

Speciaal

De Kerstvluchten van 1934: tragiek en triomf

Veel oud-KLM'ers hebben gezegd dat Albert Plesman, de oprichter en tot 1954 directeur van de KLM, zijn tijd minstens vijftien jaar vooruit was. Al in 1921, twee jaar na de oprichting van de Koninklijke Luchtvaartmaatschappij voor Nederland en Koloniën waren er plannen om in het Caribisch gebied een op zichzelf staand luchtvaartnet op te bouwen, dat snelle verbindingen garandeerde tussen de Westindische eilanden.

In 1934, inmiddels 12 jaar verder, besluit men de daad bij het woord te voegen. De keuze valt op de inmiddels als zeer betrouwbaar te boek staande Fokker F.VIII. Het toestel moet op eigen kracht de grote oversteek maken en niet per schip, zoals eerder het plan was geweest. Zodoende zal men ervaringen kunnen opdoen, die goed van pas kunnen komen bij een rechtstreekse luchtverbinding tussen Nederland en de West.

Nu is een oceaanvlucht in 1934 nog wel iets bijzonders. Zeven jaar na de solovlucht van Charles Lindbergh haalt elke vlucht naar de andere kant nog steeds de kranten. De problemen bij de leiding van gezagvoerder Hondong vindt men er afdoende oplossingen voor. Besloten wordt om een nieuwe route te kiezen via het pas toen bestond van Air France geopende vliegveld Porto Praia op de Kaapverdische eilanden.

Zwaar beladen

Vandaar zal de bemanning 3600 km onafgebroken over de Atlantische Oceaan vliegen. Om toch radioverbindingen te kunnen onderhouden krijgt de Snip assistentie van de Nederlandse zender K-18 die op dat moment zijn beroemde wetenschappelijke reis maakt en de koopvaardijsschepen Stuyvesant en Van Rensselaer, die ongeveer dezelfde route als de Snip volgen.

De PH-AIS Snipis niet zonder meer te gebruiken.

Oorzaken Uiverramp

Onmiddellijk na het neerstorten van de Uiver werd er een onderzoekscmissie ingesteld. De commissie, genoemd naar voorzitter Schorer, wees in een veel later gepubliceerd verslag de toenmalige KLM-top aan als schuldige, omdat men voor de versnelde Indivlucht toch wel grote risico's had genomen. Gezagvoerder Beekman trof volgens het rapport geen blaam.

De Uiveris met volle snelheid, zo'n 255 km per uur, tegen de grond gevallen. De wielen waren ingetrokken en een van de vliegtuigpiloten heeft het eerst de grond geraakt. De oorzaak was mischien de slechte richtingsstabiliteit van de DC-2. Bij slecht weer en hevig onweer was het toestel vrijwel niet te besturen. De Douglasfabriek leverde daarom nieuwere typen af met een groter richtingsroer. Ook de Uiver kreeg nog zo'n groter roer, maar dat heeft niet geholpen.

KLM-vliegers hadden kort na het ongeluk een andere verklaring: mogelijk kon Beekman bij het zwakke cockpitlicht de kaart niet goed lezen. Bij Rutbah Wells loopt de tamelijk vlakke woestijn plotseling zo'n 800 meter omhoog. Als een vlieger nu op zijn hoogtemeter dezelfde koers aanhoudt, vliegt hij opena vlak boven de grond. Beekman vloog 's nachts en kon dus de grond niet zien onder de slechte omstandigheden waarin hij vloog.

Regen

De meest rare dingen spelen zich in deze periode van het jaar af op Curaçao. Het gebeurt elk jaar en waarschijnlijk is het volgend jaar nog steeds het geval. Het eiland raakt op sommige momenten volledig overtroffen. Het regent.

Misschien wilt u er niet van horen omdat er in Nederland genoeg van is. Maar Curaçao is droog, zeer droog het grootste deel van het jaar. Alleen in deze laatste maanden van het jaar barsten er ware wolkbreken los. Behalve de heftigheid van de buien, die vaak met zwaar onweer gepaard gaan, is het vooral verbazingwekkend hoe men ieder jaar opnieuw volledig

De kerstpost gaat aan boord van de Snip.



Van der Molen, Hondong, Van Balkom en Stolk (v.l.n.r.) vliegen de Snip naar Zuid-Amerika. Foto: S. K.M.

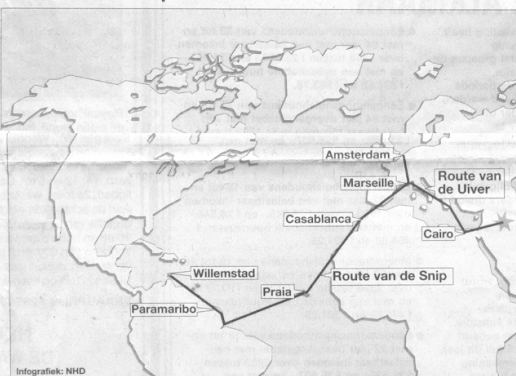
Uiver verongelukt op weg naar Indië, Snip maakt eerste transatlantische vlucht

vliegvelden van Tanger en Casablanca zijn bovendien ondergelopen door de vele slagregers. Zo blijft als enige keus het Spaanse Alicante over.

De volgende dag landt de Snip na een voorspoedige tocht met beter weer in Casablanca waar de bemanning een enthousiaste ontvangst wacht. Op de avond van diezelfde dag gaat de vlucht verder naar de Kaapverdische eilanden. In 13 uur legt de Snip 2600 km af, steeds boven water. Dit is alvast een voorproefje van het tweede Atlantische traject, dat nog komen gaat. Een generale repetitie.

Eerste lijnvlucht

Woensdag 19 december. Het is ongeveer half vier in de morgen. Terwijl Hondong en zijn bemanning op Porto Praia aansturen, staat op het kille donkere Schiphol de inmiddels al legendarische Uiver gereed voor een versnelde vlucht naar Nederlands-Indië. Het is zijn eerste lijnvlucht. Onder het motto 'Uw Kerst- en Nieuwjaarswensen per Uiver - binnen elf dagen hebt 'U' antwoord!' probeert de KLM aan een flinke hoeveelheid luchtpost te komen. Dat lukt, er liggen 51.000 brieven in het vrachtruim.



Het is de bedoeling op zondag 23 december in Batavia (Jakarta) te landen. Plesman dringt aan op haast, maar dat is eigenlijk overbodig, omdat bij aankomst op zondag de kerstpost toch nog een dag blijft liggen. Gezagvoerder Willem Beekman wil het kalmer aan doen. Hij kent de vliegeigenschappen van het gloednieuwe toestel nog niet zo goed. Bekend is wel, dat de DC-2 bij onrustig weer moeilijk te besturen is. Op de route moet nogal eens 's nachts gevlogen worden en bovendien kan het weer in deze tijd van het jaar bijzonder gevaarlijk zijn.

Een versnelde vlucht houdt dus grote risico's in en Beekman weet dat. Aanvankelijk weigert hij dan ook om de vlucht uit te voeren. Op straffe van ontslag besluit de gezagvoerder toch te vertrekken. De bemanning wordt gevormd door gezamenlijk vliegers van de Uiver en de Snip. Van Steenberghe is bij de KLM als grondmechanicus begonnen en hij was al vlieger bij de Militaire Luchtvaart Afdeling op Soesterberg. Marconist Van Zadelhoff was in 1931 een van de twee overlevenden van het eerste ongeluk op de Indivlucht, met de driemotorige Ooevaar bij het vliegveld van Siam. Boordwerktuigkundige Waalewijn is ook een kei op zijn gebied: onder zijn leiding werden de per schip aangekomen DC-2's gemonteerd.

Een handjevol mensen is getuige van het laatste vertrek van de Uiver. Aan boord bevinden zich ook nog drie passagiers: de heren Walch, Kort en Beretty, de laatste is directeur en oprichter van het Indisch Persbureau Aneta. De Uiver volgt voor een deel de route van de historische Melbournevlucht. Via Athene komt de DC-2 in Cairo aan. Bij het vliegveld van Siam wordt de bemanning van de Uiver om 21.50 uur - het is nog steeds 19 december - voor het traject naar Bagdad. De bemanning heeft haast omdat het strakgestelde tijdschema nauwelijks is te halen.

Radio defect

Enkele uren eerder, om 19.15 uur, is de Snip van het vliegveld Porto Praia opgestegen en zet koers naar Zuid-Amerika. De bemanning wil bij Cabo d'Orange (Frans-Guyana) land bereiken. Een half uur na de start is de radio voor het eerst defect. Van Balkom weet het apparaat te herstellen. De K-18 van de Koninklijke Marine is dan goed te ontvangen en maakt een peiling mogelijk.

Alleen de cockpit nog...

Nadat per schip het interieur van de Snip ook was aangekomen, werd de machine omgebouwd tot een gewoon verkeersvliegtuig. In januari 1935 begon het onder de registratie P-AIS met lijndiensten in en rond de Nederlandse Antillen. De Snip kreeg weldra vertrekking van twee andere Fokkers, die per schip aangevoerd werden. In mei 1946 konden de ervaringen met de Snip worden gebruikt bij de eerste vlucht van een geregelde dienst Amsterdam-New York. Op 6 juni van dat jaar werd de lijn doorgetrokken naar Curaçao. De Douglas DC-4 deed er toen nog maar 31 uur over. Na, in 1944, vliegt de KLM 's zomers meer dan 50 maal per week over de Atlantische Oceaan. Per Boeing 747 duurt een reis Amsterdam-Curaçao nog geen 14 uur, inclusief de tussenlandingen. De Snip is blijven doorvliegen tot 1946. Daarna werd het toestel gesloopt. Op de cockpit na. Deze staat buiten bij het Nationale museum in Willemstad, Curaçao. In een haveloze toestand, dat wel.

Op zo'n lange vlucht over water is het zaak afwijkingen van de uitgezette koers, bij voorbeeld door zijwind, goed in de gaten te houden. De bemanning moet die afwijkingen corrigeren via navigatie op de sterren. Daarvoor is in het plafond van de Fokker een luik gemaakt. Kort na middernacht seint de telegrafist van de K-18: 'Iedereen holt naar het dek. Vermoedelijke worden uw motoren gehoord. Zij zien U. Ik ga ook even kijken.'

De radio valt daarna nog een keer uit en is pas om vier uur in de morgen weer gedeeltelijk bruikbaar. Het weer wordt slechter, hoge passaatwolken, regen en onweer. De Snip schudt door elkaar. Af en toe zijn de sterren even te zien en kan er een bestek gemaakt worden. De Stuyvesant glijdt onder het vliegtuig door en daarna de Van Rensselaer. De bemanning van de Snip weet niet dat zich inmiddels in het Midden-Oosten een tragedie voltrekt heeft.

Slecht weer

Als de Uiver van het Almazavliegveld bij Cairo vertrekt, zijn de weersomstandigheden niet bepaald gunstig. Hoe precies? Dat is de vraag. De meteorologische diensten staan in het Midden-Oosten nog in de kinderschoenen. Van de perfecte organisatie tijdens de Melbourne race, waarbij elk land op de route zijn ijerste best deed om alle mogelijke veiligheid te bieden, is niet veel meer over. Niemand wil zich inspannen voor een versnelde lijnvlucht van de KLM. Zelfs niet als het toestel Uiver heet.

Beekman riskeert het niet om Plesman in de wielen te rijden en zet de riskante reis voort. Bovendien zijn ze toch al achter op het vluchtschema. Om 22.37 uur passeert de Uiver Gaza. Ergens verdorpt in dit woestijngebied, bij Rutbah Wells, ligt een oud fort, nu als basis in gebruik bij de Britse RAF. Het is een desolate strek. Binnen 240 km is er geen enkele nederzetting meer te vinden. Het kleine vliegveld is enkele jaren eerder al verlaten. Tien minuten na middernacht heeft Van Zadelhoff voor het laatste radiocontact met Rutbah Wells.

Nederland hoort het nieuws op 20 december om elf uur in de morgen. De Uiver is zoek. De DC-2 is niet in Bagdad aangekomen. Met het verstrijken van de tijd versombert de toon van de berichten. 's Avonds is er nog steeds niets bekend. Technici van een oliempompstation, 50 km ten westen van Rutbah Wells, hebben omstrekenes kwart voor één 's nachts tijdens noodweer het geronk van vliegtuigmotoren gehoord.

De ochtendbladen van 21 december kunnen nog niet meer melden dan: er moet een ongeluk gebeurd zijn. Zodra het weer in de Syrische woestijn verbetert, stijgen RAF-toestellen op om te zoeken. Een van de piloten ziet ten zuiden van Rutbah Wells een totaal verleden en uitgeraaid de Uiver. Er zijn geen overlevenden...

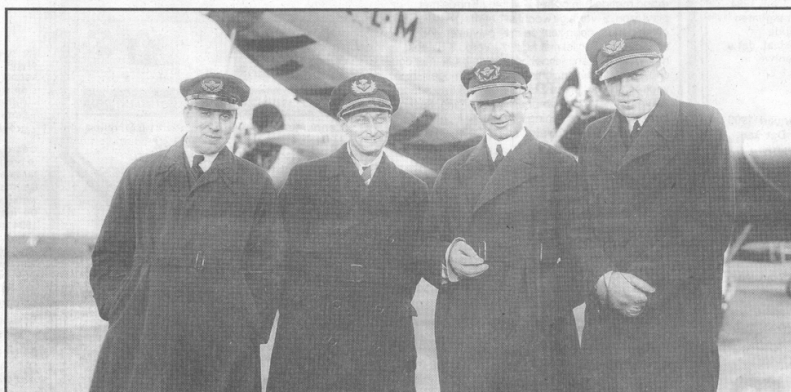
In een extra nieuwsuitzending brengen de Hilversumse zenders 's morgens het tragische nieuws. Als een DC-2 van nieuw worden de uitzendingen die dag verder gestaakt. In de grote steden ontstaat een enorme toeloop op de extra edities van de kranten. Het leidt hier en daar zelfs tot verkeersopstoppingen. In Amsterdam zijn honderden mensen op het Leidseplein hoe het KLM kantoor een medewerker het bordje 'Uw Kerst- en Nieuwjaarswensen per Uiver - binnen elf dagen hebt 'U' antwoord' weghaalt.

Paramaribo

Minder onfortuinlijk vergaat het intussen de Snip. In de ochtend van de 20e december ziet de bemanning voor het eerst de Zuidamerikaanse kustlijn bij Cabo d'Orange. Dit heuglijke feit wordt meteen doorgeesend naar de assisterende schepen. Via Cayenne, de Duitse eilanden en de Albina naderd het KLM-toestel uiteindelijk Paramaribo. Na enkele rondjes boven de Surinaamse hoofdstad landt de Snip om 12.50 uur op vliegveld Zanderij, dat door de aanwezige pers tersloot in 'Sniphof' wordt omgedoopt.

In Paramaribo hoort de bemanning van de tragedie die zich aan de andere kant van de oceaan heeft afgespeeld. Het overschaduw in grote mate de vreugde over de geslaagde vlucht. Na twee dagen rust vliegt de Snip via Venezuela naar Curaçao, waar Hondong en zijn mannen om zeven uur 's avonds landen. De tocht heeft dan bijna acht dagen geduurd en het logboek laat een vliegtijd van 54 uur en 27 minuten zien. De laatste vlucht van het KLM-pionierstijpderk zit erop.

HANS WALRECHT



De omgekomen bemanning van de laatste Uivervlucht (v.l.n.r.): Waalewijn, Beekman, Van Steenberghe en Van Zadelhoff.



opgewonden kan raken door de problemen die de regen veroorzaakt. Altijd exact dezelfde problemen. Dezelfde risico's.

len stromen over, dezelfde wijken, wegen en kruispunten staan onder water, dezelfde scholen lekken zo erg dat de kinderen naar huis worden gestuurd. In het begin maakte ik me ook druk. Meer dan eens ben ik boos geworden op de telefoonmaatschappij omdat de telefoonkabels blijkbaar niet waterbestendig zijn. Of het werd boos op de elektriciteitsmaatschappij omdat het zo ontzettend lang duurde voordat ze de kabels repareerden waar de bliksem vras ingeslagen.

En meer dan eens heb ik in angst gezeten omdat ik door uithuizinge tijdens een onweersbui de stekkers niet uit de stopcontacten kon trekken. Niet uit voorzorg tegen de bliksem, maar uit voorzorg tegen het opnieuw inschakelen van de stroom na de onvermijdelijke

stroomuitval bij een onweersbui. Dat gaat met zulke voltages gepaard, dat menigen al zijn elektrische en elektronische apparatuur met de vulnisman mee kan geven. Als die tenminste aan de telefoon is.

Curaçao is niet gewend aan hevige natigheid. Het is er niet voor in- en toegerust. Ik herinner me mijn verbazing toen ik enkele jaren geleden op Jamaica was. Regen daer heel gebruikelijk en het eiland oogde daarvoor stukken groener. Op Jamaica bleef tot mijn verbazing iedereen buiten als het ging plazen. Op Curaçao zoekt iedereen onmiddellijk beschutting of blijft thuis. Mensen komen gewoon niet opdagen voor afspraken met het op Curaçao geldende excuus: het regende. Degenen die toch per se over straat moeten,

beschermen zich met de meest vreemde zaken, want paraplu's en regenjassen zijn geen gemeengoed. Keurig geklede dames trekken ongewoon een ordinaire plastic zak over het hoofd om het haar te beschermen. Bij de minste aanraking met vocht springen immers de keurig stijf getrokken haren onmiddellijk weer in een kroes. Ook nu is het weer raak. Ik heb al weer dagenlang zonder telefonie gezeten. Stroom is momenteel nog niet geen luxe, maar de fabriek schijnt meer problemen te hebben dan alleen de regen.

Maar ik word niet meer boos. Ik meld elke dag netjes aan de storingsdienst dat ik nog steeds geen telefoon heb en luister naar dezelfde verklaring van misschien wel dezelfde juffrouw. Aangezien het feilloos tot me is doorgedron-

gen dat het vaste en wederkerende problemen zijn, waarover iedereen zinloos moord en brand schreeuwt omdat niemand actie onderneemt, heb ik besloten daar mijn energie maar niet meer aan te verspillen.

Ik richt mijn aandacht op andere facetten van de regen; het heeft namelijk ook andere, hele aangename gevolgen. De regen zorgt ervoor dat het hele eiland een ware metamorfose ondergaat. In een paar dagen tijd is het overal groen geworden, er bloeien bloemen, er plaatsen waar ik het nooit had vermoed. En die simpele typische Curaçao-struiken houden zich voor dood zo lang het droog is, maar blijken een uithoudingsbestaan te kennen leiden in de regenrijd. Prachtig om te zien. Ik hoop dat het volgend jaar weer zo regent.