étaient toujours inondés dans le cas de Jinotega et de Matagalpa.

Dans un article publié en 1933, Harry Huber affirme que les plis vers Jinotega et Matagalpa ont été transportés par voie terrestre plutôt que par avion. La possibilité que les plis soient des faux a aussi été envisagée par Neil West en 1998. Cette option a été écartée parce que les timbres apposés sur les plis ne présentaient pas les caractéristiques identifiées sur les timbres falsifiés. Finalement, West affirme qu'un mois a été suffisant pour que les terrains aient séché et que les vols aient lieu. En utilisant l'horaire des vols négocié entre les autorités postales et la TACA (Transportes Aereos Centro Americanos), il conclut que les dates concordent avec les vols entre Managua et le Honduras. Un départ de Managua aurait donc eu lieu le 15 novembre vers le Honduras avec un arrêt à Matagalpa et les enveloppes auraient été transportées à Managua par le vol retour du 17 novembre.

On pourrait émettre quelques réserves sur l'opinion de West :

- Aucune adresse de retour n'est indiquée sur les enveloppes;
- Comme les enveloppes ont été transmises en envoi recommandé, on devrait s'attendre à voir une marque de réception à Managua au retour, la pratique étant d'apposer une marque à chaque étape du suivi.

Toutefois, comme le pli est adressé au maître de poste de Matagalpa, il se peut qu'Ernesto Hammer, l'expéditeur, ait transmis des directives pour le traitement de ses plis. Ainsi, les plis qu'il avait préparés ont pu lui être retournés dans une seule enveloppe. Ceci expliquerait l'absence d'adresse de retour et d'une marque de réception à Managua.

Conclusion

Tout philatéliste averti devrait être en mesure de détecter si l'information fournie par autrui est valide ou non. Dans le cadre de cet article, j'ai voulu démontrer qu'une enveloppe présentant des directives ou marques postales particulières pour souligner un événement spécial ne signifie pas nécessairement qu'elle avait été utilisée dans le but prévu. Pour ce faire, j'ai utilisé des exemples tirés de l'histoire postale du Nicaragua, un pays que je collectionne. Un examen des marques présentes sur les enveloppes, jumelé à une connaissance des circonstances du vol, devrait vous permettre de déterminer si l'objet que vous analysez reflète bien ce qu'il est censé représenter.

Bibliographie

BREITHAUPT, J. (1930), «Mit Graf Zeppelin nach Süd-u.Nord Amerika», Moritz Schauenburg KG, Lahr, 152 p.

FRÈVE, L. (1998), «How many Nicaragua 1930 Graf Zeppelin flight covers are there?», Nicaragua Study Group, Nicarao, vol. 30 N° 1, janvier 2021, Troy OH, pp. 2-9

HUBER, H. (1933), «Nicaragua, 1931-1932», the Gossip Printery, Weekly Philatelic Gossip, vol. XVII N° 44, 21 janvier 1933, Holton KS, pp. 1392-1396

WEST, N. (1998), «First Inland Airmail: "12 October 1932"», Nicaragua Study Group, Nicarao, vol. 7 N° 4, juillet 1998, Winchester VA, pp. 2-16



**Les Samedis du timbre
seront de retour bientôt.
« Surveillez les annonces »**