



DAAN KOELEWIJN

## Bijzondere Post

### DO-X-POST

In de jaren 1929-1933 vloog een enorm vliegtuig rond met de naam DO-X, ontworpen door dr. Claude Dornier.

### De technische gegevens

De DO-X was eigenlijk geen vliegtuig, maar een vliegboot, omdat hij op het water moest landen en vanaf het water moest opstijgen. De luchtrees was voorzien van twaalf motoren van 625 pk elk (zes trekkers en zes duwers) opgesteld in zes gondels bovenop de dikke vleugel (1). De spanwijdte van het toestel was 48 m. De lengte en de hoogte waren respectievelijk 40 en 10 meter. Het gewicht van de stalen eendekker was 52 ton, de kruissnelheid bedroeg 190 km/uur, het vliegbereik was 1700 km. Het officiële aantal passagiersplaatsen was 72, voor die tijd enorm. De romp had drie dekken, net als nu de Airbus A380. De passagiers konden beschikken over slaapplekken, een lounge, bar en rookkamer. Voor de verwerking van de post was er zelfs een aparte postkamer aan boord. Zo veel luxe kom je nu niet meer tegen. De DO-X was een toestel met goede vliegeigenschappen. Het enige bezwaar was de hoogte van tien meter, waardoor de vliegboot met sterke zijwind moeilijk te besturen was

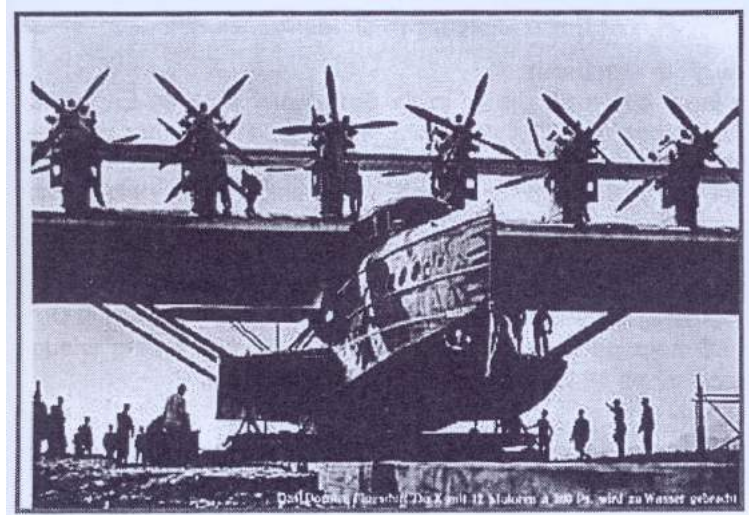
2

### De wederwaardigheden

De DO-X heeft enige jaren rondgevlogen boven Europa, de Atlantische Oceaan, Zuid-, Midden- en Noord-Amerika. Onderweg gebeurde er heel wat.

In november 1930 brak er door kortsluiting een binnenbrand uit in het toestel, juist na de landing in Lissabon. Dit leverde een oponthoud op van ruim twee maanden.

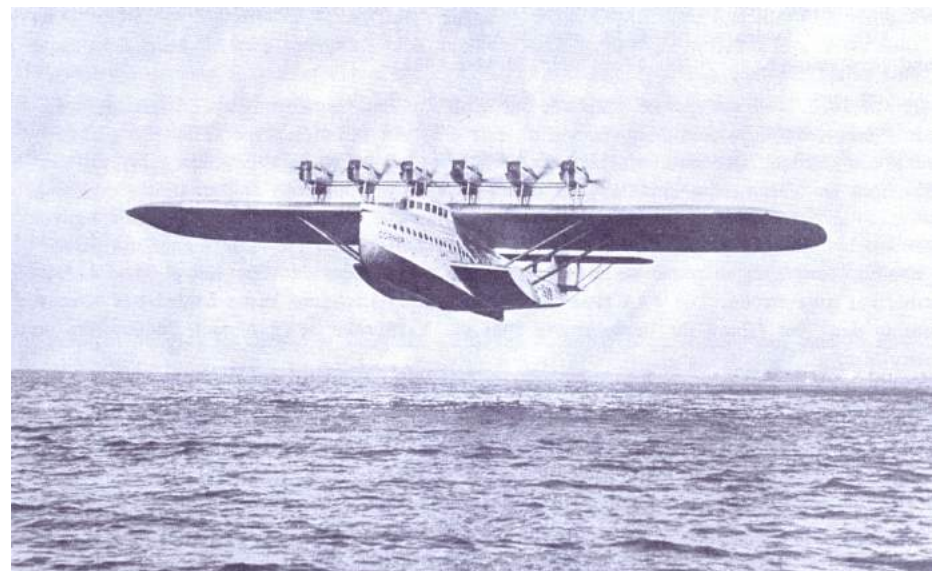
Na vertrek uit Lissabon vloog het naar de Azoren. Toen het vandaar wilde doorvliegen, liep de romp bij de start zware schade op. De reparatie duurde ongeveer drie maanden.



1

In Bolama in het Afrikaanse Guinee (3 mei 1931) slaagde de piloot er niet in om het toestel van het water te laten opstijgen. Na twintig mislukte startpogingen waarschuwden ze de Dornierfabriek. Van daar werd een vlieger met grote ervaring in het behandelen van vliegboten overgevlogen naar Bolama. Hij slaagde er op 30 mei in om de vliegboot aan de praat te krijgen en het gevaarte te laten opstijgen. Op 4 juni 1931 werd de oversteek gemaakt naar Brazilië. Dit lukte overigens opnieuw pas na enige mislukte startpogingen. De hele tocht over de Atlantische Oceaan werd gevolgen op een hoogte van slechts tien meter boven het wateroppervlak. Dit bleek

de meest economische hoogte te zijn om te vliegen (2). Onderweg kreeg de bemanning slaande ruzie met de commandant. Dit was de nazi Friedrich Christiansen (hij speelde later tijdens de Duitse bezetting van ons land een bedenkelijke rol). In Brazilië aangekomen werd Christiansen ontslagen en vertrok woedend per schip naar huis. Op 8 augustus 1931 begaf één van de motoren het en moest tot 18 augustus worden gewacht tot een nieuwe was ingebouwd. Op 27 augustus 1931 landde de DO-X in New York. Daar werd overwinterd. Overigens werd het vliegtuig tijdens zijn winterslaap nog een keer





3a | 3b

getroffen door de bliksem. Op 19 mei 1932 vertrok de DO-X voor de thuisreis uit New York. Deze reis verliep rustiger en voorspoediger dan de heenreis. Een bescheiden succes, maar door de geringe actieradius en algemene onbetrouwbaarheid was duidelijk dat het gevaarte ongeschikt was voor de commerciële trans-Atlantische dienst. Na nog wat onbelangrijke vluchten binnen Europa hebben ze de reusachtige vliegboot vervolgens opgesteld in een museum in Berlijn. Helaas werd dat museum tijdens de Tweede Wereldoorlog getroffen door geallieerde bommen: van de DO-X bleef niets meer over.

### De DO-X en de post

*“Het is een aardig verhaaltje wat je vertelt, maar wij als (thematische) filatelisten zijn uiteraard benieuwd naar het postale verhaal, daar hebben we je tenslotte voor ingehuurd.”*

Kalm aan, beste leden van de NVTF,

ik wil ook wel eens over wat anders schrijven dan over postzegels en brieven, maar u hebt gelijk. We gaan weer aan het werk met de gegevens over de postale (beter is filatelistische), aspecten van de DO-X-vluchten. Overigens kunnen de verhalen die u niet zo hebben geboeid, toch wel belangrijk zijn voor de thematische ontwikkeling van uw verzameling. De vliegboot heeft op zijn Atlantische vlucht grote hoeveelheden post vervoerd. Op 5 november 1930 werd post afgeworpen boven Schaffhausen en Mainz en op 10 november boven Zaandam en Halfweg. Deze drop-pings vonden plaats omdat er niet overal wateroppervlakken waren die ruim genoeg waren om te landen, om maar niet te spreken over weer op te stijgen. Vóór het afwerpen boven de genoemde Nederlandse plaatsen was het gevaarte geland op het water van Schellingwoude bij Amsterdam. In ons land werd boordpost ingenomen die werd voorzien van het stempel 8NOV of 9NOV.

Tijdens de vlucht naar Lissabon werd er tweemaal post uitgeworpen boven de Franse steden La Rochelle en Bordeaux.

In Lissabon werd zoals gezegd, de DO-X getroffen door brand. Door het blussen hiervan liep de Nederlandse post waterschade op. Het oponthoud in de Portugese hoofdstad maakte het voor buitenlandse posteries mogelijk per trein post aan te voeren. Deze post werd voorzien van het boordstempel 30/JAN31. Op 31 januari 1931 kwam de luchtrens aan op de Azoren. Hier werd de post met Europese bestemming (en ook de post die was gefrankeerd voor de oceaانvlucht) uitgeladen. Deze post kreeg het stempel PUERTO DE LA LUZ.

Een ander gedeelte van de post werd overgeladen in een schip dat Natal als bestemming had.

Bij de start op 2 februari werd de romp van het toestel ernstig beschadigd. Een kleine hoeveelheid water drong toen de postkamer binnen, waardoor enkele poststukken werden aangetast.

Bij de tocht over Zuid- en Midden-Amerika werd overal post afgegeven en ingeladen. In al die plaatsen werden de prachtigste stempels, speciaal ontworpen voor deze vlucht, op de post geplaatst.

Zo werd ook Paramaribo aangedaan. De P.T.T. aldaar was op grote dingen voorbereid en had de Surinaamse luchtpostzegels van een speciale DO X-opdruk (met en zonder punt) voorzien. Uit Paramaribo gingen 3124 brieven mee, daarvan waren er ongeveer 1000 met een complete DO X-serie gefrankeerd. De Surinaamse P.T.T. zorgde voor een bijzonder luchtpoststempel (zwart), terwijl door het postkantoor te Paramaribo ook nog een reclamestempel, verstrekt door de luchtvaartmaatschappij Pan American Airways (P.A.A.) in violet op de stukken werd gedrukt (3a en 3b).

Op 19 augustus arriveerde het toestel in Port of Spain, op de 20e in St. John, op 21 augustus meerde het af in Havana en op 22 augustus bereikte het Miami. Overal werd post ingenomen, behalve in de laatstgenoemde plaats.

Op de terugreis werd post meegenomen voor Duitsland, die werd gefrankeerd met Zeppelinzegels (6 Reichsmark voor een brief en 4 Reichsmark voor een briefkaart).

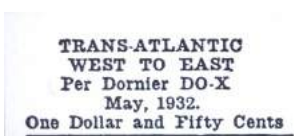


4



6

7



5



8

Teruggekeerd in Duitsland werden nog pogingen ondernomen om postvluchten te maken op enige Europese routes. Pech achtervolgde deze pogingen, maar er werden nog wel een paar aardige stempels gefabriceerd, zoals dat voor de vlucht Passau-Schweiz in 1933. Dit was tevens het laatste DO X-stempel (4).

De filatelistische oogst van de DO-X-vluchten is dus van een grote omvang geweest (5 t/m 7). Tal van bijzondere poststukken zijn er op

deze vluchten ontstaan, waarbij het personeel in de postkamer zeker een handje zal hebben geholpen. In mijn verhaal heb ik nog lang niet alle bijzonderheden vermeld.

Als u zelf op jacht gaat, zult u ongetwijfeld nog meer 'zeldzaamheden' boven tafel krijgen.

Succes!

*Naschrift van de redactie*

Dit was de laatste aflevering van de boeiende serie Bijzondere Post die Daan Koelewijn voor Thema heeft gemaakt. De eerste aflevering was al in 1995 en, helaas, de koek is nu na veertien jaar op. We danken Daan heel hartelijk voor deze buitengewone reeks over de bijzondere manieren van postvervoer en postbehandeling die er geweest zijn en we hopen dat onze lezers de afleveringen met veel plezier gelezen hebben. <