

# LUCHTPOST

- DE OORLOGSJAREN.

Toen in september 1939 de tweede wereldoorlog uitbrak werd het voor de KLM onmogelijk om op alle lijnen te blijven vliegen. Alle Europese luchtdiensten, met uitzondering van die naar België, Engeland en Scandinavië werden gestaakt. Het beginpunt van de Indiëlijn werd verplaatst naar Napels. Toch werd op 4 september de lijn Curaçao - Paramaribo geopend.



Een brief vervoerd met de eerste vlucht Curaçao - Paramaribo.



Een brief vervoerd met de terugvlucht op 5 september.

### 10 MEI 1940.

### DUITSE VLIEGTUIGEN HEBBEN HEDENMORGEN SCHIPHOL GE-BOMBARDEERD.

Op 10 mei 1940 werden alle KLM diensten vanuit Amsterdam gestaakt. Bij het bombardement van Schiphol werden 18 vliegtuigen vernield, 11 vliegtuigen werden door de Duitse bezettingstroepen gevorderd, terwijl 14 vliegtuigen zich op de Indië-lijn Napels - Djakarta en in Engeland bevonden.

Tijdens de bezetting bleef de KLM vliegen. Eerst nog in het voormalig Oost - Indië, natuurlijk in de West en vanuit Engeland naar Lissabon en Gibraltar. In 1943 werd een KLM machine, de "Ibis", onder gezagvoerder Tepas boven de Golf van Biskaye neergeschoten. Dertien passagiers kwamen om waaronder Alfred

Chenhalls, een man die veel op Churchill leek en de bekende filmster Leslie Howard.

Over deze vlucht met nummer 777 is door Ian Colvin een boek geschreven, dat onder de titel "Vlucht 777" in het Nederlands is vertaald en voorzien van een voorwoord van Viruly.

Deze schrijft hierin onder meer:

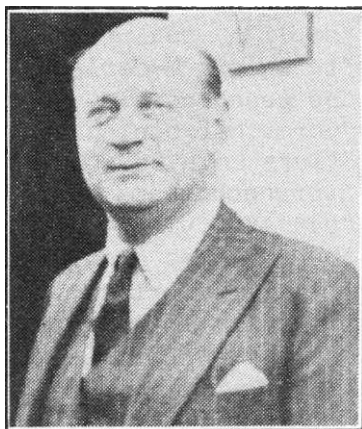
"Zijn belangstelling voor het lot van Leslie Howard, Tepas'passagier, heeft hem ertoe gebracht, uitzonderlijk veel moeite te doen in een richting, waarin te weinig Nederlandse stappen zijn gezet. Want in de geschiedenis van de Nederlandse Luchtvaart vormt het boeiende verhaal van Koene Dirk Parmentiers Engelse KLM in oorlogstijd ongetwijfeld een veronachtzaamd gebied. Het verhaal van de om en nabij 1600 vluchten, die door Parmentiers kleine vaderlandse groep vanuit het fort Engeland naar het neutrale Portugal en dat ander fort Gibraltar werden uitgevoerd en waarvan er maar één - vlucht 777 met Tepas en Howard - mislukte, is op de een of andere manier ver onvoldoende onder de aandacht gekomen van ons volk, dat Parmentier terecht als nationale held heeft ingehaald na zijn Uivervlucht naar Melbourne, maar dat er zich geen rekenschap van heeft gegeven, dat de waarde van zijn tweede grote pres-tatie, zijn organisatie en uitvoering van de Lissabonvluchten die van de spectaculaire Uivervlucht verre en verre overtrof".

- DE OPBOUW NA 1945.

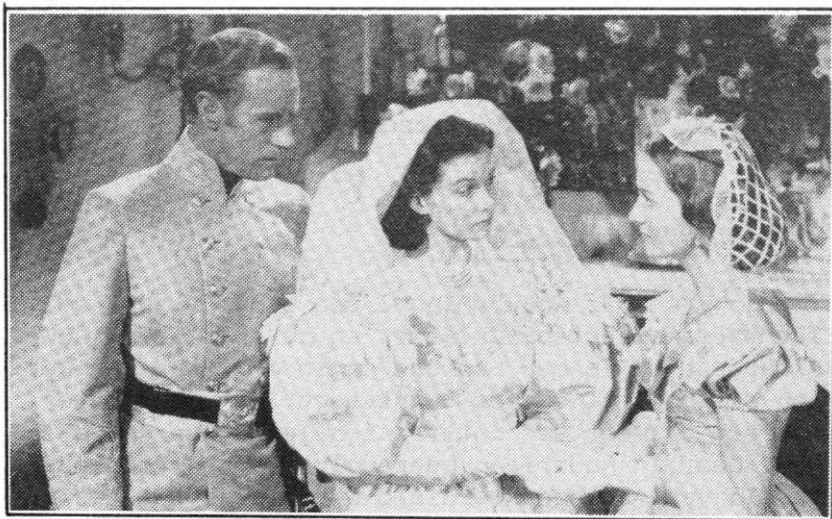
Op 5 mei 1945 was Schiphol één grote ruïne, maar luchthavendirecteur Dellaert en de bezielende KLM-directeur A.Plesman bouwden onmiddellijk samen weer aan de toekomst van de luchtvaart. Een jaar later heerste er weer een internationale drukte op Schiphol. Daar in Nederland tengevolge van het oorlogsgeweld veel bruggen vernield waren, was het treinen wegverkeer vrijwel lamgelegd. Een reis van den Haag naar Groningen of Maastricht eiste per trein en bus ongeveer 24 uur.



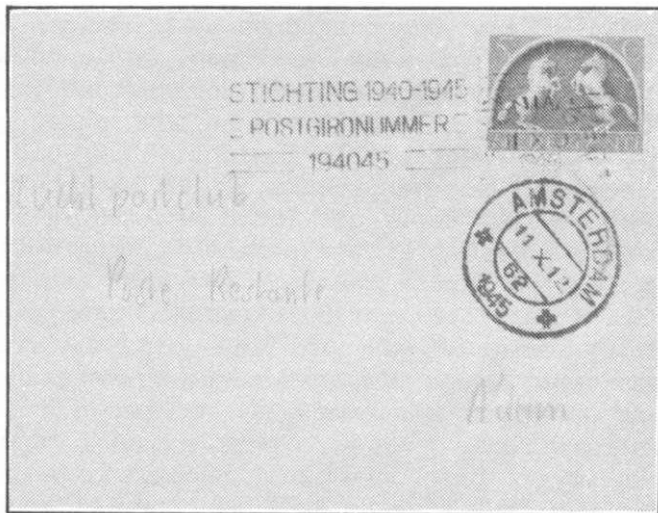
Quirinus Tepas, sedert 1925 in dienst der KLM, gezagvoerder van de neergeschoten "Ibis".



Alfred. Chenhalls "de man, die op Churchill leek".



Leslie Howard als Ashley in "Gejaagd door de wind", het grootste boek- en filmsucces aller tijden,



*Een brief vervoerd bij de opening van de Luchtlijn naar en van Groningen op 11 oktober 1945 van Groningen naar Amsterdam.*

**Door het instellen van vliegdiensten voor het vervoer van post en passagiers naar het noorden, oosten en zuiden van ons land, werd de noodtoestand enigszins opgeheven.**

**Op 26 september 1945 werd de vliegdienst Amsterdam-Eindhoven - Maastricht geopend en op 11 oktober kwam daar de lijn Amsterdam - Leeuwarden - Groningen bij. Een week later volgde de luchtdienst op Enschede.**

Inmiddels werden de bruggen, zij het vaak voorlopig, hersteld en kwam het trein- en wegverkeer weer op gang. De PTT vond het niet nodig deze noodmaatregel langer te laten bestaan en op 31 december 1945 werden de laatste postvluchten in het binnenlands verkeer gestaakt.

Plesman zat intussen niet stil. Met inzet van veel energie wist hij van de Amerikaanse regering 14 Skymasters los te krijgen, zodat ook de verbindingen met Java en de West weer konden worden hervat.

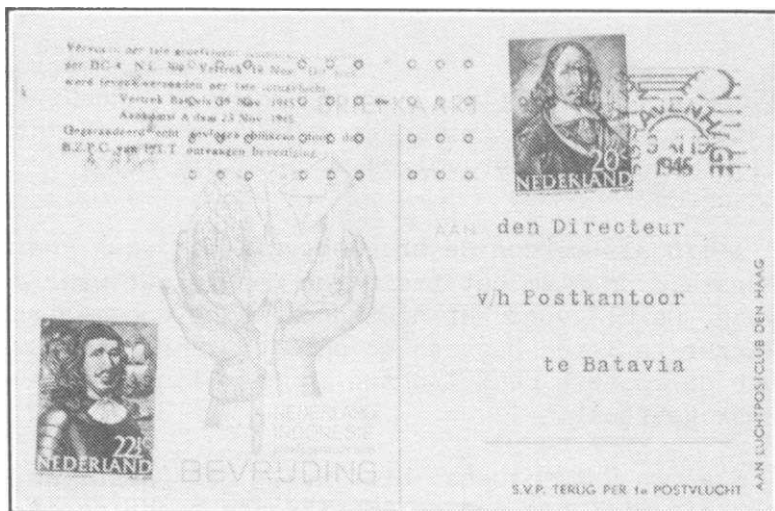
Parrnentier werd opgedragen de verbindingen met het Verre Oosten te gaan verkennen. Op 10 november 1945 gaf Plesman het startsein voor het vertrek van de Skymaster NL - 300, die 58 postzakken vervoerde, waarvan het totale gewicht 960 kg bedroeg. De proefvlucht was een succes. Op 19 november kwam het toestel terug uit Indië met 195 kg post. Het was de meest primitieve zending, die ooit uit Indië in Nederland aankwam. De post zat in allerlei smoezelige zakken, die niet verzegeld waren. Er was zelfs een karbiesje bij, dat prutserig met een touwtje was dichtgebonden. De meeste brieven waren zonder postzegel. Men had niets meer. Uiteraard werd er geen strafport geheven, maar alle brieven werden bij aankomst in Nederland gestempeld. Op vele van deze stukken komt een stempel voor met de volgende tekst:

"Verzonden per 1 ste proefvlucht Amsterdam - Bata-  
"via per DC 4 NL 300. Vertrek 10 november 1945.

"Dit stuk werd tevens verzonden per 1 ste terug-  
"vlucht.

"Vertrek Batavia 19 nov. 1945

"Aankomst A'dam 23 nov. 1945



Kaart vervoerd met de eerste proefvlucht Nederland - Indië met het hierboven vermelde stempel.

Op 28 november 1945 werd een geregelde dienst 2 x per week geopend op Batavia. De reistijd met de Skymaster van 4 dagen, werd teruggebracht tot 2½ dag met de Constellation.

Door politieke gebeurtenissen was de KLM van 29/1 tot 20/7 1949 genoodzaakt 137 vluchten naar Indonesië te maken via Khartoem - Mauritius, waardoor het grootste oceaantrajekt ter wereld ( 5534 km ) moest worden bevlogen. Gezagvoerder de Haas met de Constellation Franeker was de eerste die deze afstand over de Indische Oceaan, een gebied waar geen weerscheperen zijn, in 15 uur en 45 minuten heeft gevlogen. Deze vlucht kan gerangschikt worden onder de categorie "historische vluchten".

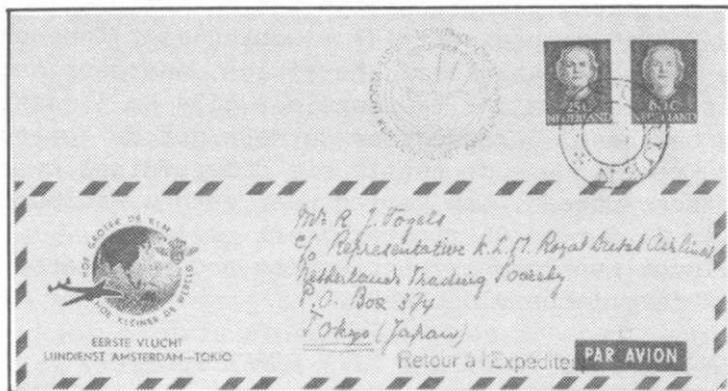
- PLESMAN BOUWDE VOORT AAN ZIJN WERELDBEDRIJF.

Binnen Europa werden in de jaren 1945 - 1948 talrijke eerste vluchten, heropeningsvluchten, gemaakt. Voor deze vluchten is geen bijzonder stempel verstrekt. Er was zoveel werk aan de opbouw van het KLM net, dat men nauwelijks aan feestelijke openingsvluchten dacht.



20 mei 1949 Amsterdam - Paramaribo - Willemstad.

Na deze jaren werden tal van vluchten gemaakt, waaruit de groei van de KLM blijkt, waarvoor speciale enveloppen en bijzondere stempels verstrekt werden.

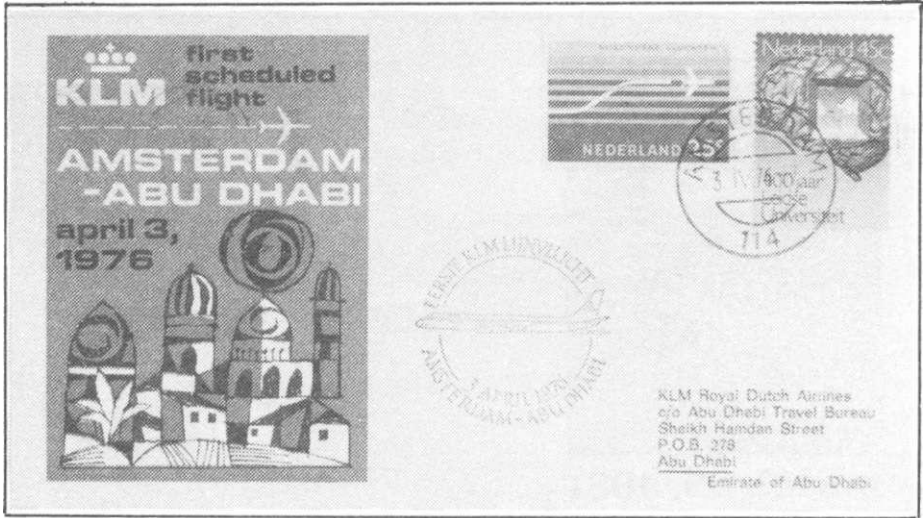


4 december 1951 Amsterdam - Tokio.



27 oktober 1952 Amsterdam - Mexico. Post uit Oostenrijk via Amsterdam.





3 april 1976 Amsterdam - Athene - Abu Dhabi.



2 november 1985 Amsterdam - Malta,

# AMSTERDAM ATLANTA

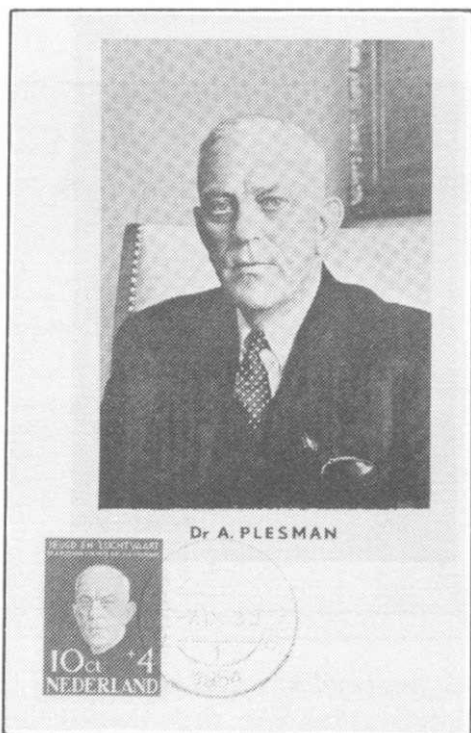


march 29, 1981



KLM Royal Dutch Airlines  
Paschree Centre, Suite 400  
Marin Tower  
22 Paschree Street  
NE Atlanta  
Georgia 30303  
USA

24 maart 1981 Amsterdam - Atlanta.



In 1954 werd Plesman  
herdacht met een der  
zegels voor het  
Nationaal Luchtvaart -  
fonds.

Op 31 december 1953 overleed Dr. Albert Plesman,  
de stuwende kracht achter de KLM.

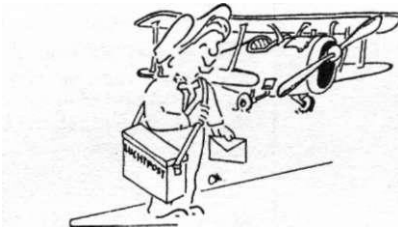
Het werk van Plesman wordt op voortreffelijke wijze voortgezet door zijn opvolgers. De KLM na de oorlog kent alleen maar groei.

De bekende KLM-piloot Iwan Smirnoff zegt hiervan:  
"De groei van de KLM is een roman in de geschiedenis  
"van de na-oorlogse luchtvaart, de geschiedenis van  
"hardnekkig doorzetten".

En met zijn woorden besluiten we deze serie lucht-  
postartikelen.

A. Bosman

H. J. de Jager.



# Bloemenmagazijn en Plantenkas



bv bloemisterij

## AALBERS

hatertseweg 275  
telefoon 55 02 75 • nijmegen