

LUCHTPOST

* POSTVERVOER - 2

De prestaties van onze vliegers op de Indië-lijn hebben tot een snelle postverbinding tussen Nederland en Indië geleid. Na het succes van van der Hoop in 1924 ging men er zich op bezinnen hoe men de tijd, die tussen verzenden en afleveren van de post lag, kon verkleinen.

Hetzelfde had men ook gedaan met het vervoer per schip en het resultaat was dat de duur van de overtocht Nederland-Indië steeds verder was teruggebracht totdat tenslotte een duur van ongeveer 24 dagen was bereikt.

In 1926 en 1927 werden vervoer per schip en per vliegtuig gecombineerd. Er kwamen toen zogenaamde "aanbreng en afhaal" - vluchten. Per vliegtuig werd



"Aanbrengvlucht" Rotterdam-Marseille en "Afaal-
vlucht" Sabang-Soerabaja. Vertrek 13 maart 1927
en op achterzijde aankomststempel Weltevreden
6 april 1927.

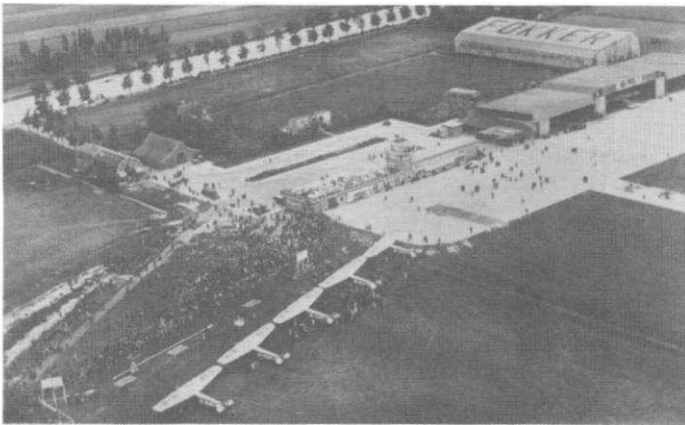
de post naar Marseille gevlogen, vandaar per schip naar Sabang gevaren en vervolgens weer per vliegtuig naar de bestemming in Indië gebracht. Ook in omgekeerde richting werd hetzelfde systeem toegepast.

Op deze wijze werd een winst van vijf dagen bereikt en de duur teruggebracht tot ruim 19 dagen.

- *KNILM*

Met de ervaringen opgedaan in de beschreven vluchten van van der Hoop, Lear Black en Koppen - hij maakte in oktober 1927 met zijn Postduif een recordvlucht in 10 dagen - durfde de KLM het wel aan een aantal proefvluchten naar Indië te maken en in 1928 werd hiermede begonnen. Toen Koppen zijn hierboven genoemde recordvlucht maakte was bij de landing in Batavia de directeur van de KLM onder de aanwezigen. De heer Plesman was naar Indië gereisd, omdat de organisatie van het luchtverkeer binnen de archipel moest worden geregeld. Het resultaat van het bezoek was de oprichting van de KNILM (Koninklijke Nederlandsch - Indische Luchtvaart Maatschappij).

Vier Fokker F VII b/3m toestellen werden besteld en er werd besloten deze vier vliegtuigen op eigen kracht met de post naar Indië te laten vliegen. Aan deze vier éénrichtingsvluchten Nederland - Indië zou de KLM één retour-postvlucht toevoegen.



De vijf 3-motorige Fokker F VLI-b postvliegtuigen tijdens de vlootshouw op het vliegveld Schiphol in 1928.

De vijfde vlucht vond op 11 oktober 1928 plaats - de "heen en weer" vlucht voor de Posterijen - en was eigenlijk de eerste Postvlucht Amsterdam-Batavia v.v. Op de heenvlucht was 300 kg. post (ruim 21.000 brieven) aan boord. Na een oponthoud van zes dagen te Bagdad, waar het vliegtuig, tengevolge van de gebrekkige grondorganisatie schade had opgelopen, werd op 28 oktober 1928 in Batavia geland.

L U C H T P O S T					
VIJF VLUCHTEN					
NEDERLAND-NED.-INDIË					
1928					
	1e VLUCHT	2e VLUCHT	3e VLUCHT	4e VLUCHT	5e VLUCHT
VAN AMSTERDAM	13 SEPT	20 SEPT	27 SEPT	4 OCT	11 OCT
TE KARACHI	17 SEPT	24 SEPT	1 OCT	8 OCT	15 OCT
TE CALCUTTA	20 SEPT	27 SEPT	4 OCT	11 OCT	18 OCT
TE RANGOON	21 SEPT	28 SEPT	5 OCT	12 OCT	19 OCT
TE BANGKOK	22 SEPT	29 SEPT	6 OCT	13 OCT	20 OCT
TE MEDAN	23 SEPT	30 SEPT	7 OCT	14 OCT	21 OCT
TE PALEMBANG	24 SEPT	1 OCT	8 OCT	15 OCT	22 OCT
TE BATAVIA	25 SEPT	2 OCT	9 OCT	16 OCT	23 OCT

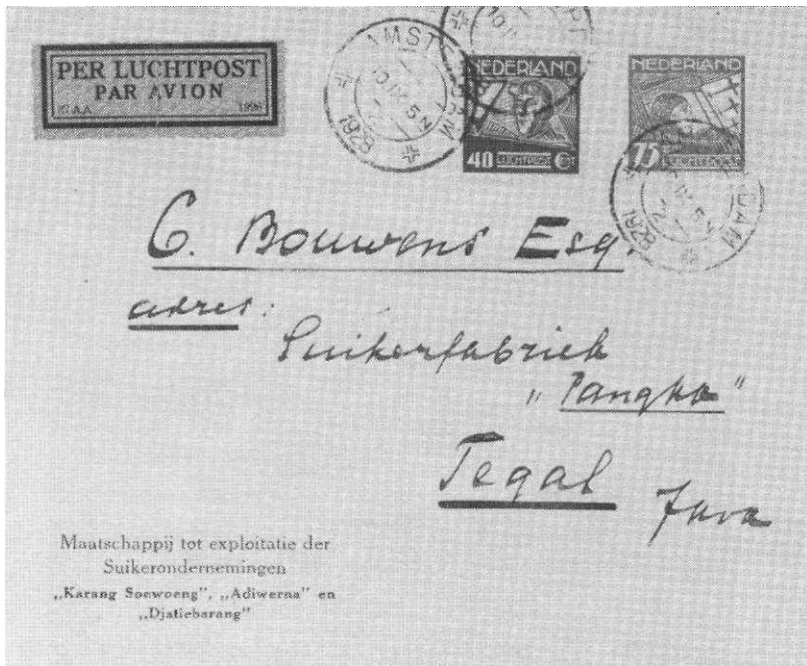
	<p style="font-weight: bold; font-size: 1.2em;">L U C H T R E C H T</p> <p>(BOVEN HET GEWONE PORT)</p> <p>TE VOLDOEN DOOR MIDDEL VAN LUCHTPOSTZEGELS</p>	
<p>VOOR BRIEFKAARTEN EN POSTWISSELS . . . 40 CENT</p> <p>VOOR ANDERE STUKKEN PER 20 GRAM . . . 75 CENT</p> <p>ADRES TE VOORZIEN VAN DUIDELIJKE AANWIJZING OF ETIKET: PER LUCHTPOST</p> <p>VERZENDT UW CORRESPONDENTIE MET DEZE VLUCHTEN U BEVORDERT DAARMEDE DE TOTSTANDKOMING VAN EEN SNELLE LUCHTVERBINDING TUSSEN NEDERLAND EN NEDERLANDSCH-INDIË</p>		
		

Folder van de PTT betreffende vijf proefvluchten naar Indië in 1928.

De terugvlucht van de H-HAEN begon op 7 november 1928 met ongeveer 300 kg. post aan boord. De landing op Schiphol was op 16 november 1928.

- KERSTVLUCHT

De belangstelling voor deze hiervóór beschreven vijf vluchten was zo groot, dat de KLM besloot om in 1928 nog een tocht te organiseren speciaal voor de kerstpost. Op 11 december 1928 vertrok het vliegtuig van Schiphol met 250 kg. post aan boord. Na veel pech onderweg landde men tenslotte in Batavia op 30 december, juist nog voor de oudejaarsavond. De terugreis, die op 9 januari 1929 aanving, verliep aanmerkelijk sneller, maar toch waren er weer verschillende dagen vertraging doordat de Turken in Konstantinopel erg moeilijk deden, terwijl ook de lange koude winter een rol speelde. De aankomst op Schiphol was op 22 januari 1929.



Brief vervoerd met de eerste proefvlucht naar Indië in 1928. Vertrek: Amsterdam 13 september 1928. Aankomst: Batavia 25 september 1928.

Per Luchtpost Nederland-Nederlandsch Indië van 11/10 '28

AANGETEKEND

PER LUCHTPOST
PAR AVION
57AA 1928



den Heer



R. F. J. Kenberg
Gedingestraat 6
Nw. Ketabarg

R Amsterdam-Zuid
Asd.Z. N.580

Soerabaya / Ind.

Per Luchtpost

Antwerpen.



3279



De Heer H. C. Praasterink

NED. INDIE. Weltevreden
R 325 GRAM 10

s-GRAVENHAGE
1136 * XI
PER LUCHTPOST
AANGEBRACHT

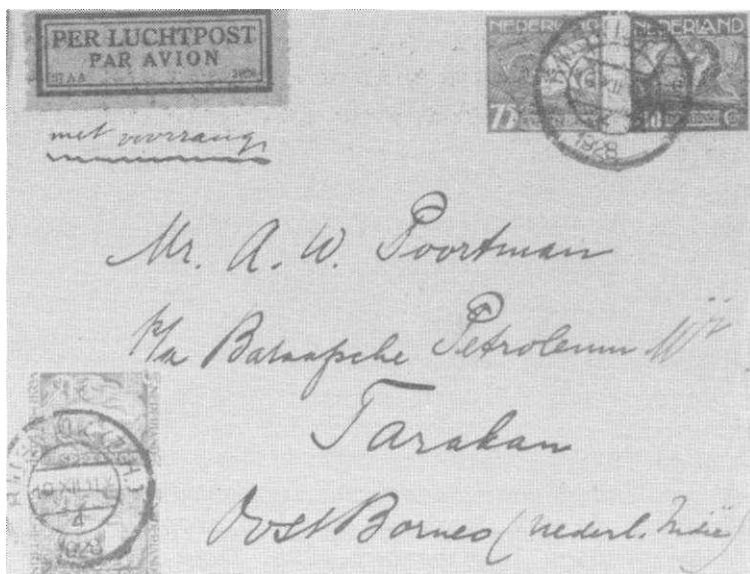
Wienstraat 24.
s-Gravenhage.

Twee aangetekende brieven waarvan de één is vervoerd met de vijfde proefvlucht van Nederland naar Indië in oktober 1928 en de ander met de eerste retourvlucht van Indië naar Nederland in november 1928. Deze laatste is ook voorzien van het propellerstempel 's-Gravenhage 16 november 1928. Deze propellerstempels hadden ten doel de op gang komende luchtpost te bevorderen.

- MEER BELANGSTELLING

Na de vijfde vlucht zag het er naar uit, gezien de grote belangstelling voor het postvervoer, dat voor de volgende vluchten meer post zou worden aangeboden dan de vliegtuigen konden vervoeren. De zwaar beladen toestellen - zij moesten ook veel onderdelen voor reparatie onderweg meenemen - waren bij de start moeilijk van de grond los te krijgen en bij de landing hadden zij een lange uitloop nodig. Men bedenke daarbij dat de vliegvelden in de pionierstijd niet zo groot waren.

Hoewel de inkomsten uit het luchtpostvervoer onvoldoende waren, moest men jammer genoeg toch het aanbod van luchtpost naar Indië omlaag zien te krijgen. Daarom kwam de PTT met de mededeling dat mogelijkwerwijs niet alle post door de lucht vervoerd kon worden. Indien men toch de zekerheid wilde hebben, dat bepaalde brieven naar Indië per vliegtuig werden vervoerd, dan kon men door het betalen van een z.g. "voorrangsrecht" - d.i. een heffing boven het gewone luchtrecht - van de verzending met de proefvluchten gebruik maken.



Een brief verzonden met de zesde proefvlucht 1928 naar Indië. Met voorrangsrecht.

- LANGS DE ROUTE

In 1929 werd de ervaring met de vluchten in 1928 opgedaan verder uitgewerkt. Langs de route werd contact gezocht met personen, die geschikt waren ter plaatse de belangen van de postvluchten te behartigen. Agenten werden benoemd en instructies gegeven omtrent de taak, die hen wachtte.

De voorziening van olie en benzine onderweg werd geregeld, zodat de vliegtuigen brandstof van de juiste samenstelling konden krijgen. Ook werden op elk station twee grote ijzeren kisten geplaatst, waarin de nodige onderdelen voor reparatie zaten. Zodoende werd het mogelijk de vliegtuigen te ontlasten van een groot gewicht aan deze zaken, die men voorheen zelf moest vervoeren.

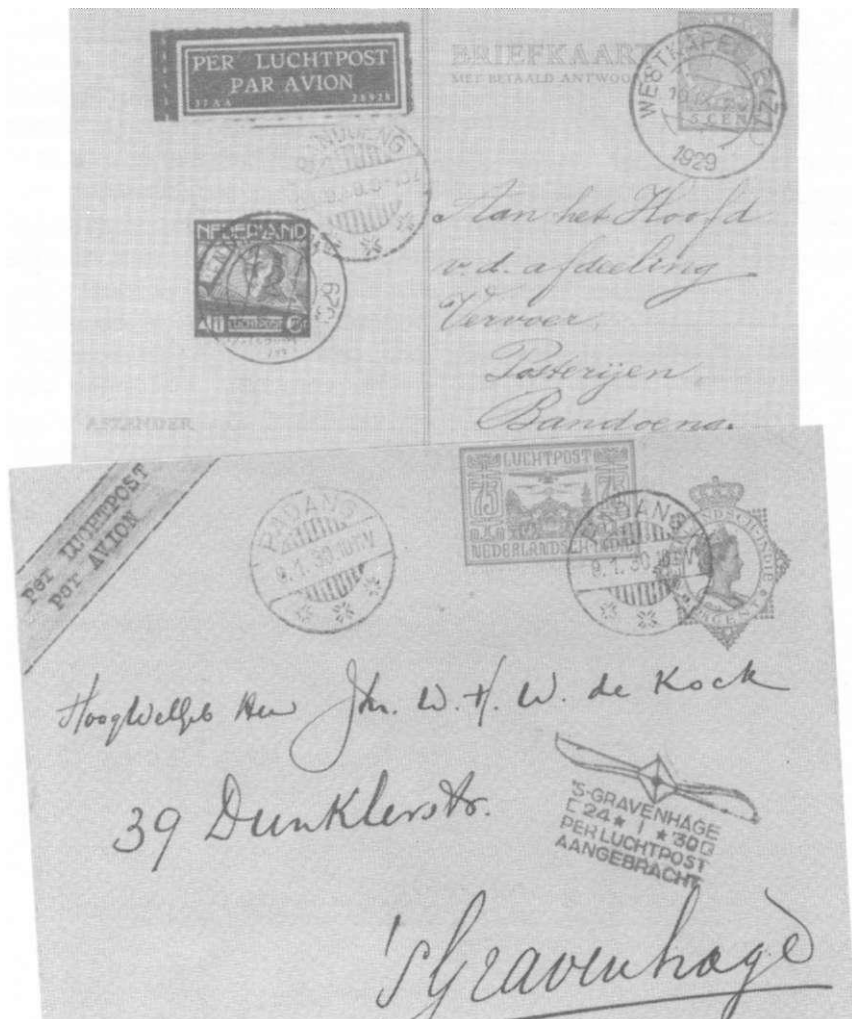
Op 12 september 1929 begon een reeks van proefvluchten, die de grondslag hebben gelegd voor de latere regelmatige snelweg door de lucht naar Indië.



De proefvluchten van 1929.

- VEERTIENDAAGSE DIENST

Hoewel men met veel tegenslag had te Kampen waren de proefvluchten van 1929 toch een succes. Nadat op 24 januari 1930 het laatste vliegtuig na een heenreis van 10 en een terugreis van eveneens 10 dagen in Amsterdam landde, kon men de balans van



Een briefkaart, die met de eerste proefvlucht van 12 september 1929 is vervoerd en een brief, die vervoerd is met de laatste terugvlucht uit Batavia. Vertrek 15 januari 1930.

de verzamelde gegevens en ervaringen gaan opmaken.

Het resultaat van de uitvoerige besprekingen in de directiekamer van de KLM aan de Hofweg te 's-Gravenhage was, dat op 25 september 1930 werd gestart met een geregelde 14-daagse dienst.



Eerste heen- en terugvlucht van de geregelde 14-daagse dienst. Vertrek Amsterdam 25-9-1930, aankomst Batavia 4-10-1930. Vertrek Batavia 16-10-1930, aankomst Amsterdam 25-10-1930. Propellerstempel 's-Gravenhage 25-10-1930.

In dit artikel en in vorige is het verhaal van de luchtvaart zoveel mogelijk beperkt tot de postgeschiedenis, maar bij het lezen van deze geschiedenis zult U tussen de regels door met grote eerbied hebben gedacht aan de pioniersarbeid en het uithoudingsvermogen van hen, die dit tot stand hebben gebracht. Wellicht is er later nog een gelegenheid om hierover iets te schrijven.

A. Bosman

H.J. de Jager