

LUCHTPOST

NAAR DE WEST

Terwijl Nederland nog in de roes verkeerde van de prestaties van de Uiver stond er alweer een nieuwe vlucht van historische betekenis op stapel. Driehonderd jaar bestond het Nederlands gezag op Curaçao. Het jubileum, dat men in Curaçao feestelijk ging vieren, werd aangegrepen om de plannen om in West-Indië een luchtvaartbedrijf te stichten meer gestalte te geven. Het was dé gelegenheid voor een nieuwe prestatie van wereldformaat. Een tocht over de Atlantische Oceaan naar de West naar Suriname en Curaçao.

K.L.M. KERSTPOSTVLUCHT
NAAR NED. WEST-INDIË

VERTREK VAN SCHIPHOL
15 DECEMBER 1934

Luchtrecht 11 - per 5 gram
Brief frankeren met totaal
f 1.06, waarbij minstens een
drieboekszegel van 30 cent

Speciale Kerstenvelopen
en verdere inlichtingen bij
alle K.L.M. kantoren en agent-
schappen

The poster features a map of the Atlantic Ocean and parts of North America, Europe, and South America. A flight route is indicated by a line connecting Amsterdam (EUROPA), Casa Blanca (AFRIKA), Porto Praja, Curaçao, and Paramaribo (Z. AMERIKA). The KLM logo is visible in the bottom right corner of the map area.

*De KLM folder voor de te maken Kerstpost-
vlucht naar Ned. West Indië.*

Aanvankelijk wilde men de vlucht laten samenvallen met de jubileumfeesten in juli en het te gebruiken vliegtuig meteen inzetten voor een te openen proefbedrijf, doch om allerlei redenen werd de vlucht uitgesteld tot december. Tengevolge van het uitstel had men de gelegenheid de plannen nog eens nader te bezien. Er kwam tenslotte een geheel andere route tot stand dan men oorspronkelijk gepland had.

- OCEAAN

Het was de gewoonte om over Spanje of langs de Portugese kust te vliegen, dan over Noordwest Afrika tot Dakar in Senegal en vandaar een 3038 km lang traject over de Atlantische Oceaan naar Natal in Brazilië. De aanleg van een nieuw vliegveld te Porto Praia op de Kaap Verdische eilanden deed de KLM besluiten hiervan gebruik te maken en in één ruk door te vliegen naar Paramaribo. De gehele reis werd daardoor 1760 km korter, maar de vlucht over de oceaan werd groter. Deze steeg van 3038 km tot 3612 km.

- SNIP

De vlucht zou worden uitgevoerd met een Fokker F 18, de PH-AIS "Snip". De bemanning bestond uit J.J.Hondong, gezagvoerder, J.J.van Balkom, 2e bestuurder, L.D.Stolk, boordwerktuigkundige en S.v.d.Molen, marconist.

Met de "Snip" werden op deze vlucht 106 kg post ofwel 26500 brieven vervoerd. De "Snip" vertrok op 15 december 1934 om 12.10 uur van een nat en druilerig Schiphol. De bemanning had het verre van gemakkelijk tengevolge van sneeuw, regen, wind en remous. De "Snip" hield zich goed in het geweld en landde na 7 uur op het vliegveld van Marseille.

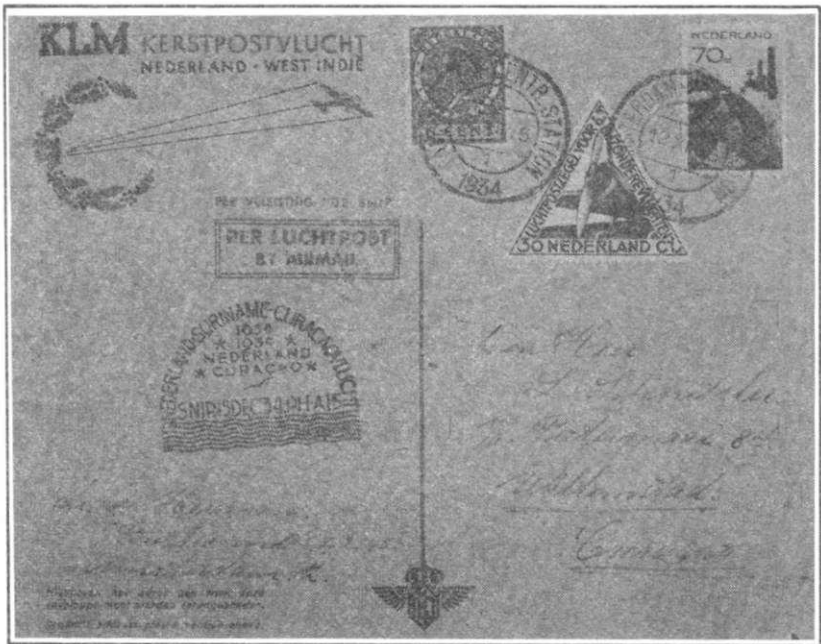
Kort na de landing werd gestart in de richting Tanger, doch omdat dit vliegveld en eveneens de vliegvelden te Casablanca en Malaga onbruikbaar waren werd



*Hondong, van Balkom, van der Molen en Stolk,
die met de "Snip" de eerste vlucht Nederland-
West Indië maakten.*



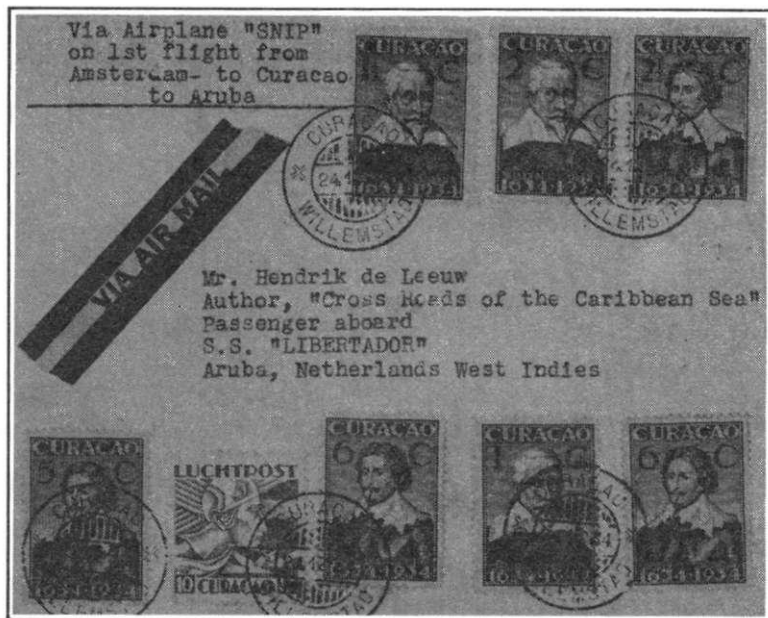
Eet Laden van de postzakken in de "Snip".



Een van de met de "Snip" vervoerde brieven.

uitgeweken naar Alicante. Op 17 december werd Porto Praia op de Kaap Verdische eilanden bereikt. Na enkele dagen rust werd op 20 december de grote sprong van 3612 km over de oceaan naar Paramaribo gewaagd.

De vlucht van de "Snip" viel samen met een tocht van de Nederlandse onderzeeboot de K XVIII en de routes zouden elkaar kruisen tussen Porto Praia en Paramaribo. Veel aandacht werd er dus besteed aan het radiocontact. Ook met de Nederlandse schepen SS "Stuyvesant" en SS "van Renselaar" zou radiocontact gemaakt worden. Hoewel, ondanks alle voorzorg, het radiocontact niet was wat men er van verwacht had, kon de "Snip" toch veilig landen op het vliegveld de Zanderij te Paramaribo. Dit vliegveld noemde men later wel eens "Sniphof".



Een brief van de "Snip"vlucht van Curaçao naar Aruba,

In de daarop volgende dagen vloog de "Snip" naar Curaçao, Bonaire en Aruba. Ondanks het tragische nieuws van het verongelukken van de "Uiver", waarover in een vorig artikel verhaald werd, stond de KLM-ers een aantal uitbundige feesten te wachten.

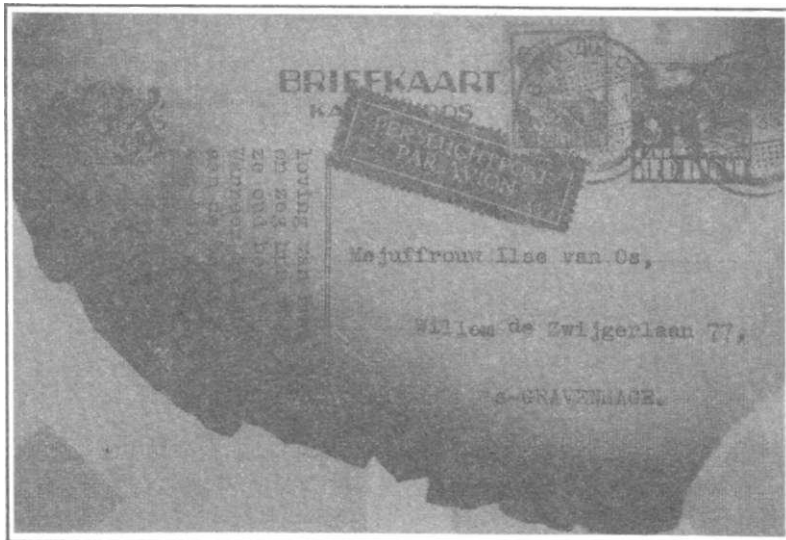
- RAMPJAAR

De ramp van de "Uiver" was het begin van een zwarte periode. Het jaar 1935 werd een rampjaar voor de Nederlandse luchtvaart. Het eerste grote ongeluk betrof de Fokker F XII "Leeuwerik". Dit vliegtuig vloog op 6 april tussen Dortmund en Kassel tijdens een zware sneeuwstorm tegen een berg. Alle inzittenden

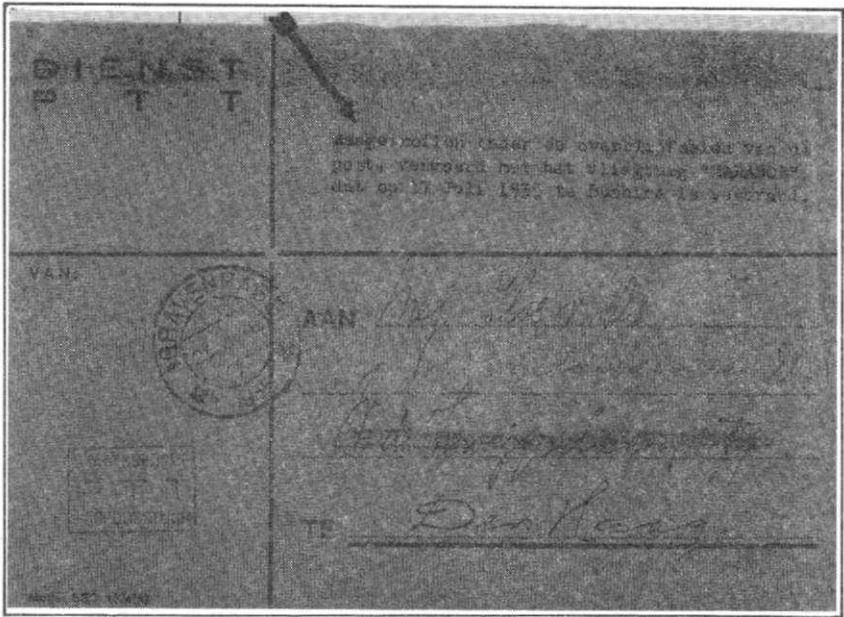
verongelukten. Onder hen was gezagvoerder Piet Soer, die bekend geworden was door de vlucht, die hij samen met Smirnoff in 1932 met de "Pelikaan" ondernomen had. In juli 1935 verloor de KLM in één week tijds maar liefst drie toestellen.

Op 14 juli verongelukte de Fokker XXII "Kwikstaart" op een lijnvlucht naar Malmö. Kort na de start op Schiphol moest het toestel een noodlanding maken. Het raakte de dijk van de in aanbouw zijnde weg Amsterdam - Den Haag, sloeg om en vloeg in brand. De 4 bemanningsleden en twee van de 16 inzittenden kwamen om het leven.

Op 17 juli verongelukte de DC 2 "Maraboe" op het vliegveld van Iran. In het donker raakte het toestel een oneffenheid in het terrein, waardoor de rechter voorwielpoot afbrak. Ieder wist veilig uit



Een briefkaart, die de ramp van de "Maraboe" gedeeltelijk overleefde.



De dienstenvelophe, waarin het vorige stuk werd uitgereikt.

het vliegtuig te komen, maar het vliegtuig ging in vlammen op. Van de 116 kg post werd 25 kg gered, zij het zwaar beschadigd.

Drie dagen later op 2D juli verongelukte de DC 2 de "Gaai" op weg van Milaan naar Frankfurt en Amsterdam in noodweer boven de Alpen. Het vliegtuig vloog tegen een berghelling. Alle inzittenden, onder wie de 4 bemanningsleden, kwamen om.

- AARZELING

Het spreekt vanzelf, dat deze ongelukken de reputatie van de KLM geen goed deden. De eerste weken na de rampen aarzelde men om met de KLM te vliegen, doch na enkele weken veranderde dit weer. De ongelukken leidden tot een tekort aan vlootcapaciteit en vliegend personeel. Buitenlandse maatschappijen namen enkele diensten over.

Kort voor de rampweek had de KLM de frequentie op de Indië-lijn opgevoerd tot twee vluchten per week en op 2 oktober 1937 tot zelfs drie vluchten per week. In nummer 5 van dit periodiek, hetwelk in januari j 1 . verscheen werden U brieven getoond die met de eerste vluchten van de 2 x en 3 x wekelijkse dienst vervoerd werden.

De regelmaat en betrouwbaarheid was groot. De reisduur werd verkort tot 5½ dag.

Na het rampjaar 1935 deed zich nog slechts één groot ongeluk voor op de Indië-lijn. Op 6 oktober 1937 verongelukte de "Specht" te Palembang.

Ondanks de rampen zette niet alleen de ontwikkeling van de Indië-lijn, maar het gehele vliegverkeer en postvervoer in de tweede helft van de dertiger jaren zich in zeer gunstige zin voort.

A. Bosman

H.J.de Jager.

Bloemenmagazijn
en Plantenkas



bv bloemisterij

AALBERS

hatertseweg 275
telefoon 55 02 75 • nijmegen