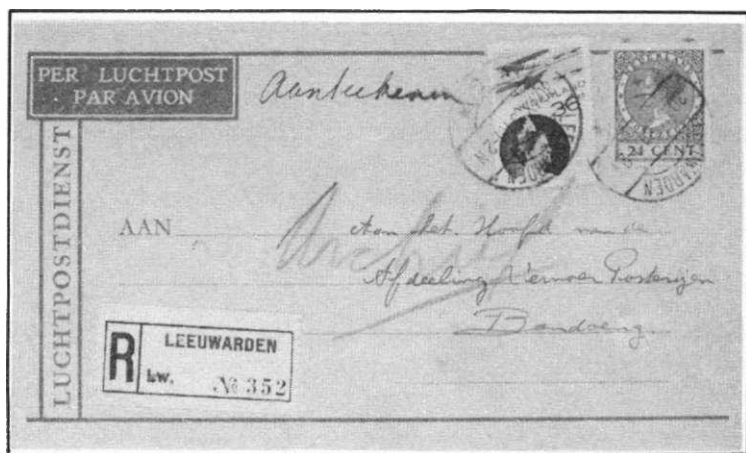


LUCHTPOST

* POSTVERVOER- 3

Aan het slot van het artikel in de vorige aflevering werd gewag gemaakt van de start op 25 september 1930 met een geregelde 14-daagse dienst op Indië. Daarbij werd een brief afgebeeld, die zowel de heen- als de terugvlucht had gemaakt. De ontwikkeling ging zo snel dat nauwelijks een jaar later, op 1 oktober 1931, met een wekelijkse dienst werd begonnen.



Een brief, die met de eerste vlucht van de wekelijkse dienst werd vervoerd. Aan de achterzijde het aankomststempel Bandoeng, 12 oktober 1931.



Vignetten van de PTT, betreffende de Luchtpostdienst naar Indië.

- a. Alle 7 dagen (blauw)
- b. Elke week (oranje)
- c. Service Aérien hebdomadaire (blauw)
- d. Wöchentlicher Luftpostdienst (groen)
- e. Weekly airmail service (oranje)

De eerste retourvlucht van de wekelijkse dienst vond plaats op 16 oktober 1931. Op 25 oktober landde het vliegtuig te Amsterdam.



Deze brief is met de eerste retourvlucht verzonden. Kreeg echter geen aankomststempel. Dit stempel kregen alleen aangetekende, poste restante en expresse stukken.

- GROEI

De Indië-route van de KLM werd een bedrijf, dat gekenmerkt werd door een pijlsnelle groei. Het gehele traject van 14000 km werd gevlogen in 12 dagen, welke tijdsduur steeds kleiner zou worden. Vanaf 12 juni 1935 werd tweemaal per week in beide richtingen gevlogen. Ongeveer 2 jaar later vanaf 2 oktober 1937 vonden de vluchten 3x per week plaats, met een reisduur van 5½ dag. Na een ontwikkeling van ongeveer 10 jaar was de reisduur met bijna een derde bekort, de snelheid bijna verdubbeld en de frequentie verzesvoudigd. Over pionierswerk gesproken.



Enveloppe van de eerste vlucht, 12 juni 1935 van de 2x wekelijkse dienst.



De postgiro maakte reclame voor de 2x wekelijkse dienst.

Op 2 October begint de driemaal wekelijkse dienst Nederland—Indië.

Bijzonderheden omtrent de winterdienstregeling op de andere routes.

Zoals wij reeds hebben gemeld, zal de K.I.M. op 2 October 1937 een driemaal wekelijkse dienst tusschen Nederland en Indië gaan vliegen, een uitbreiding derhalve van den reeds bestaanden tweemaal wekelijkschen dienst. De techniek van het verkeersvliegtuig, in het bijzonder die van het Douglas verkeersvliegtuig DC 3, is nu ver gevorderd, dat een dergelijke verhooging van de frequentie, waaraan zelfs de stoutmoedigste optimisten luttel jaren geleden niet durfden gelooven, verwezenlijkt kon worden.

Het behoeft geen betoog, dat deze vermeerderde frequentie aanleiding geeft tot een nauwer band tusschen het moederland en zijn koloniën. Evenwel in het bijzonder zal het economische leven, vooral in Nederlandsch-Indië, de profijten van deze frequentievermeerdering ten volle zienieten, want een

van de eerste resultaten in de praktijk, welke hieruit voortvloeien, is de uitschakeling van den mailing in Indië. Met ingang van 2 October zal deze dag slechts in de herinnering blijven voortbestaan, want de post op de Indische kanalen blijft voortaan ten hoogste 24 uren liggen en zal om den anderen dag reeds met een der Douglas-vliegtuigen der K.I.M. worden vervoerd. Alle twee dagen vertrekt een vliegtuig van de K.I.M. met post en passagiers van beide luchthavens te Amsterdam en te Batavia.

Mit zonder trots heeft de heer A. Plesman, directeur der K.I.M., deze mededeelingen in een persconferentie gedaan. Aan den driemaal wekelijkschen dienst hecht de directeur der K.I.M. groote waarde, ofschoon er aan een "vervoerszaak" als de K.I.M. toch nog altijd groot risico blijft verbonden. Op den duur verwacht de heer Plesman, dat de inkomsten

uit anderen hoofde (passagiers en vrachtwijze van het brievenvervoer zullen overtreffen. In dit opzicht was hij voor het jaar 1938 optimistisch gestemd.

De vertrekdagen van de nieuwe dienstregeling zijn zowel voor Amsterdam als voor Batavia bepaald op Dinsdag, Donderdag en Zaterdag, zoodat de aankomstdagen te Batavia vallen op Maandag, Woensdag en Vrijdag, en te Schiphol op Zondag, Dinsdag en Donderdag. Uit deze wijziging vloeit voort, dat een brief, welke des Zaterdag's uit Amsterdam wordt verzonden, op Vrijdag te Batavia wordt ontvangen. Indien men een spoedige behandeling van den brief wenscht, kan het antwoord Donderdag daaropvolgend weer te Amsterdam zijn. De brief heeft slechts 12 dagen noodig om beantwoord bij den afzender in Nederland terug te zijn.

Ook ten aanzien van het passagiersvervoer opent de verhoogde frequentie op de lijn Amsterdam—Batavia talrijke mogelijkheden.

van Plesman
van de K.I.M.
Sluisweg 2
Batavia N.O.I.

Enveloppe, beplakt met krantenbericht inzake de 3x wekelijkse dienst geadresseerd naar Batavia. Aan de achterzijde aankomststempel Batavia Centrum 8-X-1937 met stempelvlag: "Ook Uw pakketten per Luchtpost".

In 1928 werd in totaal 840 Kg post door de lucht op de Indiëlijn vervoerd, in 1937 was dit 137.624 kg. In vijf en een halve dag van Amsterdam naar Batavia. Het traject, dat een Oostindiëvaarder eertijds slechts kon bezeilen in vier gevaarvolle maanden. Bij slecht weer deed het zeilschip er wel eens een half jaar over (met alle gevolgen van dien, scheurbuik en andere ziekten aan boord). In 1937 werden de vluchten zo regelmatig uitgevoerd, dat toen reeds aankomst en vertrek op en van iedere luchthaven in uren en minuten tevoren kon worden aangegeven.

Op 13 november 1937 vond de vijfhonderdste vlucht Nederland-Indië plaats en op 27 november 1937 de



*Enveloppe Nationaal Luchtvaartfonds voor de heen-
vlucht van de "Torenvalk", met bijzonder stempel.*



Enveloppe Ned.Indisch Luchtvaartfonds voor de terugvlucht van de "Reiger", met bijzonder stempel Soerabaja. Verder werden bijzondere stempels gebruikt in Bandoeng, Batavia, Semarang, Palembang en Medan.

vijfhonderdsteretourvlucht. Uiteraard werden voor deze gelegenheid bijzondere enveloppen vervaardigd en werden hierop bijzondere stempels geplaatst.

- CONCURRENTIE

In 1931 verscheen in de dagbladen een bericht, dat de stoomvaartmaatschappijen "Nederland" en de "Rotterdamse Lloyd" een plan ontwikkeld hadden om een Zeppelindienst naar Indië in het leven te roepen. De tocht zou gemaakt worden in 4½ dag, dus een belangrijke versnelling, gezien het feit, dat de vliegtocht naar Indië in die tijd nog 7 of meer dagen duurde. Een indrukwekkend en zeer kostbaar project. Dit was niet het enige plan, waarvan de KLM de concurrentie te vrezen had. Door het ingebruiknemen van speciale postvliegtuigen wilde men het postvervoer naar Indië versnellen.

- DE POSTJAGER

Het comité "Snelpost Nederland-Indië" stelde dat het KLM systeem (gemengd vervoer van passagiers en post) niet gevolgd moest worden, maar kwam met het ontwerp voor een speciaal snelpostvliegtuig, dat geen passagiers zou kunnen meenemen. Constructeur Slot bouwde bij Pander in recordtijd de "Postjager". Op 9 december 1933 vertrok de "Postjager" van Schiphol voor de eerste snelle postvlucht naar Indië. Onze PTT had voor het speciale luchtpostzegel, de bekende driehoekzegel van 3G cent gezorgd, alsmede voor een onmogelijk klein bijzonder luchtpoststempel, dat met rode stempelinkt gebruikt op het groene zegel nauwelijks te lezen was.



"Postjager" - vlucht Amsterdam-Batavia. Vroegst bekende afstempeling van het driehoekszegel. Kleinste Nederlandse vernietigingsstempel.

Door motorstoring moest reeds op de dag van vertrek een noodlanding bij Taranto in Italië gemaakt worden. De motor was niet te herstellen en het duurde tot 27 december voordat een nieuwe motor gemonteerd was en de reis kon worden voortgezet.

Inmiddels had de "IJsvogel" een Fokker van de gewone lijndienst van de KLM de post voor Indië van de "Postjager" overgenomen. Uit Nederland was echter voor



Voorzijde briefkaart Pander "Postjager"-vlucht.



Sympathiebetuiging aan de "Postjager"-bemanning te Taranto.

de inmiddels gerepareerde en zonder lading zijnde "Postjager" per trein naar Taranto een flinke hoeveelheid post - waaronder vele speciale kaarten met sympathiebetuigingen - gezonden, die op 31 december veilig met de "Postjager" te Batavia arriveerde. Deze post kreeg geen bijzonder stempel en geen aankomststempel. De kaarten, welke door Ton van Tast zijn getekend en de handtekening van de bemanningsleden bevatten, geven een goed beeld van het luchtpostvervoer op de Indiëlijn.

- ZILVERMEEUW - PELIKAAN

De opvattingen over gemengd passagiers-postvervoer en uitsluitend postvervoer groeide bijna uit tot een concurrentiestrijd. Het zal duidelijk zijn, dat de KLM zich niet gelukkig voelde toen op 9 december 1933 de "Postjager" met zoveel post naar Indië vertrok. De KLM had in de jaren 1931-1933 niet zoveel succes geboekt. Er waren moeilijkheden geweest met personeel en de Fokkers waren te traag. Inmiddels echter waren snelle vliegtuigen voor gemengd vervoer gereedgekomen en aan nieuwe exemplaren van het type "Postjager" werd niet meer gedacht. De KLM hoopte door het inzetten van een nieuwe gestroomlijnde Fokker - de "Zilvermeeuw" - de scheepvaart en de snelpostijveraars de pas af te snijden.

Toen het Nederlandse publiek vernam, dat de KLM evenals het Studie-Comité Snelpost Nederland -Indië een snelle Kerstvlucht wilde maken was de belangstelling voor de luchtvaart weer opgewekt en men volgde met grote belangstelling de acties van partijen. Op 18 december 1933 stond de "Zilvermeeuw" klaar om te vertrekken. Vlak voor het vertrek brak een kamwiel in de middenmotor en het vliegtuig kon niet vertrekken.

De "Zilvermeeuw" werd vervangen door de oude "Pelikaan", één van de gewone diensttoestellen van de Indië-route.



KLM-sluitzegel

Versnelde KLM Kerstvlucht.

Een korte dialoog tussen de directeur van de KLM Plesman en Smirnoff: "De post moet weg Smirnoff. Doe je best en zie het vóór Kerstmis te halen".
 "Dat doe ik". Een laatste groet. "Good luck mannen".
 Een half uur later steeg de "Pelikaan" op van Schiphol met 30.933 poststukken aan boord.

Zoals hiervoor vermeld had de "Ijsvogel" de post van de "Postjager" overgenomen en zat daarmee in Calcutta toen zij door de "Pelikaan" werd ingehaald.



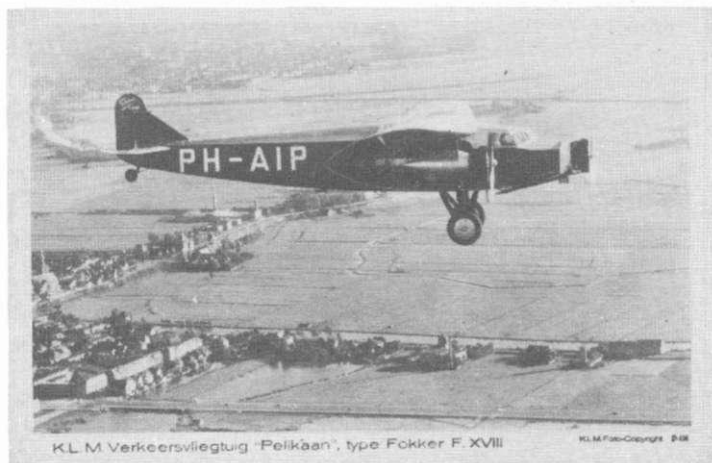
Speciale enveloppe voor de vlucht van de "Zilvermeeuw" met bijzonder stempel.

In een uurtje werd de mail overgeladen en na een vlucht van 74 uur en 42 minuten arriveerden Smirnoff en de zijnen op 22 december veilig met de "Pelikaan" te Batavia.

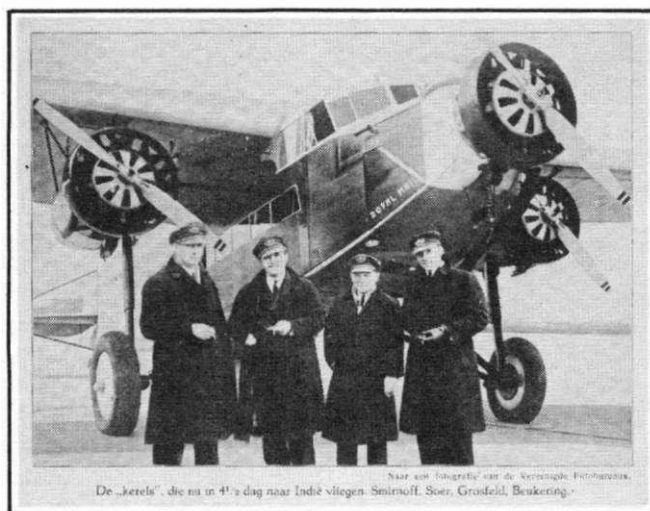
Een fantastische prestatie.



*Post uit Luxemburg. Speciale enveloppe.
Bijzonder stempel. Handtekening Smirnoff.*



De "Pelikaan".



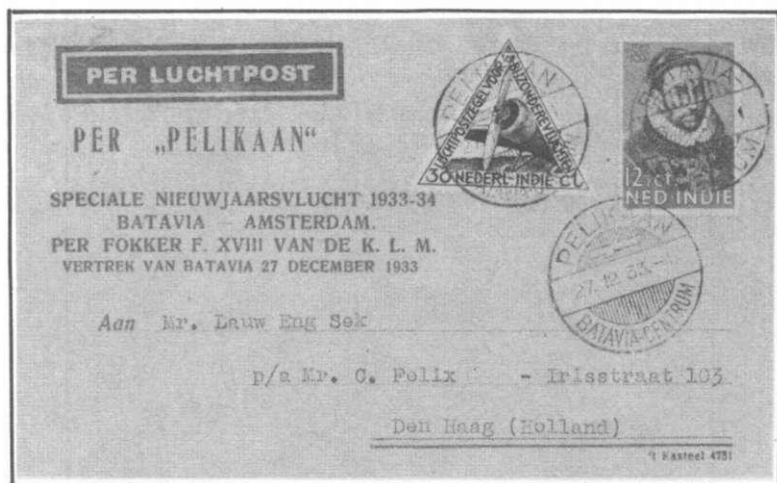
De bemanning van de "Pelikaan".

Het Nederlandse volk was luchtvaart-minded als nooit te voren. De "Pelikaan"-bemanning had ervoor gezorgd, dat de KLM weer opgelucht kon ademen. De strijd tegen de scheepvaartmaatschappijen was op een alles-zeggende wijze gewonnen.

Inmiddels was de "Postjager" ook weer in de lucht. Deze volbracht de vlucht in een recordtijd van 45 uur en 55 minuten (vliegreuren) en kwam op 31 december te Batavia aan.

De "Pelikaan" was op 27 december alweer aan de thuisreis begonnen met aan boord 97.294 brieven en kaarten, ruim 500 kg post. Er was zoveel post verzonden, dat de PTT geen tijd had om alle driehoekzegels van een bijzonder stempel te voorzien.

Voor allen, die er bij waren of de radio-reportage hebben gevolgd zal de avond van de 30ste december 1933 onvergetelijk blijven. Smirnoff naderde in de donkere winteravond Schiphol. Enige landingspogingen mislukten, omdat de laaghangende mist alle zicht ontnam. Eensklaps doemde de "Pelikaan" op uit de mist en gelukte het Smirnoff om een meesterlijke landing te volbrengen.



De terugvlucht van de "Pelikaan". Speciale enveloppe met bijzonder stempel Batavia Centrum. Andere bijzondere stempels waren: Medan, Bandoeng en Palembang. Voor de "Zilvermeeuw" waren in Indië vier stempels aangemaakt gelijk aan die van de "Pelikaan". Daar de "Zilvermeeuw" niet gevlogen heeft zijn ze nooit gebruikt.



Indische PTT folder inzake de terugvlucht.

De "Postjager" vloog op 6 januari 1934 terug. Na 45 vliegreizen werd op 11 januari 1934 op Schiphol geland.



Enveloppe van de terugvlucht met bijzonder stempel Batavia-Centrum. Op de achterzijde aankomststempel 11 januari 1934. Andere bijzondere stempels zijn Bandoeng en Medan.

In een volgend artikel zal een ander hoogtepunt in het bestaan van de KLM, de deelname van de "Uiver" aan de Londen-Melbourne Race, worden behandeld. Gok zal dan aandacht worden geschonken aan de deelname van de "Postjager" aan deze race.

Helaas moet dan ook het een en ander over de rampen, die de KLM in de beschreven periode getroffen hebben, worden verteld en enkele stukken beschreven, die in min of meer beschadigde toestand de rampen hebben overleefd.

A.Bosman

H.J.de Jager