

# LUCHTPOST

## \* HET VLIEGTUIG

**H**ad ik vleugels als een duif, dan zou ik wegvliegen en rust vinden, schreef de psalmdichter van het Oude Testament. Vanaf de vroegste tijden is de mens jaloers geweest op het gemak waarmee de vogels het luchtruim doorkruisen en droomde ervan dit ook te kunnen.

### - *FLADDEREN*

Er zijn er veel geweest, die het niet alleen bij dromen lieten en hele hordes ondernemende lieden tartten dan ook de zwaartekracht. Ze sprongen van torens en hoge kliffen. Bedekt met veren, met zelf gemaakte vleugels of gehuld in wijde mantels probeerden zij te zweven. Ze waren dapper en roekeloos maar hadden jammer genoeg geen flauw benul van de grondbeginselen van het vliegen. Gebroken benen en schedels waren het gevolg van hun roekeloosheid.

Toch zetten hun mislukkingen ook anderen weer aan het denken. Wat hadden zij over het hoofd gezien? Waren de vleugels te klein of de spieren te slap? In plaats van vleugels aan te doen begon men met het ontwerpen van voertuigen, waarmee men hoopte te kunnen vliegen. Aan het eind van de vorige eeuw sprak men er in ons land over, dat er nog eens een kar zou komen, die vooruit zou gaan zonder dat paarden hem trokken. Dat zou de auto worden, de trein was al ingeburgerd. Wie in ons land wist toen dat er reeds omstreeks 1800 reële ideeën over vliegtuigen bestonden?

### - *VLIEGEN*

In 1890 steeg er voor de eerste keer een gemotoriseerd vliegtuig van de grond op en in 1903 maakte

• rville Wright de eerste gemotoriseerde vlucht. Hij bleef 12 seconden met de Flyer in de lucht op een hoogte van 40 meter.

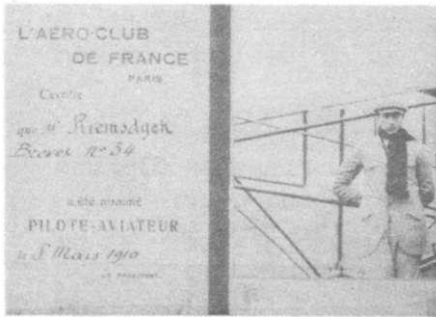
De eerste vlucht, die van grote betekenis voor de luchtvaart zou zijn werd door de Fransman Blériot gemaakt. In 1909 stak hij het Kanaal over.



*Een kaart, waarop de familie Blériot staat afgebeeld en gedateerd 20 oktober 1909.*

#### - NEDERLANDSE AVIATEURS

Na de berichten uit Amerika en Frankrijk over de geslaagde vliegpogingen in de jaren 1903 - 1909 duurde het niet lang of de eerste ondernemende Nederlanders gingen naar Frankrijk om te leren vliegen. Toch was het een Fransman Graaf Charles de Lambert, die het eerst boven Nederland vloog. Hij kwam op uitnodiging van een industrieel ter gelegenheid van het 40 jarig bestaan van diens suikerfabriek in 1909 naar Nederland. Hij maakte een vlucht, die slechts drie en een halve minuut duurde, maar Nederland had aan de vliegerij "geroken".



Het *brevet van van Riemsdijk*

De vlucht van de Lambert had wel het een en ander tot gevolg.

Jhr. F. L. van Riemsdijk die in Parijs studeerde, ging in Amerika proberen de aviatie onder de knie te krijgen en na zijn terugkeer in Frankrijk was hij de eerste Nederlander, die op 8 maart 1910 zijn brevet haalde.

Hoewel hij veel demonstraties in het buitenland heeft gegeven, heeft hij nooit boven Nederland gevlogen. Dat was weggelegd voor een andere dappere landgenoot.

J. W. E. L. Hilgers hield zijn eerste demonstratievlucht op de heide in Ede. Op een hoogte van 10 meter cirkelde hij 5 minuten rond en legde daarbij een afstand af van vier km.

Op het moment van deze vlucht was Jan Hilgers nog niet in het bezit van een vliegbrevet, maar hem werd bekend dat door een ander een poging zou worden gedaan om een vlucht te maken. Dat was voor hem reden genoeg om op 29 juli 1910 het lucht-ruim te kiezen. Dat was in die tijd geen eenvoudige zaak. Alles, maar dan ook alles, hing van het weer af en meerdere malen moest de vlucht worden uitgesteld, tot Hilgers tenslotte de poging waagde en ook slaagde.



*Jan Hilgers, de eerste Nederlander, die boven ons Land vloog.*



*Clement van Maasdijk*

Dat was maar goed ook, want een dag later op 30 juli 1910 vloog Clement van Maasdijk boven Heerenveen.

Hoewel het hem niet gelukt was om de eerste Nederlander te zijn, die boven Nederland vloog, is hij wel op een andere, maar wel zeer tragische wijze de geschiedenis ingegaan. Na meerdere succesvolle demonstraties stortte hij bij Arnhem neer en vond daarbij de dood.

Hij was de eerste Nederlander, die met een vliegtuig verongelukte.

De Belgische vliegenier Jan Olieschlagers was ook in Nederland erg populair en kreeg de bijnaam van de Antwerpse duivel.

#### **- OORLOGSJAREN**

De jaren van de eerste wereldoorlog droegen er niet bepaald toe bij, dat het vliegen populair werd. Er werd heel wat gevochten in de lucht, al was Nederland er niet bij betrokken.

Tijdens de oorlogsjaren kwamen een tweetal bekende figuren A.Plesman en luitenant-vlieger M.L.J.Hofstee met het plan het vliegtuig voor vredelievende doeleinden te gebruiken en men had daarbij het vervoeren van passagiers, post en vracht op het oog.

Gm de Nederlanders voor dit plan te winnen, zag men wel in, dat er een grondige propaganda moest worden gevoerd. Men besloot tenslotte om een tentoonstelling te organiseren.

- E.L.T.A.

Op 1 augustus 1919 werd de Eerste Luchtvaart Tentoonstelling Amsterdam geopend. Dit evenement werd een groot succes en het gestelde doel om Nederland rijp te maken voor de luchtvaart werd inderdaad bereikt. Het tentoonstellingsterrein werd in de 42 dagen dat de E.L.T.A. duurde door 500.000 personen bezocht. Vierduizend bezoekers waagden zich aan een rondvlucht boven Amsterdam en zagen de stad nu eens op een andere manier.



Een afbeelding van de catalogus van de E.L.T.A. te Amsterdam. Dit boekwerkje omvatte 196 pagina's voorlichting, foto's en advertenties.



*De ter gelegenheid van de E.L.T.A. door de P.T.T. ter beschikking gestelde stempel op een echt gelopen stuk.*



*Eet bezoek van H.M. de Koningin Wilhelmina aan de tentoonstelling. Rechts generaal Snijders en links A.Plesman.*

#### **- TOEKOMST**

De E.L.T.A. had laten zien wat de luchtvaart was en wat mogelijk was. Een van de resultaten was de oprichting op 7 oktober 1919 van de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, kortweg K.L.M. genoemd. De heer A.Plesman werd de eerste directeur.

Een bijzonderheid is, dat de K.L.M. vanaf de oprichting het predikaat "Koninklijke" heeft gevoerd. Dit predikaat wordt alleen toegekend aan ondernemingen, die gedurende tal van jaren bewezen hebben van buitengewoon nationaal belang te zijn.

Op 17 mei 1920 werd de lijn Amsterdam-Londen geopend met door de K.L.M. gehuurde toestellen en bemanningen. De K.L.M. had zelf nog geen toestellen en beschikte ook niet over voldoende geschoold personeel.



Een van de eerste naar Engeland vervoerde poststukken. Vertrekstempel Amsterdam  
6 juli 1920. Aankomststempel Londen  
7 juli 1920.

In dit artikel is in vogelvlucht een overzicht gegeven van de eerste jaren van de luchtvaart tot 1920. In enkele artikelen, die hierop volgen, zal U geschetst worden hoe de ontwikkeling van 1920 tot heden is geweest. Dat daarbij in de eerste plaats aandacht geschonken zal worden aan het vervoer van de post spreekt voor zich.

A. Bosman

H. J. de Jager