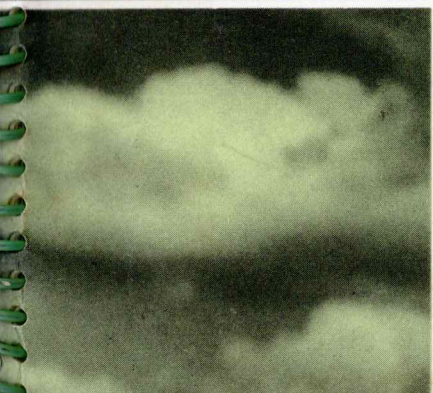
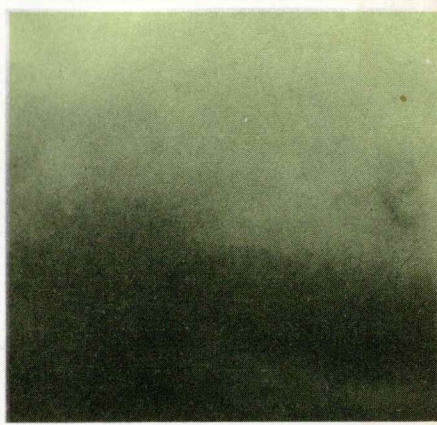
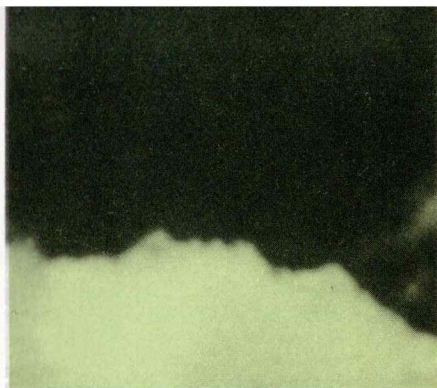




WELCOME *on board the Flying Dutchman*

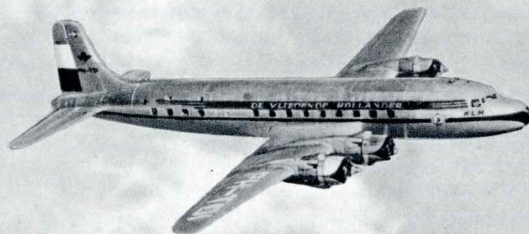


We very much appreciate this opportunity of welcoming you as our guest and sincerely hope that this trip will come up to your expectations in every respect. In this booklet you are invited to read a few details about this trip, while the route maps will enable you to follow proceedings. The route descriptions beside the maps generally have Amsterdam as starting point. So, if you travel in the opposite direction, please take that into account.

We hope that en route you will find a few moments to read this booklet and that at the end of your trip you will place it with your favourite books at home—as a souvenir of your flight.

K.L.M. - Royal Dutch Airlines

WELKOM *aan boord van de Vliegende Hollander*



Wij stellen het op hoge prijs U als onze gast te mogen begroeten en wij hopen van harte dat deze reis in elk opzicht aan Uw verwachtingen zal beantwoorden. In dit boekje kunt U het een en ander lezen dat verband houdt met Uw reis; op de routekaartjes zult U Uw tocht kunnen volgen. De routebeschrijvingen naast de kaartjes hebben in het algemeen Amsterdam als uitgangspunt; wanneer U in omgekeerde richting vliegt moet daar dus rekening mee worden gehouden. We hopen dat U tijd zult vinden dit boekje onderweg door te lezen en dat het tenslotte een plaatsje mag vinden bij Uw dierbare boeken thuis, als een herinnering aan Uw reis.

K.L.M. - Koninklijke Luchtvaart Maatschappij

SOYEZ LE BIENVENU *à bord du Hollandais Volant*

Ce nous est le plus agréable des devoirs de vous saluer à notre bord. De grand coeur, nous souhaitons que l'agrément du voyage réponde à votre attente.

Les pages qui suivent contiennent mainte indication susceptible de vous être utile. A l'aide des cartes vous vous orienterez aisément; les itinéraires en regard ont généralement Amsterdam pour point de départ, tenez-en compte si vous volez en direction opposée.

Vous aurez probablement en cours de route le loisir de parcourir ce livret. Rentré chez vous, faites-lui une place parmi les livres qui vous sont chers. Il restera un beau souvenir de votre voyage.

K.L.M. - Lignes Aériennes Royales Néerlandaises



A VOICE FROM THE COCKPIT

Hallo, hallo, ladies and gentlemen, on behalf of K.L.M. the captain welcomes you to this plane. As you probably know we make use of a flight plan that has been previously drawn up and studied. To give you some idea, here is one. Let's make a synopsis.

We shall be flying at an altitude of 18,000 feet, that is 5500 metres. Because the temperature normally falls about 6 centigrades per 3300 feet (= 1000 metres), it will be some 30 degrees colder at 18,000 feet than on mother earth. Please, don't worry because in the cabin the temperature will not change. One of the reasons why we shall fly so high is that at 18, or more, degrees below zero the air becomes so dry—even in the clouds—that there is hardly any chance of ice formation. Be assured though that we are prepared for ice formation, because the Constellation, with which we are making this flight, has rubber covers at the leading edges of the wings, which we can fill with air every now and again. Any ice will thus be broken up and cast off. We can also spray alcohol along the propeller blades. Another reason for going up so high today is that there we find the winds that are most advantageous to us. According to the weather forecast it's there that on an average we get a 43 mile (= 70 km) tail wind. At an altitude of 18,000 feet our engines propel our plane at an indicated speed of 270 m. p. h. Therefore the additional wind velocity will make us fly at a speed of more than 315 miles, that is over 500 kms, an hour. Consequently, in our flight plan we reckon with a crossing of seven hours twelve minutes.

You will be interested to know, that the K.L.M. plane travelling in the opposite direction now has a tail wind too, as she is flying at 4000 feet where today the wind blows from the direction opposite to that prevalent at 18,000 feet. Therefore we are both saving petrol. And that's important, because our Constellation consumes about 300 gallons, or 1300 litres, of petrol per hour, the engines, for reasons of economy operating at about 60 per cent capacity. They are used at full capacity, which is about 2500 horse power, only during take-off.

For this crossing we have chosen the most usual system of flying, viz. constant speed flying. It means that on our air speed indicator the same speed will always be read.

Consequently, our engines will have to supply less power every hour. Obviously so, since due to her petrol consumption the plane will get about 2000 lbs (= 900 kilos) lighter every hour. At the end of the trip our four engined plane will have gone down no less than 14,000 lbs (= 6500 kilos) in weight since the moment of departure. For a twin-engined plane, like a Convair, petrol consumption at the same speed is about half that of a four-engined machine.

The weather outlook along the route, for our altitude, is good. Weather prospects at our destination at landing time are also good: 6 mile visibility, and cloudy in some parts at 2000 feet altitude. In view of the present technical equipment of a modern airport cloud-base at over 650 feet, and 1 mile visibility are considered as good-weather components, since clouds at 200 feet and half a mile visibility still enable a plane to land. Here is some more information that is likely to interest

EEN STEM UIT DE STUURHUT

Hallo, hallo, dames en heren, de gezagvoerder heet U namens de K.L.M. van harte welkom aan boord. Zoals U wellicht weet, vliegen wij volgens een tevoren opgesteld en bestudeerd vliegplan en om U een indruk te geven, pakken we zo'n willekeurig plan bij de kop en geven U er een uit-treksel uit. We zullen gaan vliegen op 18.000 voet, dat is 5500 meter. Daar de buitenluchttemperatuur meestal zowat 6 graden Celsius per 3300 voet of per 1000 meter zakt, zal het boven ruim dertig graden kouder zijn dan beneden. Maakt U niet ongerust; in de cabine blijft de temperatuur dezelfde. Een van de redenen, waarom we zo hoog gaan, is, dat de lucht bij 18 graden vorst of kouder zelfs in de wolken zo droog wordt, dat er daar praktisch geen kans meer is op ijsaan-zetting. Overigens is de Constellation, waarmee deze vlucht gemaakt wordt, tegen ijsaan-zetting gewapend door rubberhoezen voor langs de vleugel, die we telkens met lucht kunnen vullen waardoor het ijs er afspringt, en door alcohol, die we langs de schroefbladen kunnen laten lopen.

Een andere reden om vandaag zo hoog te gaan is, dat daar de voor ons voordeligste winden waaien. We krijgen daar volgens de voorspelling gemiddeld 70 km, dat is 43 mijl wind mee. Op die hoogte 'loopt' onze machine uit eigen kracht 435 km, dat is 270 mijl — en met die wind erbij leggen we dus (ten opzichte van de aarde) ruim 500 km (315 mijl) per uur af.

Ons vliegplan doet ons hierdoor een vluchttijd voorzien van zeven uur en twaalf minuten.

Het zal U misschien interesseren, dat onze tegenligger óók de wind mee heeft door op 1200 meter te vliegen, waar de wind vandaag juist tegengesteld aan de wind op 5400 meter waait. Zo sparen we beide benzine. En dat is van belang, want het benzineverbruik van onze Constellation bedraagt $\pm$ 1300 liter ($\pm$ 300 gallon) per uur, terwijl de motoren om redenen van economie op ongeveer 60% van hun vermogen draaien. (Alleen in de start geven ze ongeveer hun volle vermogen van elk $\pm$ 2500 P.K.)

We hebben voor deze vlucht het meest gebruikelijke systeem van vliegen, nl. dat van constante snelheid, gekozen. Dat betekent, dat onze snelheidsmeter steeds dezelfde snelheid aanwijst. En dat betekent ook, dat de motoren elk uur minder vermogen hebben te leveren; allicht, want door het benzineverbruik wegen we elk uur ongeveer 900 kg (2000 Eng. ponden) minder. Het vier-motorige vliegtuig is aan 't eind van onze vlucht niet minder dan 6500 kg (14.000 ponden) lichter dan bij het vertrek! Voor een tweemotorig vliegtuig als de Convair bedraagt het benzineverbruik (bij dezelfde snelheid) zowat de helft.

De voorspelling voor het weer langs de route is — op onze vlieghoogte — mooi. De voorspelling voor onze haven van aankomst tegen onze landingstijd is eveneens mooi: 10 km zicht; gebroken bewolking op 600 meter hoogte. Bij de tegenwoordige hulpmiddelen op een modern vliegveld geldt wolkenhoogte van meer dan 200 meter en zicht van meer dan 2 km als goed weer, terwijl bij 60 meter wolkenhoogte en 1 km zicht landen nog is toegestaan.

Hier zijn nog enkele gegevens, die U zouden kunnen interesseren. We vliegen naar het Westen,

UNE VOIX DU POSTE DE PILOTAGE

Allô, Allô, Mesdames et Messieurs! Au nom de la K.L.M., le Commandant vous souhaite cordialement la bienvenue à bord. Comme vous le savez peut-être, nos vols sont effectués suivant des plans soigneusement préétablis. Pour vous donner une idée d'un tel voyage, nous allons vous détailler un extrait d'un plan pris au hasard.

Nous volerons à 5500 mètres. Etant donné que la température de l'air diminue en général d'à peu près 6 degrés centigrades par 1000 mètres d'altitude, nous trouverons à cette hauteur une température inférieure de 30 bons degrés à celle du sol. Soyez sans inquiétude. Dans la cabine, vous ne vous en apercevrez pas. Si nous volons si haut c'est que l'air, par un froid de 18 degrés ou davantage, est à tel point dépourvu d'humidité, même dans les nuages, que, pratiquement, il n'y a aucune chance de formation de glace. D'ailleurs, nous sommes armés à l'égard de ce risque: le Constellation dans lequel nous volons est pourvu le long du bord d'attaque des ailes, de housses de caoutchouc qui, en s'emplantant d'air, font sauter la glace; un autre dispositif permet de faire arriver de l'alcool à la surface des pales des hélices. Une autre raison d'aller si haut est qu'aujourd'hui, à cette altitude, soufflent les vents qui nous sont le plus favorables. Nous trouverons, selon les prévisions, un vent d'une moyenne de 70 kilomètres à l'heure dans notre direction. Notre machine développe une vitesse propre de 435 kilomètres, de sorte que nous avançons, par rapport au sol, à plus de 500 kilomètres à l'heure. Notre plan de vol permet en conséquence de prévoir un trajet de sept heures et douze minutes. Vous serez quelque peu étonné sans doute d'apprendre que l'avion qui vient à notre rencontre profite également du vent, en volant à 1200 mètres. En effet, à cette altitude le vent souffle aujourd'hui précisément dans le sens contraire au nôtre. Ainsi, des deux côtés, est réalisée une économie d'essence qui a son importance si l'on considère que la consommation de notre Constellation est d'environ 1300 litres par heure tandis que les moteurs, pour des raisons d'économie, tournent approximativement à 60% de leur puissance. Au départ seulement, ils donnent à peu près tout le rendement de leurs 2500 chevaux. Pour notre vol, nous avons choisi le système le plus usité, celui de la vitesse constante. C'est à dire que notre indicateur de vitesse doit rester sur la même indication et cela signifie que les moteurs ont de moins en moins à fournir de travail puisque l'essence consommée nous allège d'heure en heure d'environ 900 kilogrammes. Notre quadrimoteur, à l'atterrissage, pèsera 6500 kilos de moins qu'à l'envol. Pour un bi-moteur comme le Convair Liner, la consommation d'essence dans les mêmes conditions serait à peu près de moitié. Les prévisions météorologiques le long de la route, à notre hauteur de vol, sont bonnes. Pour notre port d'arrivée, au moment de l'atterrissage, elle sont bonnes également: visibilité 10 kilomètres, nuages discontinus à 600 mètres de haut. Avec les moyens dont actuellement dispose un aéroport moderne, une hauteur de nuages supérieure à 200 mètres et une visibilité de 2 kilomètres constituent ce qu'on appelle un beau temps, si l'on considère qu'une hauteur de nuages de 60 mètres et une

you. We fly towards the west, which is contrary to the rotation of the earth. The sun will slowly gain on us and thus darkness will fall slowly. When it is dark you will be in a position to see the exhaust gases near the engines glow very distinctly. Don't get excited, they always glow, but one can only see it in the dark. By the way, as soon as, in about ten years' time, we shall fly at 600 miles an hour in a westerly direction at the latitude of Europe, the sun will no longer gain on us. Then the sun will seem to stand still in comparison to our plane. Which means

that the time of arrival at Montreal, Canada, will coincide with the time of departure from Amsterdam. Anyone who then leaves Amsterdam early in the morning on a 24 hour flight around the world, westward bound, lands at Schiphol after 4 breakfasts in the air at exactly the same time in the morning. However, it will be on the day after, and you will have grown older on your way, although the actual time does not change.

Another point of interest: at 18,000 feet you cannot breathe freely outside the plane, due to the low air pressure. But

dus tegen de draaiing van de aarde in. De zon zal ons langzaam vóór komen en het zal dus maar langzaam donker worden. Als het donker is, zult U duidelijk aan de motoren de uitlaatgassen zien gloeien. Maakt U niet ongerust; die gloeien altijd, alleen in het donker kunt U dat zien.

A propos: als we over een jaar of tien op de breedte van Europa met 1000 km/uur naar het Westen vliegen, zal de zon ons in het geheel niet meer vóór komen. Die zal dan stil staan t.o.v. onze machine. Dat betekent dan, dat het

bij aankomst in Montreal, Canada, even laat zal zijn als bij het vertrek van Amsterdam. Wie dan 's ochtends vroeg Amsterdam verlaat en in 24 uur in Westelijke richting om de wereld gaat vliegen, zal na 4 ontbijten weer 's ochtends even vroeg terugkomen op Schiphol (al is het dan de volgende dag; U wordt dan nl. helaas onderweg wel ouder al blijft het steeds even laat).

Nog iets van belang: op 5400 meter zoudt U buiten de machine door de lage druk niet lang meer vrij-uit kunnen ademen. De motoren pompen echter tijdens de vlucht

visibilité de 1 kilomètre suffisent à autoriser tout atterrissage.

Voici de quoi vous intéresser. Nous volons vers l'Ouest, donc dans le sens contraire à la rotation de la terre. Le soleil sera plus lent à venir et la nuit tardera à tomber. Enfin, lorsqu'il fera sombre, vous verrez, aux moteurs, les gaz d'échappement incandescents. Il n'y a là rien d'inquiétant. Ces lueurs sont toujours là, mais pendant le jour on ne les voit pas. Quand, dans une dizaine d'années, nous volerons vers l'Quest à 1000 kilomètres à

l'heure, le soleil n'avancera plus du tout. Par rapport à notre aéronef, il restera immobile, ce qui fait qu'à l'arrivée à Montréal il sera exactement la même heure qu'à notre départ d'Amsterdam. Le passager qui, le matin de bonne heure, s'envolera de la capitale hollandaise en direction ouest pour faire le tour du monde en 24 heures, se retrouvera à Schiphol après quatre petits déjeuners, à la même heure qu'au départ. Pour lui, les heures auront suspendu leur vol, ce qui, cependant, ne l'aura pas empêché de vieillir d'un jour.





during the trip the engines will pump into your cabin a sufficient quantity of fresh air, containing the oxygen you need. Nevertheless the air pressure here will be slightly below that on the ground. Mind your fountain pen. The ground air pressure, which exists in its body, might force out the ink at higher altitudes.

Ladies and gentlemen, our trip is about to begin. In this cockpit the two pilots, the flight engineers, the wireless operators and the navigator are all at their posts. Four engines representing 10,000 H.P., are at your service, al-

though two would easily keep our plane in the air. An automatic pilot for steering control, hundreds of radio experts in the airports and weather stations along the route, a sky full of reliable bright stars and planets, as well as a sun and a moon to assist in the navigation, scores of radio beacons and radar outfits and, last but not least, the accrued experience of over thirty years of K.L.M. flying practice, all this is now at your disposal to see you quickly and safely across this globe of ours.

Bon Voyage!



voldoende lucht (en dus zuurstof) in de cabine. Evenwel is de luchtdruk hier toch iets minder dan op de grond. Denkt U om Uw vulpen! De luchtdruk van beneden, die binnenin heerst, zou er boven de inkt uit kunnen drukken.

Dames en Heren — onze vlucht gaat beginnen. Hier in de stuurhut zitten de twee vliegers, de boordwerktuigkundigen, de telegrafisten en de navigator op hun posten. Vier motoren (met tezamen 10.000 paarden) staan voor U klaar, al zouden twee genoeg zijn om U in de lucht te

houden. Een automatische piloot voor het stuurwerk, honderden experts op radiogebied op luchthavens en weerbureaux langs de route, een hemel vol trouwe heldere sterren en planeten, benevens een zon en een maan om bij de navigatie te helpen, tientallen radiobakens en radarinstallaties en tenslotte de verzamelde ervaring van ruim dertig jaren K.L.M. luchtvaartpraktijk — dat alles is gereed om U snel en veilig over onze klein geworden wereld te gaan loodsen.

Goede reis!

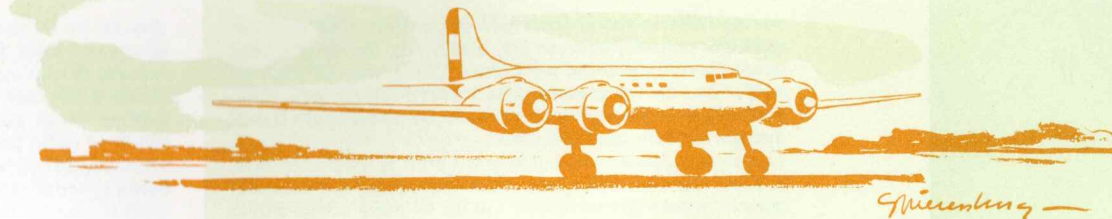


Autre chose encore. A 5500 mètres d'altitude, dans la faible pression à l'extérieur de l'avion, il ne vous serait plus possible de respirer sans l'aide d'un appareil spécial. Dans la cabine, les moteurs vous pompent suffisamment d'air (donc suffisamment d'oxygène). La pression est toutefois moindre qu'au sol.

Mesdames et Messieurs, notre vol va commencer. Les deux pilotes sont aux commandes, les mécaniciens de bord, les télégraphistes et le navigateur, à leur poste. Les 10.000 chevaux de quatre moteurs se tiennent à votre disposition.

(Deux moteurs suffiraient à vous maintenir dans les airs). Un pilote automatique, des centaines d'experts radio dans les aéroports, les bureaux de la météo échelonnés sur la ligne, l'astre du jour et celui de la nuit, un ciel semé d'étoiles fidèles pour aider à la navigation, des dizaines de radiophares et d'installations radar, enfin l'expérience accumulée pendant plus de trente ans de navigation aérienne K.L.M., tout concourt à la sécurité de votre croisière au-dessus d'un monde où la vitesse diminue chaque jour les distances.

Bon Voyage!



HINTS FOR A PLEASANT JOURNEY

The call-sign above your head

is intended to warn the steward or hostess whenever you want them.

In the space above your chair

you can put all you may need during the journey. As for your hat and coat, you had better hand them to the steward, who will hang them up neatly in the cloakroom and see to it that they are returned to you in good time and in perfect shape.

Please fasten your seat belts

when the electric sign 'Fasten seat belts' is turned on. Maybe you ask yourself: What is the use of doing so? Well, that can be explained in a few words. As you know, a plane travels much faster than any other conveyance, and it is easy to understand that when starting and landing, the acceleration and the deceleration, respectively, are much greater. Though there is but very little chance of your being whisked out of your chair, or bumping into the chair in front of you, you had better leave nothing to chance and fasten your seat belt.

WENKEN VOOR EEN AANGENAME REIS

Met het drukknopje boven Uw hoofd

kunt U de steward of stewardess waarschuwen, als U hen nodig heeft.

In de bagageruimte boven Uw stoel

kunt U alles leggen wat U gedurende de reis nodig mocht hebben. Uw hoed en jas kunt U beter aan de steward geven, die ze netjes in de garderobe hangt en er voor zorgt, dat U alles tijdig ongekreukt terug krijgt.

Wilt U Uw stoelriemen vastmaken

als het bordje 'Fasten seat belts' verlicht wordt? Wellicht vraagt U zich af waarvoor dit nodig is. Wel, dat is in een paar woorden te zeggen. Zoals U weet beweegt een vliegtuig zich heel wat sneller dan welk ander vervoermiddel ook en het is begrijpelijk dat bij starten en landen respectievelijk de versnelling en vertraging op zichzelf al veel groter zijn. Hoewel de kans heel klein is dat U zonder riem uit Uw stoel gewipt zult worden of Uw neus zoudt stoten aan de stoel vóór U, kunt U beter het zekere voor het onzekere nemen en U aan Uw stoel vastgespen.

CONSEILS POUR L'AGREMENT DU VOYAGE

Le bouton électrique au-dessus de votre tête

vous permet de faire appel aux services du steward ou de l'hôtesse.

Le porte-bagages au-dessus de votre fauteuil

est là pour recevoir tout ce que vous désirez garder à portée de la main pendant votre voyage. Confiez votre pardessus et votre chapeau au steward; il en prendra soin au vestiaire et vous les rendra à temps et sans le moindre faux-pli.

Bouclerez-vous les courroies de votre siège

lorsque s'allumera le tableau 'Fasten seat belts'? Peut-être vous demandez-vous si la chose est nécessaire. Eh bien, comme vous le savez, un avion se déplace beaucoup plus rapidement que tout autre moyen de locomotion et, par conséquent, il est aisément compréhensible qu'à l'envol l'accélération ou à l'atterrissage le ralentissement soit très considérable. Bien que le risque d'être projeté hors de votre siège ou de heurter du nez le dossier en face soit minime, ne tentez pas le sort. Attachez-vous à votre fauteuil.



Do you know what 'bumpy air' is?

Under certain weather conditions the airpressure, which gives lifting capacity to the wings, is subject to sudden changes. These changes, however small they may be, can be clearly perceived by the passengers, in that the plane is felt to bump a bit. This is due to the great speed at which the plane is travelling. When the airpressure is very irregular, the pilot will decrease the speed and the bumps will decrease too. However, he will also turn on the electric sign 'Fasten seat belts' and he trusts that you will actually do so.

Feel like smoking?

You are welcome to light a cigarette (unless the electric sign 'no smoking' is turned on. Generally, this is only the case during the night, and at take off or landing). Smoking a pipe or a cigar, however, is not allowed. The reason is that the smoke of a pipe or a cigar is heavier and more penetrating than that of a cigarette and therefore cannot be effectually driven out by the ventilators, so that your non-smoking fellow-passengers may be hindered. You will find an ash-tray in the arm-rest of your chair. If you are in the habit of using a cigarette-holder, we urgently request you not to do so in the plane.

Finally a rule which holds good for all airports in the world: smoking is absolutely forbidden on the tarmac.

Weet U wat remous is?

Bij sommige weersgesteldheden kan de luchtdruk, die draagkracht aan de vleugels geeft, plotseling wijziging ondergaan. Die wijziging, hoe gering ook, is voor de passagiers duidelijk waarneembaar en men voelt het vliegtuig enigszins stoten. De grote snelheid is hier oorzaak van. Wanneer het lucht-ruim onrustig is zal de piloot snelheid verminderen, waardoor ook de remous vermindert. Hij zal bovendien het bordje 'Fasten seat belts' verlichten en rekt er op dat U ook inderdaad Uw riem vastmaakt.



Roken?

Er is geen enkel bezwaar een sigaret op te steken (tenzij het bordje 'no smoking' verlicht is. Dit geschiedt in het algemeen slechts 's nachts en bij start en landing). Het roken van pijp of sigaar is echter niet toegestaan. Dat komt omdat de rook daarvan doordringender en zwaarder is dan die van een sigaret en daardoor niet afdoende door de ventilatoren kan worden weggewerkt. Uw niet rokende mede-passagiers zouden er last van hebben. Een asbakje vindt U in de leuning van Uw fauteuil. Als U gewend bent Uw sigaret uit een pijpje te roken verzoeken wij U dringend dat in het vliegtuig niet te doen. Tenslotte een regel die voor alle vliegvelden over de gehele wereld geldt: absoluut rookverbod op het platform.

Een paar regels naar huis,

hoog in de lucht geschreven, zullen door Uw familie en vrienden zeker op prijs worden gesteld.

Savez-vous ce que c'est qu'un remous?

La pression que l'air exerce sur les plans sustentateurs des ailes est sujette à de subites variations qui, si faibles qu'elles soient, n'en sont pas moins distinctement perçues. Parfois, l'avion remue. La grande vitesse en est la cause. Aussi, lorsque l'atmosphère est agitée, le pilote ralentit la marche et les remous perdent de leur effet. Mais il compte bien que vous vous conformerez à l'avertissement 'Fasten seat belts'.

Avez-vous envie de fumer?

Ne vous gênez pas d'allumer une cigarette. A moins cependant que le tableau 'no smoking' ne se soit allumé, ce qui d'ailleurs n'est généralement le cas qu'au décollage ou à l'atterrissage et pendant la nuit. La pipe ou le cigare sont néanmoins prohibés car leur fumée, plus pénétrante et plus forte, ne peut être suffisamment éliminée par les ventilateurs, au déplaisir de vos compagnons non-fumeurs. Les cendriers sont logés dans l'accoudoir des fauteuils. Nous vous prions instamment de ne pas faire usage de fume-cigarette. Enfin, il est une prescription en vigueur sur les aérodromes du monde entier: interdiction de fumer sur l'aire d'embarquement.

Un petit message,

écrit pendant le vol, fera plaisir à vos parents et





A few lines,

written high up in the air, will surely be appreciated by your relatives and your friends. At the back of this booklet you will find anything you may want: airmail stationery, picture-postcards etc. But please, be careful with your fountain-pen. It may happen that, at a high altitude, it will begin to leak, resulting in a lot of trouble. If your pen is well-filled, so that there is no air in the inkcylinder, the chance of its leaking is greatly reduced. In this booklet you will find a strong paper bag, in which you can keep your pen during the journey. According to the latest rules of etiquette, a letter written in pencil aboard a plane is acceptable.

Written postcards may be given to the steward, who will take care of the mailing.

Letters have to be stamped and mailed by the passengers themselves, owing to currency regulations.

Every K.L.M.-plane is provided with a guest-book

at its christening. Do have a look at it. It will tell you a small part of K.L.M.-history, and perhaps you will discover the names of acquaintances who travelled on this plane before you. Naturally, we should highly appreciate if you, too, would include something in it.

Have you brought your slippers?

Do put them on. Many experienced travellers do

Achter in dit boekje vindt U alles wat U daarvoor nodig heeft: luchtpostpapier, prentbriefkaarten enz. Wees echter voorzichtig met Uw vulpen. Het kan voorkomen, dat hij op grote hoogte gaat lekken, met alle narigheid van dien. Als Uw pen goed gevuld is en er zich dus geen lucht boven de inkt bevindt, is de kans op lekken kleiner. Achter in dit boekje vindt U een stevig papieren zakje, waarin U Uw pen gedurende de reis kunt opbergen. Een brief aan boord van een vliegtuig geschreven mag volgens de allernieuwste etiquette ook met potlood geschreven zijn. Beschreven briefkaarten kunt U ongefrankeerd aan de steward geven, die voor verzending zorg draagt. Met brieven is dat in verband met deviezen-bepalingen helaas niet toegestaan. Die moet U dus zelf frankeren en posten.



Ieder K.L.M.-vliegtuig ontvangt een gastenboek

bij zijn doop. Kijkt U het eens in. U kunt er een klein stukje K.L.M.-geschiedenis in lezen en wellicht ontdekt U namen van bekenden, die tevoren met dit vliegtuig reisden. Uiteraard stellen wij het zeer op prijs als U er zelf ook wat in schrijft of tekent.

Heeft U pantoffels bij U?

Trek ze gerust aan. Vele ervaren reizigers doen dat. Wanneer Uw voeten lang in dezelfde positie blijven, hetgeen bij grote reizen het geval is, hebben ze de neiging wat op te zetten. Daarom doet U goed Uw schoenen uit te trekken om te voorkomen dat ze gaan knellen.

amis. Vous trouverez tout le nécessaire à la fin de ce livret: papier à lettres avion, cartes-vues, etc. Soyez prudent avec votre stylo qui aux grandes altitudes peut vous faire le mauvais tour de couler. S'il est bien rempli, le risque est moindre. Au bout de ce livret également, vous trouverez un solide sac en papier pour renfermer votre stylo pendant le voyage. En avion, une lettre au crayon est conforme aux dernières prescriptions de l'étiquette épistolaire. Il n'est pas besoin d'affranchir vos cartes postales. Vous pouvez les remettre au steward qui se chargera de l'expédition.

Par contre, vous devez vous-même affranchir et poster vos lettres, en raison des prescriptions monétaires en vigueur

Chaque avion K.L.M. reçoit à son baptême un livre d'or.

Jetez-y un coup d'oeil. Vous y trouverez une parcelle de l'histoire K.L.M. et peut-être même le paraphe de quelqu'une de vos connaissances. Naturellement, nous comptons aussi sur votre signature ou quelques mots de votre part, voire même un petit dessin.

Avez-vous emporté vos pantoufles?

N'hésitez pas à les chauffer. Nombre de voyageurs expérimentés le font. Si vos pieds restent longtemps dans une même position, ce qui est le cas



so. When your feet have to remain in the same position for a long time, which is the case when the journey is a long one, they are inclined to swell slightly.

That is why you will be well advised to take off your shoes before your feet begin to ache.

Do move around

if you feel like stretching your legs. The stability of the plane will not be affected by your doing so. And you won't hamper anybody either, except during take-off and landing, and when the meals are being served.

Talking of meals:

Should you like a snack, a slice of cake, some biscuits or pastry, the hostess will be pleased to give you anything you request. There are also numerous drinks for you on board, or perhaps you would prefer a soft drink or a cup of coffee.

The temperature in the cabin

is centrally controlled and the hostess attends to it. So, if you feel too hot or cold, just tell her. Fresh air is automatically supplied, but in almost all our planes, there is a ventilator above each window, which you can operate yourself. The flow of air coming in can be turned into any direction you desire.



Wandel gerust wat rond

als U zin hebt Uw benen eens te strekken. De stabiliteit van het vliegtuig ondervindt er heus geen hinder van. Behoudens bij start en landing en bij het serveren van maaltijden valt U er niemand mee lastig.

Over maaltijden gesproken:

Mocht U tussen de maaltijden door trek krijgen in iets hartigs, een plakje cake, wat biscuit of gebak, dan komt de stewardess U dat gaarne aanbieden.

Er zijn ook verschillende dranken voor U aan boord, maar als U de voorkeur geeft aan een glas fris sodawater of een kop koffie zal niemand dat kinderachtig vinden.



De temperatuur in de kajuit

wordt centraal geregeld en de stewardess bedient de knopjes. Zeg het haar dus als U het te warm of te koud krijgt. Frisse lucht wordt automatisch toegevoerd maar in haast al onze toestellen heeft U bovendien de beschikking over een eigen ventilator, die zich dan boven het raampje bevindt. De luchtstroom hieruit is te richten.

Geeuwen is niet ongeleefd

in een vliegtuig. Het wordt zelfs warm aanbevolen. Wanneer het vliegtuig stijgt of daalt ontstaat aan



dans un long voyage, ils ont tendance à s'enfler. N'attendez pas que vos souliers vous gênent.

Faites sans crainte quelques pas de promenade

si vous éprouvez le besoin de vous dégourdir les jambes. La stabilité de l'avion n'en sera pas affectée. Sauf au départ et à l'atterrissage, ou bien à l'heure des repas, vous ne gênez personne.

Avez-vous envie, entre les repas, de prendre quelque chose:

un sandwich, une tranche de cake, quelques biscuits, un gâteau? L'hôtesse vous servira volontiers. Il y a aussi pour vous à bord toute une gamme de boissons, mais personne ne sourira si vous donnez la préférence à un verre d'eau minérale ou une tasse de café.

La température dans la cabine

est réglée d'un point central. Adressez-vous à l'hôtesse si vous trouvez qu'il fait trop chaud ou trop froid. De l'air frais est automatiquement introduit, de plus, dans presque tous nos appareils, vous avez au-dessus de vous votre ventilateur particulier que vous orientez à votre gré.

Bâiller n'est pas impoli dans un avion.

C'est même recommandé. Pendant l'ascension ou la descente, une différence de pression se fait



Yawning is not bad form

in a plane. It is even strongly recommended. When the plane changes altitude the airpressure inside your ears is no longer equal to that outside. You can remedy this feeling by yawning a few times, by swallowing, or by closing your mouth, holding your nose and then acting as if you blow your nose.

Chewing gum is also an approved remedy, and that is why it is offered to you. For the same reason it is advisable to feed babies during the ascent or the descent.

The plane's library.

We always have at your disposal a great variety of current magazines, and usually the latest editions of some newspapers.

The steward will gladly let you make a selection. There is a reading-lamp above your seat for your personal convenience. If you turn it on, it just throws its light on your reading-matter; it need not hinder your neighbour.

Should that comfortable chair make you drowsy,

you only have to press the button on the arm-rest to put your chair in the most comfortable position for taking a nap. When you release the knob the chair will stay locked at the level it has at that moment. When the steward or the hostess has provided you with a blanket and a pillow, you can doze off comfortably.

weerszijden van Uw trommelvlies verschil van luchtdruk. Dit onaangename gevoel kunt U verhelpen door een paar maal flink te geeuwen, te slikken of met dichtgeknepen neus en gesloten mond te doen alsof U snuit. Kauwgom is ook een probaat middel en daarom krijgt U het aangeboden. Om dezelfde redenen is het goed babies gedurende het stijgen en dalen te voeden.

Lectuur genoeg aan boord.

Wij hebben steeds een grote verscheidenheid van actuele tijdschriften tot Uw beschikking en meestal bovendien de laatste edities van enige dagbladen. De steward laat U graag Uw keus maken. Boven Uw stoel bevindt zich een leeslampje voor U alleen. Als U het aandoet schijnt het juist op Uw lectuur; het behoeft Uw buurman niet te hinderen.



Mocht die comfortabele stoel U slaperig maken,

dan is één druk op de knop in de armleuning voldoende om hem de plezierigste stand voor het knappen van een uiltje te doen aannemen. Als U de knop loslaat blijft de stoel in de aangenomen stand staan. Wanneer steward of stewardess U bovendien van deken en kussen heeft voorzien, kunt U verrukkelijk onder zeil gaan.

Een stoel onbezet,

terwijl men U heeft verteld dat het vliegtuig was

désagréablement sentir des deux côtés de votre tympan. Vous y remédiez en bâillant énergiquement plusieurs fois de suite, en avalant avec force ou, narines pincées et bouche close, en faisant l'effort de vous moucher.

Le chewing-gum—nous en avons à bord—est également un moyen éprouvé.

Nourissez les bébés pendant les montées et les descentes; ils s'en trouvent bien.

Il y a suffisamment de quoi lire à bord.

Nous avons à la disposition de nos passagers une abondante diversité de périodiques récents et, presque toujours, les dernières éditions de quelques quotidiens.

Le steward vous laisse faire votre choix. Au-dessus de votre fauteuil, une lampe liseuse éclaire justement la feuille que vous avez en main. Allumez-la, sa lueur ne peut en rien importuner votre voisin.

Si, dans ce confortable fauteuil, il vous prend envie de dormir,

une simple pression sur un bouton dans l'accoudoir suffit à faire prendre au siège la position la plus propice.

Interrompez la pression et votre fauteuil s'immobilise. Et quand le steward ou l'hôtesse vous aura pourvu de couvertures et de coussins, que pourra-t-il vous manquer pour tomber dans les bras de Morphée?



An empty seat,

and you have been told that the plane was fully booked? That may happen, for the plane, too, like any other means of transport, can carry only a maximum weight.

Therefore it is possible that the freight or mail carried by your plane is of such a weight that we have found ourselves obliged to leave some seats unoccupied.

It is also possible that a passenger cancelled his reservation at the last moment.

In that case we are very sorry, for possibly we had to disappoint someone who had urgent reasons for going on a journey. If you should ever be prevented from utilising your booked seat, please inform us in time, so that no valuable space is lost.

Where are we?

you will ask yourself from time to time. That is why you find a number of maps in this booklet among which there is also one of the route you are flying. The hostess will be pleased to tell you where you are and point out the landmarks to you. Probably she does not know exactly at what height and speed you are flying, or how the weather is at the next airport, but she is quite willing to inquire in the cockpit.



volgeboekt? Dat kan voorkomen, want ook het vliegtuig heeft, als elk vervoermiddel, een maximum laadvermogen. Het is dus mogelijk dat Uw vliegtuig een dergelijk belangrijk gewicht aan goederen of post in zijn vrachtruimen vervoert, dat wij ons genoodzaakt hebben gezien niet alle beschikbare plaatsen door passagiers te doen innemen. Het kan ook zijn dat een passagier ter elfder ure verstek heeft laten gaan. Dat betreuren wij dan uitermate, want wellicht konden wij een ander, die dringend op reis moest, daardoor van dienst zijn. Mocht U ooit zelf verhinderd zijn Uw besproken plaats te gebruiken, laat ons dat dan tijdig weten, opdat geen kostbare plaatsruimte verloren gaat.



'Waar zijn we nu?'

zult U zich van tijd tot tijd afvragen. Daarom vindt U in dit boekje een aantal kaarten, waarbij er ook een is van het traject waarop U vliegt. De stewardess zal U gaarne wijzen waar U zich bevindt en de gemakkelijk te herkennen punten aanduiden. Zij weet waarschijnlijk niet precies hoe hoog of hoe snel U vliegt of hoe het weer op de eerst volgende luchthaven is, maar zij gaat het gaarne even in de stuurhut voor U vragen.

Uw stoel blijft gedurende de hele reis voor U gereserveerd.

Bij tussenlandingen echter moeten alle passagiers het toestel verlaten. Het zou kunnen voorkomen dat U bij Uw terugkomst een nieuwe passagier in



Un siège inoccupé!

alors qu'on vous a affirmé que toutes les places étaient retenues. Mais oui, car l'avion comme tout autre moyen de transport a sa limite de charge. Le vôtre peut avoir un poids de marchandises ou de courrier tel que nous nous soyons vus dans la nécessité de ne pas réserver aux passagers tous les sièges disponibles. Il se peut aussi qu'au dernier moment quelqu'un ait renoncé au voyage. C'est regrettable, car, avertis, nous aurions peut-être pu accueillir un voyageur de la dernière heure. Si vous-même êtes une fois dans l'obligation de manquer le départ, prévenez-nous à temps afin qu'aucune place précieuse ne se perde.

Où sommes-nous en ce moment?

vous demanderez-vous de temps en temps. Parmi les cartes de notre petit livret, l'une est celle de votre voyage. L'hôtesse vous renseignera volontiers sur votre position et vous indiquera les points aisés à repérer. Elle ne sait pas toujours exactement à quelle hauteur et à quelle vitesse vous volez, ni le temps qu'il fait à la prochaine escale, mais elle le demandera pour vous au poste de pilotage.

Votre fauteuil vous est réservé pendant toute la durée du voyage.

Mais, aux escales, tout le monde doit quitter l'appareil et il se pourrait qu'en remontant vous trou-



Your chair is yours during the whole journey.

At transit stops, however, all the passengers have to leave the plane. It might happen that on returning you find a new passenger in your seat.

To prevent this you are asked to place the card reading 'Reserved' on your chair. You will find it at the back of this booklet.

In our DC-6 planes you only have to move the small metal disc beside the number of your chair and the word 'occupied' becomes visible.

Service for the little ones

has our special attention. Children of all ages, even those in travelling-cradles, as a rule soon feel at ease on board a plane.

Baby's milk can be warmed, food specially taken along by you can be prepared, and the hostess will lend you a hand when baby's diapers must be changed.

There is always a supply of baby-food on board the planes.

If you don't feel too well,

don't think this will spoil your whole journey; it is only temporary. The remedy the hostess will give you will restore you quickly. And don't pay attention to that solid paper bag until you really need it.

Uw fauteuil aantreft. Om dit te voorkomen verzoeken wij U, voor het verlaten van het vliegtuig, het kaartje waarop staat 'gereserveerd' en dat zich achter in dit boekje bevindt, op de zitting te leggen. Bij onze DC-6 toestellen behoeft U slechts het metalen plaatje naast Uw stoelnummer aan de zijwand te verschuiven, waardoor het woord 'occupied' leesbaar wordt.

De service voor de kleintjes

heeft al onze aandacht. Kinderen van alle leeftijden, ja zelfs reiswiegreizigers, voelen zich als regel aan boord reeds spoedig op hun gemak. Baby's



melk kan aan boord worden verwarmd, speciaal door U meegebracht voedsel kan worden klaargeemaakt en bij het wisselen van een luier zal de stewardess U de behulpzame hand weten te bieden. Er is steeds een voorraad babyvoedsel aan boord.

Wanneer U zich niet helemaal lekker voelt,

denk dan niet dat dit Uw gehele reis zal bederven; het is slechts van voorbijgaande aard. Het middel-tje dat de stewardess voor U heeft zal U snel opknappen. Bekijk dat stevige papieren zakje pas nader in een onzekere ogenblik.

Wilt U zich wat opfrissen?

Voor of achter in de kajuit staan U keurig inge-

viez un nouveau passager installé dans votre fauteuil. Evitez cette éventualité en prenant la précaution de fixer sur votre place la carte 'réservé' que vous trouvez à la fin du présent livret.

Dans nos appareils DC-6, un glissement de la plaquette de métal qui se trouve près du numéro apposé à la paroi, fait apparaître l'avertissement 'occupié'.

Le service des tout petits

retient toute notre attention. Les enfants de tous âges, même les bébés au-berceau, sont généralement bien vite à leur aise en avion. Le lait pour les bébés peut être réchauffé à bord, les aliments spécialement apportés à leur intention peuvent être préparés et, pour changer une layette, l'hôtesse de l'air vous prêter une main experte. Il y a toujours à bord provision d'aliments pour les tout petits.

Si vous ne vous sentez pas très bien

n'allez pas en conclure que tout votre voyage sera gâté. Le malaise est passager. L'hôtesse dispose d'un petit moyen capable de vous remettre d'aplomb. Un conseil: ne regardez pas le robuste sac en papier avant le moment critique.

Désirez vous faire un brin de toilette?

A l'avant ou à l'arrière de l'appareil des cabinets de toilette pratiquement installés sont à votre dis-



Like to freshen up?

Either at the front or at the rear of the cabin you will find well-equipped lavatories. For the ladies there are well-lighted mirrors, and in the gentlemen's department there is an electric razor. As low voltage direct current is used in the plane, you cannot use your own electric razor.

Sure you have not forgotten anything?

As it would cause you inconvenience to get back your belongings via our Lost Properties Department, we advise you to check carefully whether you have left anything behind, when you leave the plane at your destination.

Please remain seated for another few moments

when, upon landing the plane taxis to the station building. Do not unfasten your seat belts until the plane has come to a final stop, and remain seated till the hostess announces that you may disembark.

Both steward and stewardess

have taken a pride in being your host and hostess in every respect. We ask you to consider the care and attention they have given you as a matter of course. Your satisfaction is the only token of appreciation they desire. Our staff are not allowed to accept rewards in any shape or form.



richte toiletten ter beschikking. Dames vinden er goed verlichte spiegels en heren treffen in hun afdeling bovendien een elektrisch scheerapparaat aan. Daar in het vliegtuig gelijkstroom van laag voltage wordt gebruikt, kunt U Uw eigen elektrisch scheerapparaat niet gebruiken.

Heeft U niets vergeten?

Omdat het zo omslachtig voor U zou zijn om Uw eigendommen via onze afdeling 'gevonden voorwerpen' terug te zien, raden wij U aan om bij het verlaten van het vliegtuig op de plaats van Uw bestemming nauwkeurig na te gaan of U niets heeft achtergelaten.



Blijft U nog even zitten

wanneer Uw toestel, na geland te zijn, naar het stationsgebouw taxiet. Maak Uw riemen pas los als het vliegtuig uiteindelijk stilstaat en sta pas op als de stewardess mededeelt dat U kunt uitstappen.

De steward en de stewardess

hebben er een eer in gesteld in elk opzicht als Uw gastheer en gastvrouw op te treden. Wij verzoeken U hun zorg en aandacht zonder meer te willen aanvaarden. Slechts Uw tevredenheid is voor hen blijk van waardering. Het is het K.L.M. personeel verboden beloningen in enigerlei vorm aan te nemen.



position. Les dames y trouvent des miroirs bien éclairés. Les messieurs, en outre, un rasoir électrique, car le courant à basse tension de l'avion ne permet pas l'usage des appareils électriques du modèle courant.

N'avez-vous rien oublié?

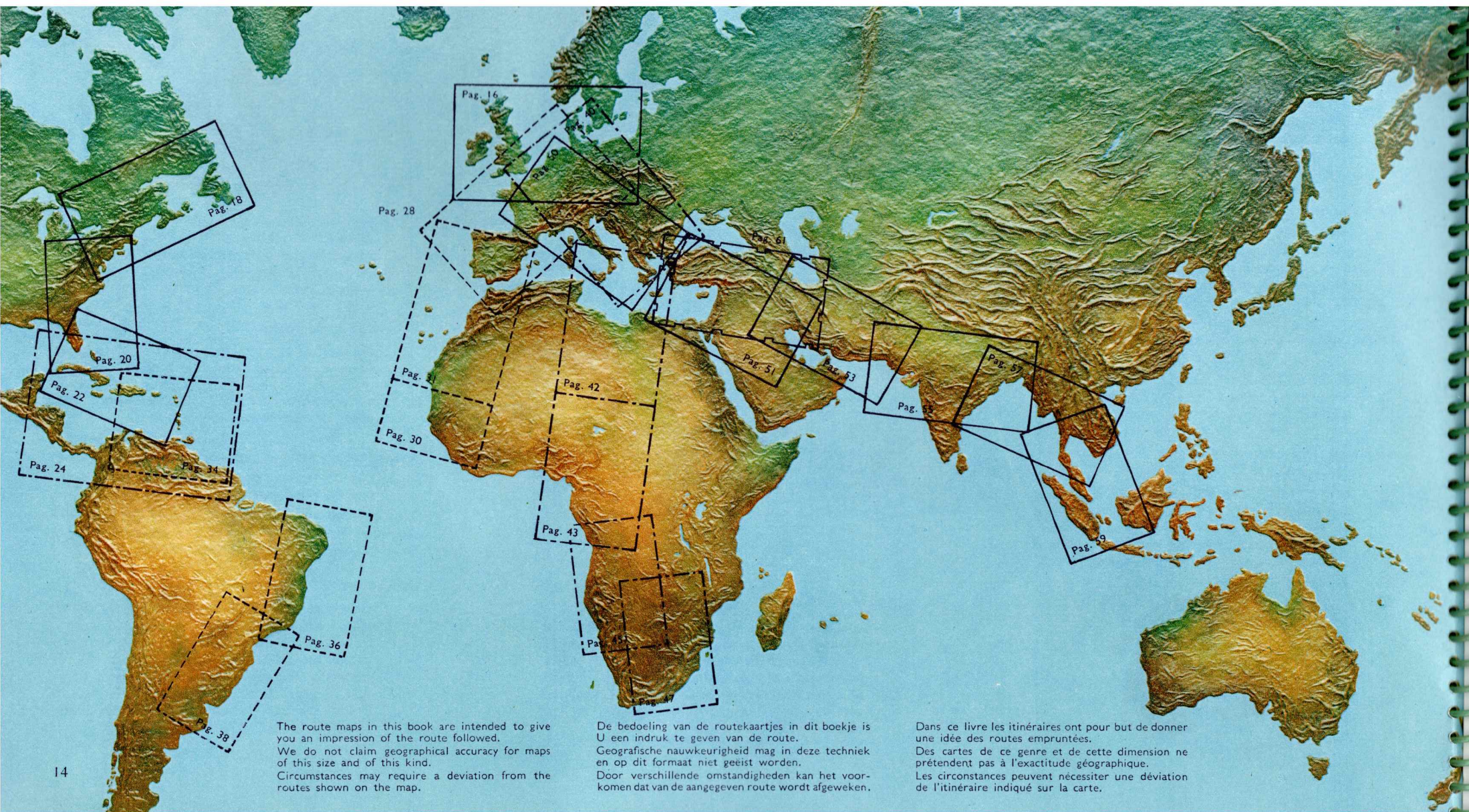
Pour éviter la complication d'avoir à recouvrer votre propriété par l'entremise de notre bureau des objets perdus, nous vous conseillons, lorsque vous arriverez à destination, de bien veiller à ne rien laisser derrière vous.

Restez encore assis un instant

lorsque l'avion, après avoir touché le sol, roule vers les bâtiments de l'aérogare. Ne défaites votre ceinture que lorsque l'appareil est complètement arrêté et ne vous levez qu'au moment où l'hôtesse prie les passagers de descendre.

Le steward et l'hôtesse

ont mis leur point d'honneur à bien remplir à votre égard leur rôle de maître et de maîtresse de maison. Nous vous prions d'accepter sans plus leurs services et prévenances. Votre satisfaction est la meilleure et seule marque d'appréciation qu'ils attendent de vous. Il est interdit au personnel de la K.L.M. d'accepter une récompense sous quelque forme que ce soit.



The route maps in this book are intended to give you an impression of the route followed. We do not claim geographical accuracy for maps of this size and of this kind. Circumstances may require a deviation from the routes shown on the map.

De bedoeling van de routekaartjes in dit boekje is U een indruk te geven van de route. Geografische nauwkeurigheid mag in deze techniek en op dit formaat niet geeist worden. Door verschillende omstandigheden kan het voorkomen dat van de aangegeven route wordt afgeweken.

Dans ce livre les itinéraires ont pour but de donner une idée des routes empruntées. Des cartes de ce genre et de cette dimension ne prétendent pas à l'exactitude géographique. Les circonstances peuvent nécessiter une déviation de l'itinéraire indiqué sur la carte.

K.L.M.'s NETWORK

When on May 17, 1920 a little open-cockpit aeroplane flew from Amsterdam and landed at Croydon, and two bundled passengers dressed like arctic explorers alighted, a milestone in the history of travelling had been reached. The first trip of the World's First Airline had been made. If today, only just over thirty years later, one looks at the world-embracing network of that same K.L.M., it seems incredible that in such a short time so many places all over the world can be reached by K.L.M. Especially if one bears in mind that most of this expansion has been effected since the end of World War II. Schiphol, the K.L.M. cradle, has become an important centre in the world's air traffic. Here it is a steady come and go of mighty K.L.M. planes, from and to all points of the compass. Frequent services to North, Central and South America, Africa, the Near, Middle and Far East, extensive networks in Europe and the West Indies, with carefully planned connections to our intercontinental airroutes, all enable the modern traveller to reach almost every place on earth by K.L.M., quickly and comfortably.

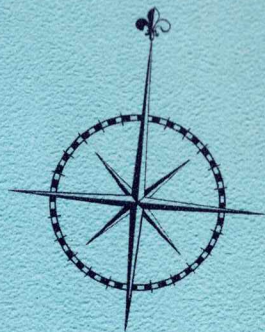
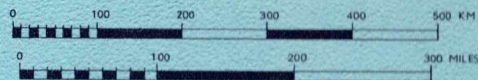
HET ROUTENET VAN DE K.L.M.

Toen op 17 Mei 1920 een klein open vliegtuig uit Amsterdam, met twee als Poolreizigers geklede passagiers te Croydon landde, was er een mijlpaal bereikt in de geschiedenis van het reizen. De eerste reis van de eerste K.L.M. luchtlijn ter wereld was een feit. Wanneer men nu, slechts ruim dertig jaar later, het wereldomvattende routenet van dezelfde K.L.M. voor zich ziet, lijkt het ongelooflijk dat in zo korte tijd zoveel plaatsen over de gehele wereld verspreid per K.L.M. bereikt kunnen worden. Vooral wanneer men bedenkt dat de grote uitbreiding slechts van na de tweede wereldoorlog dateert.

Schiphol, het nest van de K.L.M., is een belangrijk centrum in het wereldluchtverkeer geworden. Hier is het een komen en gaan van de machtige K.L.M. machines, van en naar alle windstreken. Frequente diensten naar Noord-, Midden-, en Zuid-Amerika, Afrika, het Nabije-, Midden-, en Verre Oosten, uitgebreide routenetten in Europa en het Caraïbische Gebied met zorgvuldig bestudeerde aansluitingen op de intercontinentale lijnen, stellen de moderne reiziger in staat schier elke plaats ter wereld snel en comfortabel per K.L.M. te bereiken.

LE RESEAU AERIEN K.L.M.

Lorsque, le 17 mai 1920, un petit aéroplane découvert, parti d'Amsterdam avec deux passagers vêtus comme des explorateurs polaires, atterrissait à Croydon, une pierre milliaire était posée dans l'histoire des voyages. Le premier voyage de notre première ligne aérienne était un fait accompli. Aujourd'hui, quand nous avons sous les yeux le réseau mondial des lignes de cette même K.L.M., il y a quelque difficulté à croire qu'une trentaine d'années aient suffi à rendre accessibles tant de lieux disséminés sur la planète; surtout si l'on sait que la grande extension ne date que d'après la deuxième guerre mondiale. Schiphol, coeur du réseau, est devenu un carrefour du trafic aérien mondial; on y voit l'impressionnant va et vient des grands oiseaux K.L.M. qui viennent de partout et s'envolent dans toutes les directions de la rose des vents. Des services fréquents vers les Amériques, l'Afrique, le Moyen et l'Extrême-Orient, de vastes réseaux en Europe et aux Antilles, des liaisons soigneusement étudiées avec les lignes intercontinentales, mettent le voyageur à même d'atteindre rapidement et confortablement presque n'importe quel point du globe terrestre.



ATLANTIC OCEAN



THE NORTH ATLANTIC ROUTES

For centuries there has been an ever increasing amount of traffic between North America and Europe, especially since 1919, when Alcock and Brown made the first flight across the ocean by aeroplane. America and the Old World are closely united by manifold ties. Thus New York will always remind the Dutch somehow of the old New Amsterdam, for which the land was bought for a mere song from the Indians. For us Curacao too is old land since Van Walbeeck landed there in 1634. Needless to say how much we are indebted to Canada. Since World War II the community of interests between the Netherlands and the Antilles has entered quite a new stage. New York . . . at present as many routes lead up to it through the air as to Rome overland. K.L.M. flies two different routes from Amsterdam to New York, each is about 3700 miles long. One via the narrowest part of Holland, the widest part of the North Sea near Doggersbank, which is teeming with herrings, and then the narrowest part of England, where between Edinburgh and Glasgow the gloomy aspect of industrial areas is succeeded by the loveliness of the Scottish hills. The other route goes via the narrowest part of the North Sea, the widest part of England past London and the widest part of green

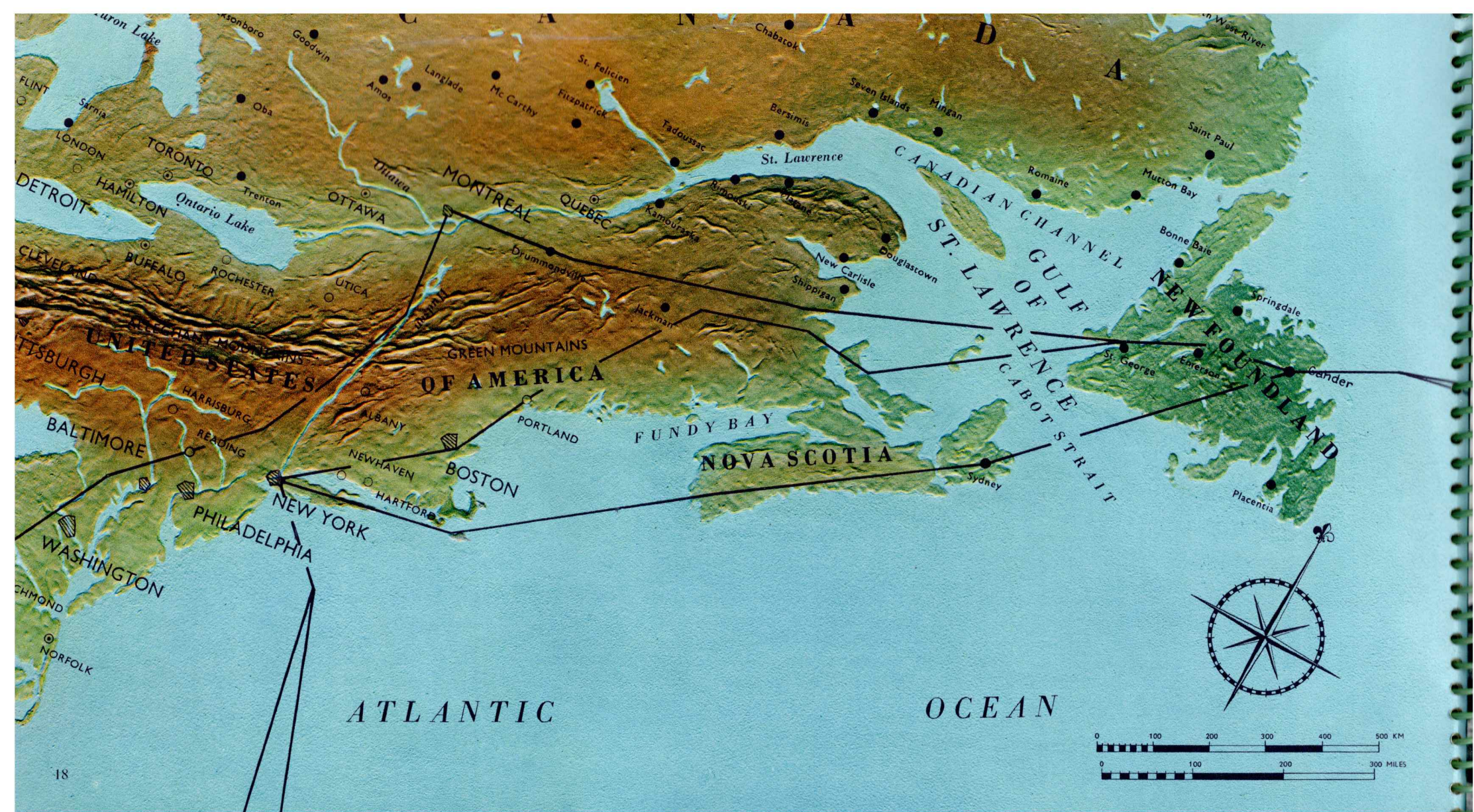
DE NOORDATLANTISCHE ROUTES

Al eeuwen lang en in steeds toenemende mate is er een druk verkeer op de Atlantische Oceaan tussen Noord-Amerika en Europa; sinds 1919, toen Alcock en Brown als eersten de oceaan per vliegtuig overstaken, ook er boven. Vele banden van allerlei aard binden Amerika en de Oude Wereld hecht tezamen. Zo behoudt voor de Nederlanders New York nog altijd iets van het oude Nieuw Amsterdam, waarvoor de grond voor luttel geld van de Indianen werd gekocht, en voor ons is ook Curaçao oude grond, sinds van Walbeeck er in 1634 landde. Wat wij daarnaast na de laatste oorlog aan Canada danken is bekend genoeg. De belangengemeenschap tussen Nederland en de Antillen is na dezelfde oorlog in een geheel nieuw stadium getreden.

New York . . . daarheen leiden thans door de lucht evenvele wegen als over land naar Rome. De K.L.M. vliegt haar geregelde diensten tussen Amsterdam en New York langs twee verschillende routes, die beide ongeveer 5900 km lang zijn. Een via Holland op zijn smalst, de Noordzee op zijn breedst bij de haringrijke Doggersbank, en daarna Engeland op zijn smalst, waar tussen Edinburg en Glasgow de vaalheid van industrieterrein met de liefelijkheid der Schotse heuvels afwisselt. De andere via de Noordzee

LES LIGNES DE L'ATLANTIQUE NORD

Depuis des siècles déjà et en mesure toujours croissante, un immense trafic sillonne l'Atlantique entre l'Amérique du Nord et l'Europe. En 1919, la première traversée en avion, par d'Alcock et Brown, ouvrit à ce trafic une troisième dimension. Des liens de toutes sortes unissent solidement l'Amérique au vieux monde. C'est ainsi que New-York garde toujours pour les Hollandais quelque chose de la Nouvelle-Amsterdam. Curaçao, où Walbeeck débarqua en 1634, est pour eux une vieille terre aussi. Ce que la Hollande doit au Canada depuis la dernière guerre est bien connu. La communauté d'intérêt entre les Pays-Bas et les Antilles, après ce même conflit, est entrée dans une phase toute nouvelle. New-York ! Les routes aériennes qui y aboutissent sont aussi nombreuses que les chemins qui mènent à Rome. La K.L.M. exploite pour ses services réguliers entre Amsterdam et New-York deux routes, chacune d'environ 5900 kilomètres: 1. la Hollande dans sa moindre largeur, la Mer du Nord là où elle est le plus large près du Doggerbank où abonde le hareng, puis l'Angleterre, en sa partie étroite, là où entre Edimbourg et Glasgow la grisaille des terrains industriels alterne avec la grâce riante des collines écossaises; 2. la Mer du Nord là où elle se resserre, l'Angleterre en sa grande largeur en



Eire till once past the River Shannon we fly over the Atlantic. On either route we arrive at Gander. In abnormal weather conditions this routes are flown via the austere volcanic coast of Iceland near Reikjavik or over the infinitesimal and silent isle of Santa Maria in the Azores.

As a matter of fact it was the Air Transport Command that established these air-routes. Between Prestwick and Gander traffic was so busy (sometimes 50 bombers an hour) that it almost formed an air-bridge. Notwithstanding the icebergs near Newfoundland, which we see under us in summer, navigation on the sea below us is almost as busy. But confined to their place in the choppiest of oceans, the weather-ships are ready to guard our crossing.

On Newfoundland we are in Canada: the enormous runways of Gander in a scenery of fir-woods around water, which reminds us of Sweden, were constructed during the



Montreal

op zijn smalst, Engeland op zijn breedst langs Londen heen, en dan nog eens het groene Ierland op zijn breedst, tot men over de waterrijke Shannon de grijze oceaan opkoerst. In beide gevallen komt men bij Gander uit. Deze routes worden bij abnormale weersomstandigheden via de ongenaakbare vulkanenkust van IJsland bij Reikjavik gevlogen of over het minuscule, doodstille Azoren-eilandje Santa Maria.

Al deze luchtwegen werden eigenlijk pas goed gebaad door het Air Transport Command. Tussen Prestwick en Gander was het oorlogsverkeer zo druk (soms 50 bommenwerpers per uur), dat het bijna een luchtbrug werd. De zee onder ons is weinig minder druk bevaren, de ijsbergen bij Newfoundland, die wij des zomers onder ons zien, ten spijt. Maar op hun plaats gekluisterd in de woeligste aller oceanen liggen daar ten behoeve van Uw Constellation de weerschepen verspreid en beschermen onze overtocht. Op Newfoundland zijn wij (sinds kort) in Canada: de

survolant Londres, puis la verte Irlande en large, jusqu'à ce qu'ayant passé les vastes eaux du Shannon, on mette le cap sur le glauque Océan. Les deux lignes se rejoignent à Gander. Lorsque les conditions atmosphériques défavorables le rendent nécessaire, on survole à Reykjavik l'abrupte côte volcanique de l'Islande ou bien la minuscule et silencieuse Santa-Maria des Açores.

A la vérité, tous ces chemins aériens ont été tout d'abord convenablement frayés par l'Air Transport Command. Entre Prestwick et Gander, l'intensité du trafic de guerre fut telle qu'on put parler d'un pont aérien; les bombardiers, parfois, passèrent à raison de 50 par heure. La mer au-dessous de nous n'est guère moins fréquentée, en dépit des icebergs que nous voyons en été près de Terre-Neuve. Mais, disséminés à la surface du plus tourmenté des océans, les navires météorologiques sont au service de notre Constellation. Ils veillent sur notre traversée.

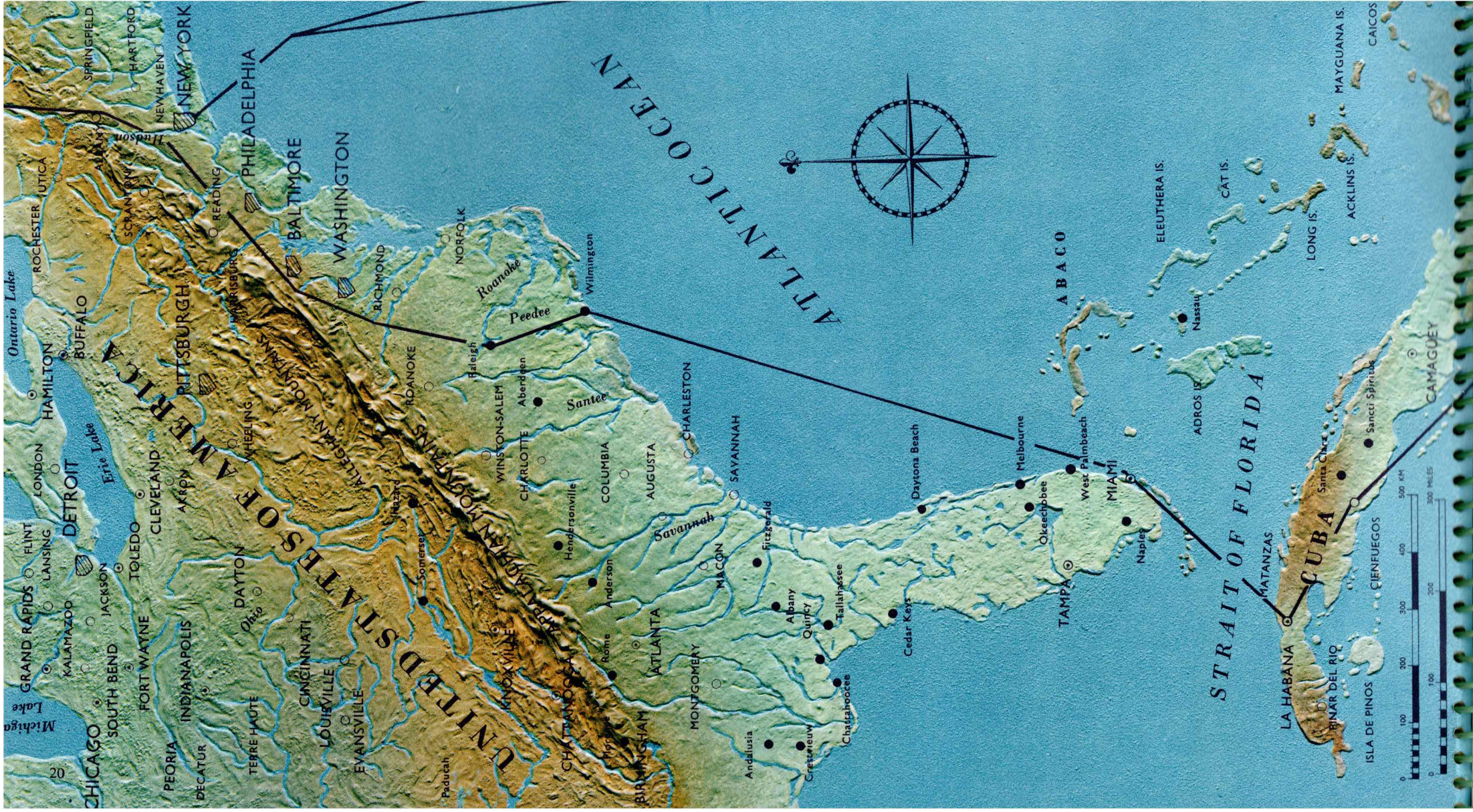
A Terre-Neuve, nous sommes (depuis peu) en terre cana-

Scotland



Ireland





war. We are accompanied by the same kind of scenery till, like the Pilgrim Fathers from Leyden in 1620, we reach the new continent near Plymouth Rock. Here Boston with its vast shipyards is situated under us. Not only a centre of commerce, but also of science and culture: Harvard, and then, near Newhaven, Yale will not be far off. We now follow the strict 'airway', the route indicated

enorme startbanen van Gander, in hun Zweeds-aandoend landschap van dennenwouden rondom water, werden in de oorlog uitgehakt. Eenzelfde landschap vergezelt ons, tot we, gelijk de Pilgrim Fathers uit Leiden in 1620, bij Plymouth Rock het nieuwe continent bereiken en Boston met zijn uitgestrekte werven onder ons ligt. Niet alleen een centrum van handel, maar ook van wetenschap en

dienne. Les énormes pistes d'envol de Gander, en leur décor de sapins autour de l'eau, datent de la guerre. Ce même décor qui rappelle les paysages de Suède nous accompagne jusqu'à ce que, comme les Pilgrim Fathers partis de Leyde en 1620, nous atteignons à Plymouth Rock le nouveau continent et que les vastes chantiers de Boston s'étalent au-dessous de nous. Nous survolons

accurately by radio, which will terminate at Idlewild, the largest airport in the world. In clear weather the skyline of Manhattan's petrified forest of skyscrapers is looming up: the neo-gothic cathedrals are dwarfed by the Rockefeller Centre, Chrysler and Empire State Buildings. Idlewild becomes visible ahead and we come in for a smooth 3-point landing.

cultuur: Harvard trekt voorbij en straks, bij Newhaven, is Yale niet ver. Wij volgen nu de strikte 'airway', de nauwkeurig door radio aangegeven weg die zal eindigen op 's werelds grootste luchthaven Idlewild, waar bij helder weer de 'skyline' van Manhattan's versteend woud van wolkenkrabbers opdoemt. De nieuw-gothische kathedralen zijn maar dreumesen vergeleken bij

Harvard; à Newhaven, Yale n'est plus loin. Nous suivons maintenant le strict 'airway', la route soigneusement guidée par la radio et qui va aboutir au plus grand aéroport du monde, Idlewild, où par temps clair, la forêt pétrifiée des gratte-ciel de Manhattan se silhouette à l'horizon. Les cathédrales néo-gothiques seraient des naines à côté des Rockefeller Center, Chrysler et Empire State Building.

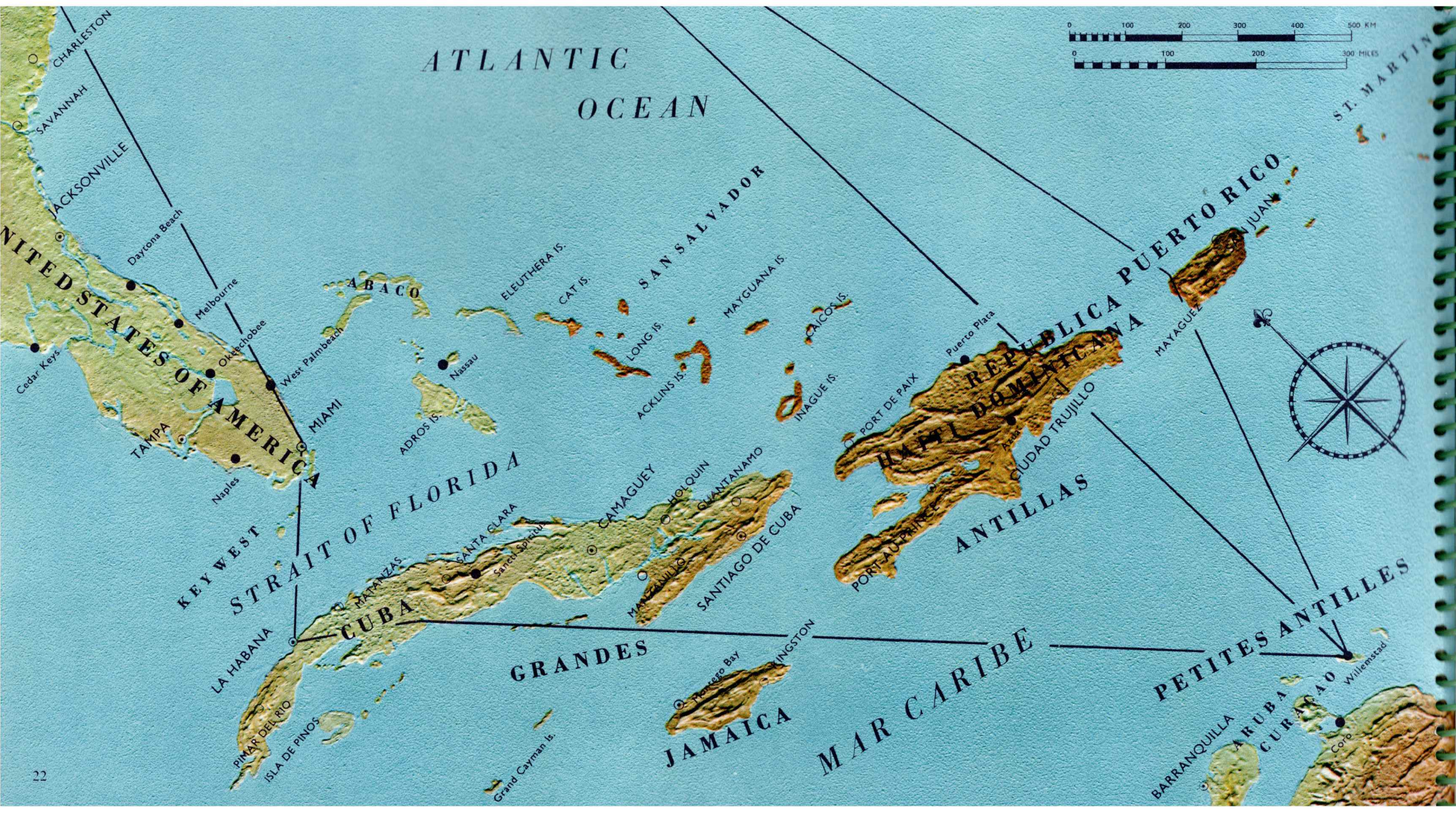


New York

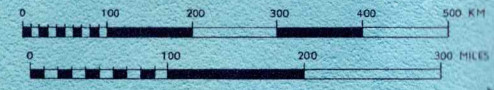


La Habana





ATLANTIC
OCEAN



UNITED STATES OF AMERICA

KEY WEST
STRAIT OF FLORIDA
CUBA

GRANDES

JAMAICA

MAR CARIBE

PETITES ANTILLES

ANTILLES

HAITI
DOMINICANA

PUERTO RICO

ST. MARTIN

If we now fly direct to Curacao, we meet the Atlantic again and we do not see anything of the memorial on the coast near Norfolk, where almost half a century ago the Wright Brothers made their first amazing 'flying leap' of scarcely 70 feet nor of Guanahani (one of the Bahama islands) where Columbus was the first to set foot on the land of the New World.

On we go, direct over its oldest town, which was founded by Columbus's son: Ciudad Trujillo, where the state of San Domingo adjoins its twin Haiti. Over an indigo-blue Caribbean Sea we land north of Willemstad, where the white smoke and, in the night, the blaze of the oil-refineries are the symbols of new prosperity.

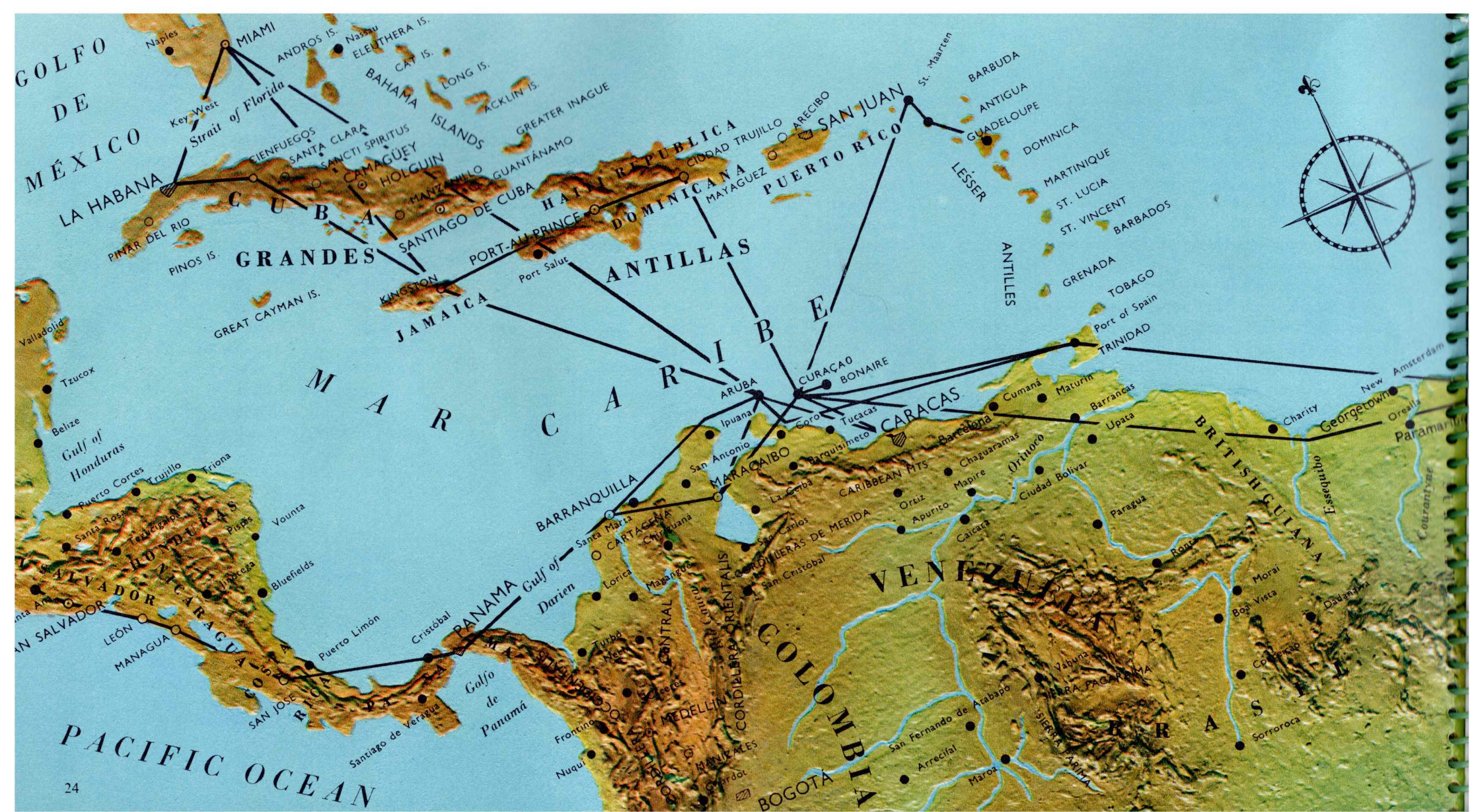
The route to Curacao via Montreal-Havana actually shows us much more of the New World itself. After having flown over the romantic forests of East Canada, where the names of Indians and those of French colonists are almost equally found, we descend in densely populated Montreal, situated on the slopes of the mountains. On the next stage we pass the Alleghanies, and, roundabout New York, the cities of Philadelphia, Baltimore and Washington. Then wheat and cattle-breeding give way to maize and cotton, and — after the palm covered lagoons of subtropical Florida — to sugar and tobacco, to say nothing of the rum and rumba of Cuba. Where Jamaica just comes into our field of vision, we do not see the oblong island of Aruba with its splendid beach. Flying along the white surf of the blue Caribbean we arrive at the friendly Hato aerodrome. Curacao has been reached from the North.

Rockefeller Center, Chrysler en Empire State Building. Als we nu rechtstreeks naar Curaçao vliegen, dan vangt de Atlantische Oceaan ons weer en zien we niets van het gedenkteken aan de kust bij Norfolk, waar een kleine halve eeuw geleden de gebroeders Wright hun eerste luchtsprong van amper 20 meter maakten, noch van het Bahama-eilandje Guanahani, waar voor 't eerst de nieuwe wereld door Columbus werd betreden. Wel koersen wij rechtstreeks over de door zijn zoon gestichte oudste stad der nieuwe wereld Ciudad Trujillo waar de Dominicaanse Republiek aan zijn tweelinghelft Haïti grenst. En over een indigo-blauwe Caraïbische Zee landen wij dan ten Noorden van Willemstad, waar de witte smook en 's nachts de ruige vlam der olieraffinaderijen symbolen van nieuwe welvaart zijn.

De route naar Curaçao via Montreal-Havana doet ons uiteraard veel meer van de Nieuwe Wereld zelf zien. Na over de romantische bossen van Oost-Canada gevlogen te zijn, waar Indiaanse namen met die van Franse kolonisten om de voorrang dingen, dalen wij in het volkrijke, tegen de bergen op gelegen Montreal. In de volgende etappe komen wij langs de Alleghany's en als het ware achter New York om, over de trits der wereldsteden Philadelphia-Baltimore-Washington. Dan maken tarwe en veeteelt plaats voor maïs en katoen, en — na de palmenlagunen van het subtropische Florida — voor suiker en tabak, om niet te zeggen voor rum en rumba van Cuba. Jamaica komt juist binnen ons gezichtsveld, het langgerekte Aruba met zijn prachtige strand laten we rechts liggen. Dan dalen we langs de witte branding van de blauwe Caribbean op het vriendelijke vliegveld Hato. Curaçao is om de Noord bereikt.

Si maintenant nous volons droit sur Curaçao, l'Océan Atlantique nous reprend et nous ne voyons rien du mémorial sur la côte près de Norfolk où, il y a près d'un demi-siècle, les frères Wright réussissaient leur premier bond d'à peine vingt mètres, ni de l'îlot Bahama Guanahani où Christophe Colomb foula de son pied le sol d'un nouveau monde. Mais nous passons par Ciudad Trujillo, la ville fondée par son fils, au lieu où confinent la république Dominicaine et sa jumelle Haïti. Après nous être saturés du bleu indigo de la Mer des Caraïbes, nous atterrissons au nord de Willemstad, dont la blanche fumée, le jour, et les lueurs fuligineuses des raffineries de pétrole, la nuit, sont les symboles d'une nouvelle prospérité.

La route de Curaçao via Montréal-La Havane nous fait naturellement voir bien davantage du continent américain. Après avoir survolé les romantiques forêts de l'Est du Canada où des noms indiens et français se disputent la préséance, nous nous posons à Montréal, la ville populeuse appuyée sur la montagne. L'étape suivante nous fait suivre la chaîne des Alleghany's et, contournant pour ainsi dire New-York, nous voyons au passage un trio de cités mondiales: Philadelphie, Baltimore et Washington. Ensuite, les champs de blé et les pâturages font place au maïs et au coton, puis, au delà des lagunes de palmiers de la subtropicale Floride, aux cannes à sucre et au tabac de Cuba. La Jamaïque entre tout juste dans notre champ de vision. Nous passons à droite de l'oblongue Aruba avec ses magnifiques plages et, planant au-dessus de la ligne blanche des brisants de la mer bleue des Antilles, descendons à l'accueillant aéroport de Hato. Nous avons atteint Curaçao par le Nord.



THE CARIBBEAN NETWORK

If we should compare the K.L.M. network which extends over the elliptical Caribbean Sea, to a web, then Curacao is the spider which as it were has spun many threads via the larger and smaller Antilles to Florida, or to the continent of Venezuela with its abundance of oil, or over the narrow spot of land of Central America and the Panama Canal Zone. They are threads between the flowers of Trinidad and of Jamaica, two of the most beautiful islands in this region, or threads glistening with oil from the lake of Maracaibo, in the centre of which the derricks have been built, and where the brandnew Gran d'Oro has become one of the most beautiful airports in the world. These lines are as important to the businessman as to the tourist. Curacao is a focus of activities, but not the only one in this area, for it is rivalled by the Netherlands island of Aruba (which is also served by K.L.M.), both as regards business (oil refineries) and beauty of bays and beaches. From the Guyanas, Trinidad (Port of Spain) and Venezuela (Maracaibo, Caracas and Barcelona) we fly via these Dutch centres to Kingston on Jamaica, smart Havana on Cuba and to Miami, Florida; or via Ciudad Trujillo on San Domingo, to Port au Prince on the ever mysterious Haiti.

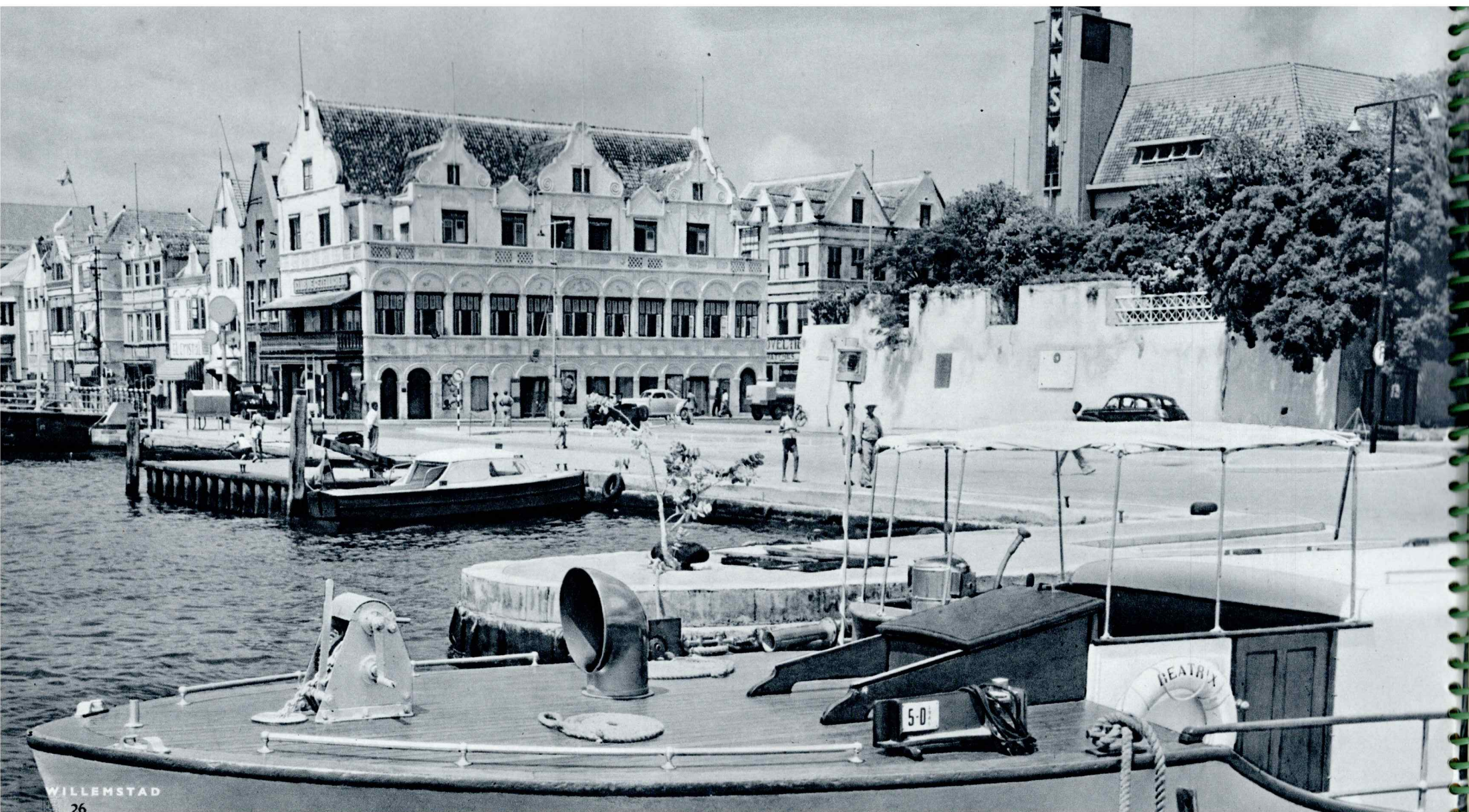
He who wants to pay a visit to more remote regions may

HET WESTINDISCH NET

Mogen wij het K.L.M. routenet, dat zich uitstrekt over de ellipsvormige Caraïbische Zee vergelijken met een web, dan is Curaçao de spin, van waaruit vele draden gesponnen zijn via de grote en kleine Antillen naar het palmrijke Florida, of naar het olierijke vasteland van Venezuela, of over de smalle landtong van Centraal Amerika en de Kanaalzone. Het zijn draden tussen de bloemen van Trinidad en van Jamaica, twee der schoonste eilanden in deze streek — of het zijn draden, glinsterend van de olie uit het meer van Maracaïbo, waar de boortorens middenin zijn gebouwd en waar het gloednieuwe Gran d'Oro een der mooiste luchthavens ter wereld geworden is. Het zijn lijnen van even groot belang voor de zakenman als voor de toerist. Curaçao is een brandpunt, maar niet het enige in dit gebied. Het even vaak op deze routes aangedane Nederlandse eiland Aruba streeft Curaçao in zakelijk belang (olie-raffinaderijen) en natuurschoon van baaien en stranden naar de kroon. Van de Guyana's, Trinidad (Port of Spain) en Venezuela (Maracaïbo, Caracas zowel als Barcelona) gaat het via deze Nederlandse centra naar Kingston op Jamaica, het zwierige Havanna op Cuba en naar Miami, Florida; of via Ciudad Trujillo in de Dominicaanse Republiek naar Port au Prince op het nog altijd geheimzinnige Haïti. Wie verlatener oorden zoekt, kan

LE RESEAU DES ANTILLES

Si nous comparons à une toile d'araignée le réseau des lignes K.L.M. qui s'étend sur l'ellipsoïdale Mer des Caraïbes, Curaçao est le diligent insecte qui, via les Grandes et les Petites Antilles, tisse ses fils vers les palmiers de la Floride, vers les riches terrains pétrolifères du Vénézuéla, ou encore sur l'étroite langue de terre qui sépare les Amériques et sur la zone du canal de Panama. De ces fils, il en est parmi les fleurs de la Trinité et de la Jamaïque, d'autres reluisent du pétrole de la lagune de Maracaïbo au milieu de laquelle s'élèvent les tours de sondage; Grand d'Oro, flambant neuf, est rapidement devenu l'un des plus beaux aéroports du monde. Il existe des routes aussi intéressantes pour le touriste que pour l'homme d'affaires. Curaçao est un point focal, mais non le seul de la région. Aussi souvent touchée sur ces trajets, l'île néerlandaise Aruba, importante par son activité commerciale, plaisante par la beauté de ses plages, lui dispute la palme. Par ces deux centres hollandais passe la route aérienne qui des Guyanes, la Trinité (Port of Spain) et le Vénézuéla (Caracas, Maracaïbo et Barcelona) mène à Kingston en Jamaïque, à la gracieuse Havane de Cuba, à Miami en Floride, ou via Ciudad-Trujillo, capitale de la république Dominicaine, à Port-au-Prince en Haïti.



fly to the partly Dutch St. Maarten, which is quaintly built along one street, or to the British Saint Kitts or the French Guadeloupe or he can try the short crossing to the Netherlands isle of Bonaire.

But the longest and still lengthening thread of this very international network in the West-Indies leads via Venezuela and the Columbian coast, where the Sierra Nevada, clad with eternal snow, rises 19,000 feet, to ancient

het half-Nederlandse, wonderlijk aan een lange straat gebouwde Sint Maarten bezoeken, of het Engelse Saint Kitts of het Franse Guadeloupe of de korte oversteek naar het Nederlandse Bonaire ondernemen. Maar de langste en nog steeds langer wordende draad van dit uiterst internationale Westindische net gaat via Venezuela en de kust van Columbia, waar hoog en schitterend de eeuwig-besneeuwde Sierra Nevada zich 5700 meter verheft, naar

Le voyageur à la recherche de lieux solitaires pourra visiter la mi-hollandaise, mi-française île de Saint-Martin, curieusement étirée sur les deux côtés d'une rue, ou la britannique Saint-Christophe, ou la volcanique Guadeloupe. Il pourra aussi entreprendre la courte traversée vers l'île hollandaise Bonaire. Mais le fil le plus long et toujours grandissant de cet important réseau international des Antilles passe par le Vénézuéla et la côte de Colombie, que

Spanish-romantic Barranquilla, with proud Cartagena next door, and further on to Panama.

And after flying across the Southern entrance to the canal of great strategical importance we head towards that wonderful and multi-coloured world of Costa Rica (San José), Managua in Nicaragua and finally our turningpoint San Salvador, in the country bearing the same name. All along this route K.L.M. has become a welcome guest.

het oude, Spaans-romantische Barranquilla (met het trotse Cartagena naast de deur) en naar Panama. En zijn wij, verder vliegend, de Zuidelijke ingang van het strategisch zo belangrijke kanaal overgevlogen, dan wacht ons die wonderlijke, bonte wereld van Costa Rica (San José), Managua in Nicaragua en tenslotte, als keerpunt, San Salvador in de gelijknamige staat, waar overal de K.L.M. een graag geziene gast geworden is.

dominent les neiges éternelles de la Sierra-Nevada, vers l'ancienne et romantique Barranquilla, voisine de l'orgueilleuse Carthagène, et vers Panama. Et si, poursuivant votre vol, vous avez dépassé l'entrée sud du stratégique Canal, un monde d'une incroyable magnificence colorée vous attend: San José (Costa-Rica), Managua (Nicaragua) et San Salvador (Salvador), où la K.L.M. est partout un hôte que l'on voit arriver avec plaisir.



Caracas



Miami





THE SOUTH ATLANTIC ROUTES

Within two days the 7500 mile long south-west flight takes you from a gloriously rebuilt aerodrome in a Dutch polder, 12 feet below sea-level, to an equally ultra-modern Argentine airport, where the dusty pampas actually form the promontory of the unrelenting Andes with their 22,000 feet summits.

We leave ancient Europe, flying along the lofty thrones of Mount Blanc and the Pyrenees, via the sallyport of the Iberian peninsula, flying the Paramaribo-Curacao route via proud Madrid, or making for South America via romantic Lisbon. A Portuguese-Spanish navigator Fernão de Magalhaes and an impoverished hidalgo Don Pedro Mendoza were the first to direct their carvels to the Silver-river. They provided their settlements with names which sound like sheer cries of joy: Montevideo and Buenos Aires! Four centuries after the armoured and helmeted Conquistadores the equally dauntless French air-pioneers made their appearance in leather helmets and pilot-jackets. Mermoz and Saint Exupéry established 'la grande ligne' and as we fly from the blue Tague via the distant Canary Islands to the shifting sands of Fort Juby in Mauretania we are reminded of their deeds from 'Vol de Nuit' and 'Vent de Sable'. They were followed by the

DE ZUIDATLANTISCHE ROUTES

De 12.000 km lange Zuidwest-route brengt U binnen twee dagen van een glorieus herrezen vliegveld in een Hollandse polder, vier meter onder de zeespiegel, naar een even ultra-moderne Argentijnse luchthaven, waar de stoffige pampas het voorland vormen van de onverbiddelijke Andesketen met zijn 7000 m hoge toppen.

Wij verlaten het aloude Europa, in vogelvucht scherend langs zijn verhevenste troonzetels van Mont Blanc en Pyreneeën, via de uitvalspoort van het Iberische schiereiland, of wij nu via het trotse Madrid de Paramaribo-Curacao route om de Zuid vliegen, of op Zuid-Amerika aankoersen via het romantische Lissabon. Een Portugees-Spaanse zeevaarder—Fernão de Magalhaes—en een verarmde hidalgo—Don Pedro Mendoza—richtten als eersten hun karvelen naar de Zilverrivier en gaven hun nederzettingen namen als vreugderoepen: Montevideo en Buenos Aires!

Vier eeuwen na de geharnaste en gehelmde Conquistadores kwamen de even onversaagde Franse luchtpioniers in lederen helmen en vliegkokers: Mermoz en Saint Exupéry sponnen 'la grande ligne' en als wij straks van de blauwe Taag via de verre Canarische eilanden koers zetten naar de stormdoorstoven zandduinen van Fort Juby in

LES LIGNES DE L'ATLANTIQUE SUD

La route sud-est, longue de 12.000 kilomètres, vous conduit en deux jours d'un aéroport superbement installé dans un polder hollandais, quatre mètres au-dessous de la mer, à un aéroport argentin ultra-moderne, là où la poudreuse pampa forme déjà l'avant-terrain de la sauvage Cordillère. Rasant d'un vol rapide les trônes majestueux du Mont-Blanc et des géants pyrénéens, nous quittons notre vieille Europe par la péninsule ibérique, notre porte de sortie, que nous prenions la route de Paramaribo-Curacao via Madrid ou celle de l'Amérique du Sud via Lisbonne. Un navigateur portugais, Magellan, et un hidalgo ruiné, Don Pedro Mendoza, furent les premiers à mettre la proue de leurs caravelles sur la Rio de la Plata (Rivière de l'Argent.) Aux établissements qu'ils fondèrent, ils donnèrent des noms qui sont comme des cris de joie: Montevideo, Buenos-Aires!

Quatre siècles après l'aventure des conquistadores cuirassés et casqués, arrivèrent les non moins intrépides pionniers de l'air en veste et coiffure de cuir; deux Français, Mermoz et Saint-Exupéry ouvrirent la 'Grande Ligne'. Bientôt, du Tage bleu, nous allons mettre le cap, via les îles Canaries, sur les dunes de sable que fouettent les tempêtes aux abords de Fort Juby en Mauritanie; nous nous

Germans: between the tropical verdure of Brazil's Santa Cruz we perceive the mammoth-hangars which were at the time built for the Zeppelins.

For centuries, however, the Dutch too have explored this route. After the curious intermediate landing at hot, dusty Dakar in French Senegal where the African tamtam still forms a musical background of a sphere of activity that had its origin in the last war, we cross the South Atlantic over the isle of Goree, which owes its Dutch name to Admiral de Ruyter.

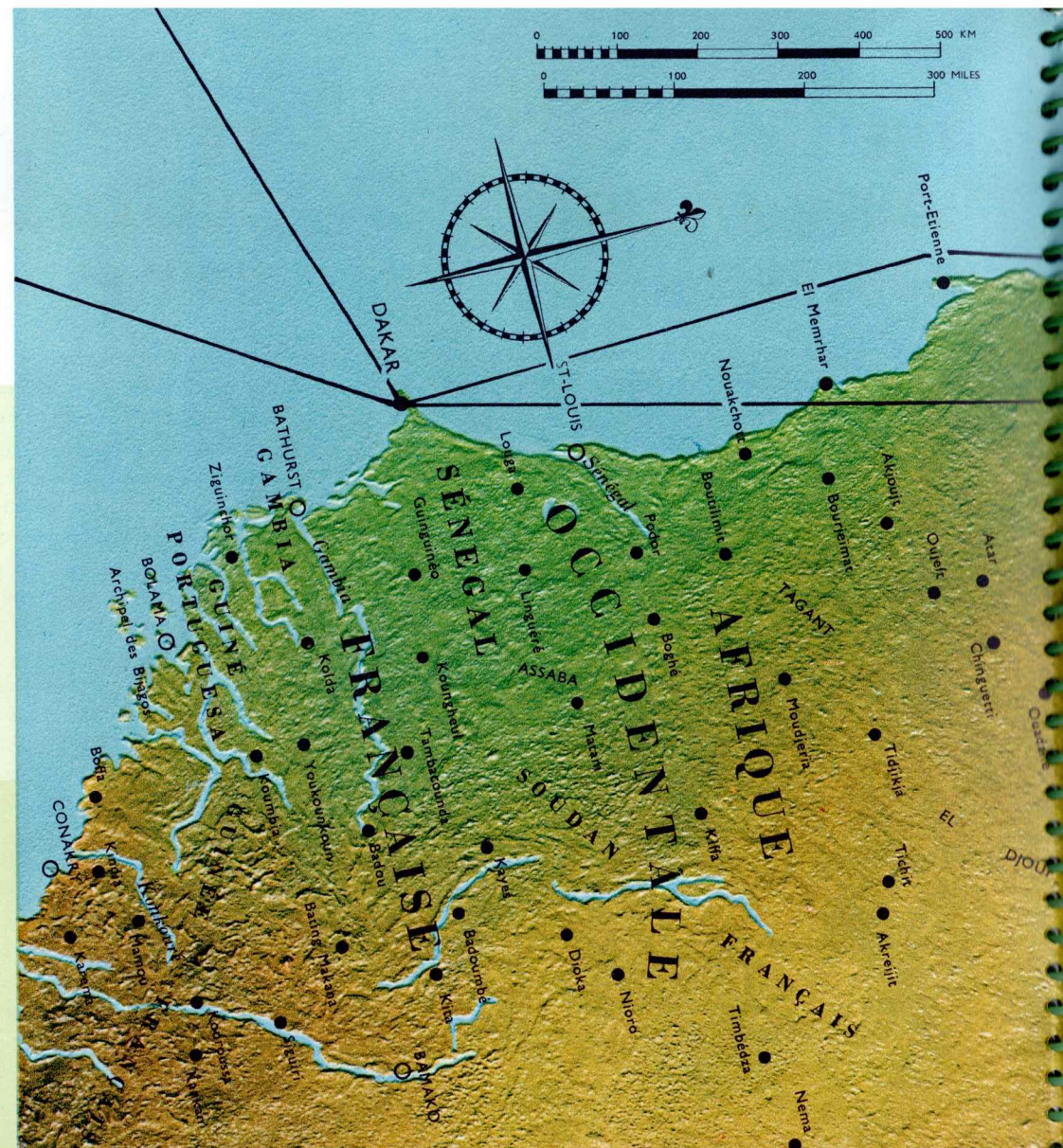
We shall sight the New Continent near old Recife where close by the little place of Olinda by

Mauretanië, herinneren wij ons hun daden uit 'Vol de Nuit' en 'Vent de Sable'. De Duitsers volgden hen: tussen het tropengroen van Brazilië's Santa Cruz ontwaren wij de mammoet-hallen die eertijds voor hun Zeppelins werden gebouwd. Maar sinds drie eeuwen bleef ook de Hollander op deze route niet achter.

Wij zullen na de curieuze tussenpost in 't hete, stoffige Dakar in Frans Sénégal, waar op de achtergrond van een uit de oorlog ontstane bedrijvigheid de Afrikaanse tom-tom hoorbaar blijft, de Zuidatlantische Oceaan gaan oversteken boven het eilandje Goree, dat zijn Zeeuwse naam aan Admiraal de Ruyter dankt. Wij zullen het nieuwe continent in zicht krijgen bij 't oude

souviendrons des péripéties de 'Vol de Nuit' et 'Vent de Sable'. Les Allemands suivirent. Dans le vert tropical de Santa-Cruz de Brésil, nous distinguerons les halles monumentales qui furent bâties pour leurs Zeppelins.

Cependant au cours de ces trois siècles, les Hollandais ne restèrent pas en arrière. Après une étape dans la chaude et déconcertante Dakar où, à l'arrière-plan d'une activité qui date de la guerre, résonnent les tam-tam africains, nous allons, traversant l'Atlantique du Sud, passer au-dessus de l'îlot de Gorée, qui doit son nom zélandais à l'amiral de Ruyter. Lorsque nous verrons poindre







houses and churches and by the names of the inhabitants, reminds us of Johan Maurits van Nassau, who added Brazil to the empire of the Dutch West-Indian Company. It was from Dakar that in the same year (1934) as the Frenchmen, two K.L.M. pilots, Hondong and Van Balkom, took off and opened the air-route to the Netherlands Antilles, and the fish (the Dutch submarine K XVIII) helped

the bird (the Fokker F XVIII). Now, this route which takes you via the boiling hot Guyanas and the oil paradise Venezuela to the windy airport of Willemstad, is one of K.L.M.'s most frequently flown intercontinental services. To the modern businessman and the tourist it remains, however, primarily a Portuguese crossing between the fashionable seaside of Lisbon's Estoril and the even



Holland

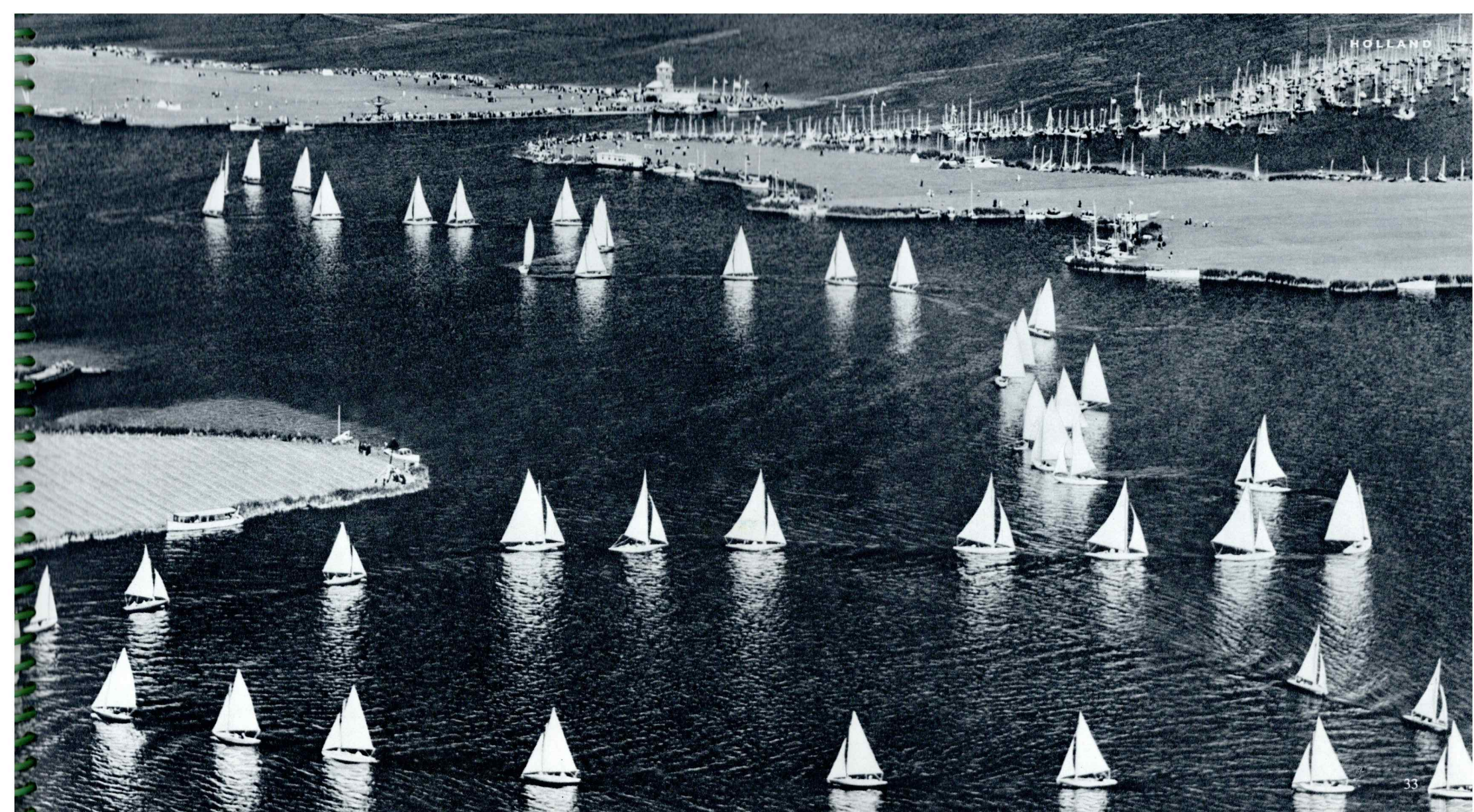


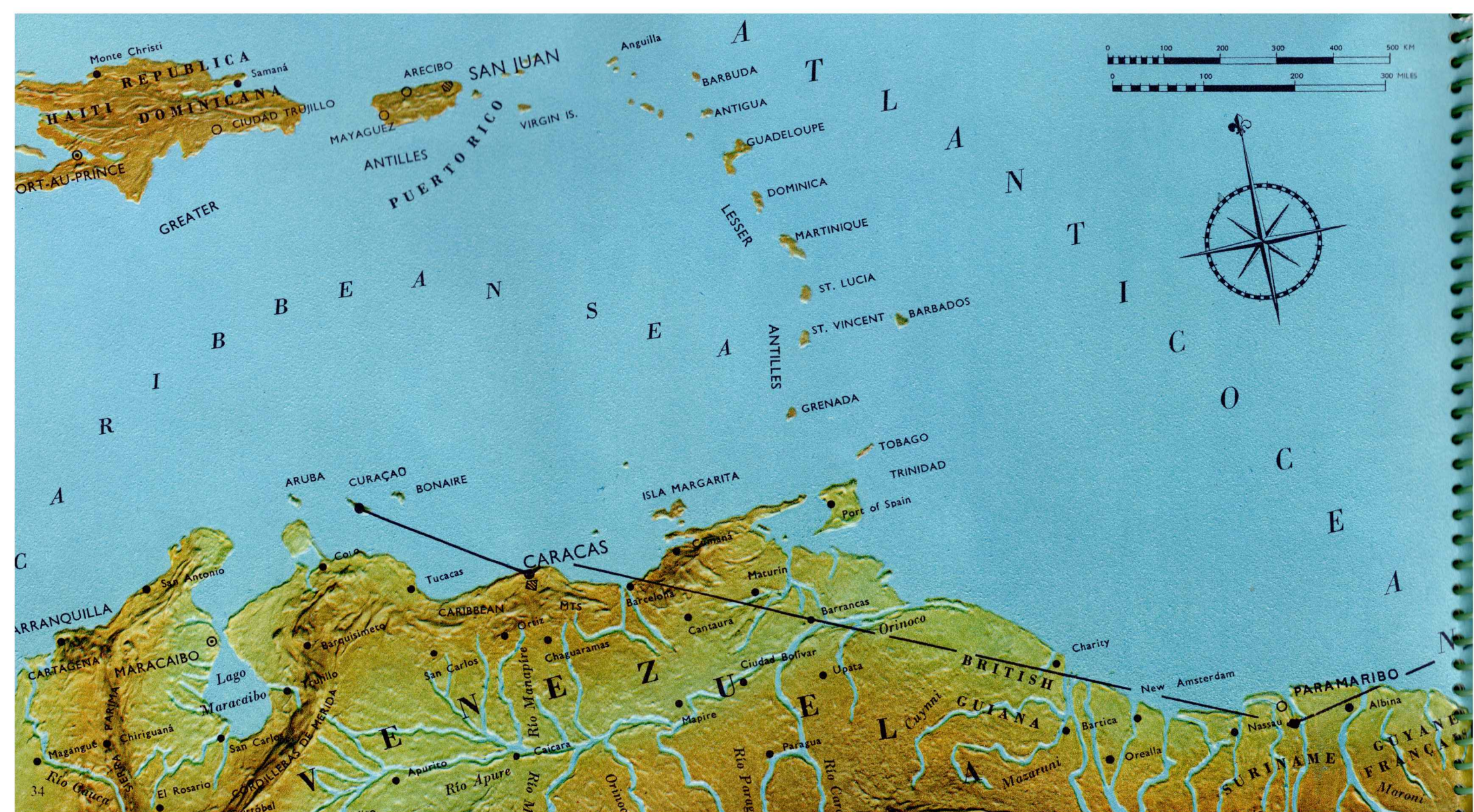
Recife, waar vlakbij het plaatsje Olinda in huizenbouw en kerkjes en vele namen der ingezetenen de herinnering meedraagt aan die Johan Maurits van Nassau, die Brazilië toevoegde aan het imperium der Westindische Compagnie. In Dakar ook buigt zich meer noordwaarts de route af, die in het jaar 1934 twee K.L.M.-piloten, Hondong en Van Balkom, volgden. Zij legden de weg door de lucht naar de Nederlandse Antillen open en het was bij die

gelegenheid dat de vis de vogel, de onderzeeër K.XVIII de Fokker F.XVIII hielp. Thans is ook deze lijn via de hete Guyana's en het olie-paradijs Venezuela naar de winderige eilandhaven Willemstad in het K.L.M.-net ingevoegd. Voor de moderne zakenman en toerist blijft het echter meestal een Portugese overtocht tussen het mondaine strand van Lissabons Estoril en het nog luxueuzere, met wolkenkrabber-appartementen omzoomde Copacabana

le nouveau continent vers le vieux Recife, tout près de la petite localité Olinda, hollandaise encore par la construction de ses maisons et de ses églises, nous nous rappellerons que le prince Jean-Maurice de Nassau ajouta le Brésil à l'empire de la Compagnie des Indes Occidentales. A Dakar aussi, s'infléchit davantage vers le Nord la route des Antilles néerlandaises, qu'explorèrent en 1934

deux pilotes K.L.M., Hondong et Van Balkom. Cette route, qui mène par l'étouffante Guyane et le rude paradis du pétrole le Vénézuéla à l'île venteuse de Curaçao, fut ajoutée au réseau K.L.M. en 1947. L'homme d'affaires et le touriste s'en tiennent généralement au tronçon portugais entre l'élégante plage de Lisbonne, l'Estoril, et la plus mondaine encore Copacabana de Rio-de-Janeiro, entou-





more luxurious Copacabana of Rio de Janeiro with its surrounding skyscraper apartments. We approach the massive 'sugar-loaf' at the entrance of the bay and the hunchbacked Corcovado with the illuminated cross on the highest peak, after having merely seen seas and rocks for a few hours. The Roche dos São Paulo, continuously vibrating in the surf and, consequently, only fit for birds to live

on, and the basalt Fernão de Noronha with its prison and its shark haunted coast passes below. Between Rio and Buenos Aires, the Paris and New York of the 'Hispanidad', we fly over the capricious coast of Brazil. It is only this coastal region and not the distant-jungle mountains inland which has been explored and exploited. Coffee and tobacco are its fragrant produce and thousands of emigrants

van Rio de Janeiro. Wij naderen het massieve 'Suikerbrood' aan de ingang van de baai en de gebochelde rug van de Corcovado met het verlichte kruis op de hoogste top, nadat wij urenlang alleen maar zee en rotsen hebben gezien: de eeuwig in de branding trillende en daardoor alleen voor vogels bewoonbare Roche dos São Paulo en het door haaien omzwommen, bazalten Fernão de Noronha met zijn strafgevangenis.

Tussen Rio de Janeiro en Buenos Aires, het Parijs en het New York van de 'Hispanidad', vliegen wij boven de aanvankelijk grillige kust van Brazilië. Slechts deze kuststreek en niet de junglebergen van het binnenland zijn geëxploreerd en geëxploiteerd. Koffie en tabak worden hier verbouwd en duizenden emigranten uit Europa bouwen er aan een nieuwe toekomst. Bij het vriendelijke Porto Alegre grazen Hollandse koeien. Hier gaan de plantages

rée de ses gratte-ciel aux luxueux appartements. Nous approchons du fameux Pain de Sucre à l'entrée de la baie et du dos gibbeux du Corcovado dont une croix illumine le plus haut sommet. Pendant des heures nous n'avons vu que la mer et des rochers; à l'équateur le Roche dos São Paulo qui vibre éternellement sous l'assaut des brisants et n'a d'autres habitants que les oiseaux, la basaltique Fernão

de Noronha avec sa maison de détention qu'encerclent les spires des requins. Entre Rio-de-Janeiro et Buenos-Ayres, nous suivons la côte sauvagement fantasque du Brésil. Seul ce cordon littoral a été exploré et exploité, non l'intérieur, jungle montagneuse. On y cultive surtout du café et du tabac. Des milliers d'émigrants européens y trouvent une nouvelle existence. Près de l'aima-

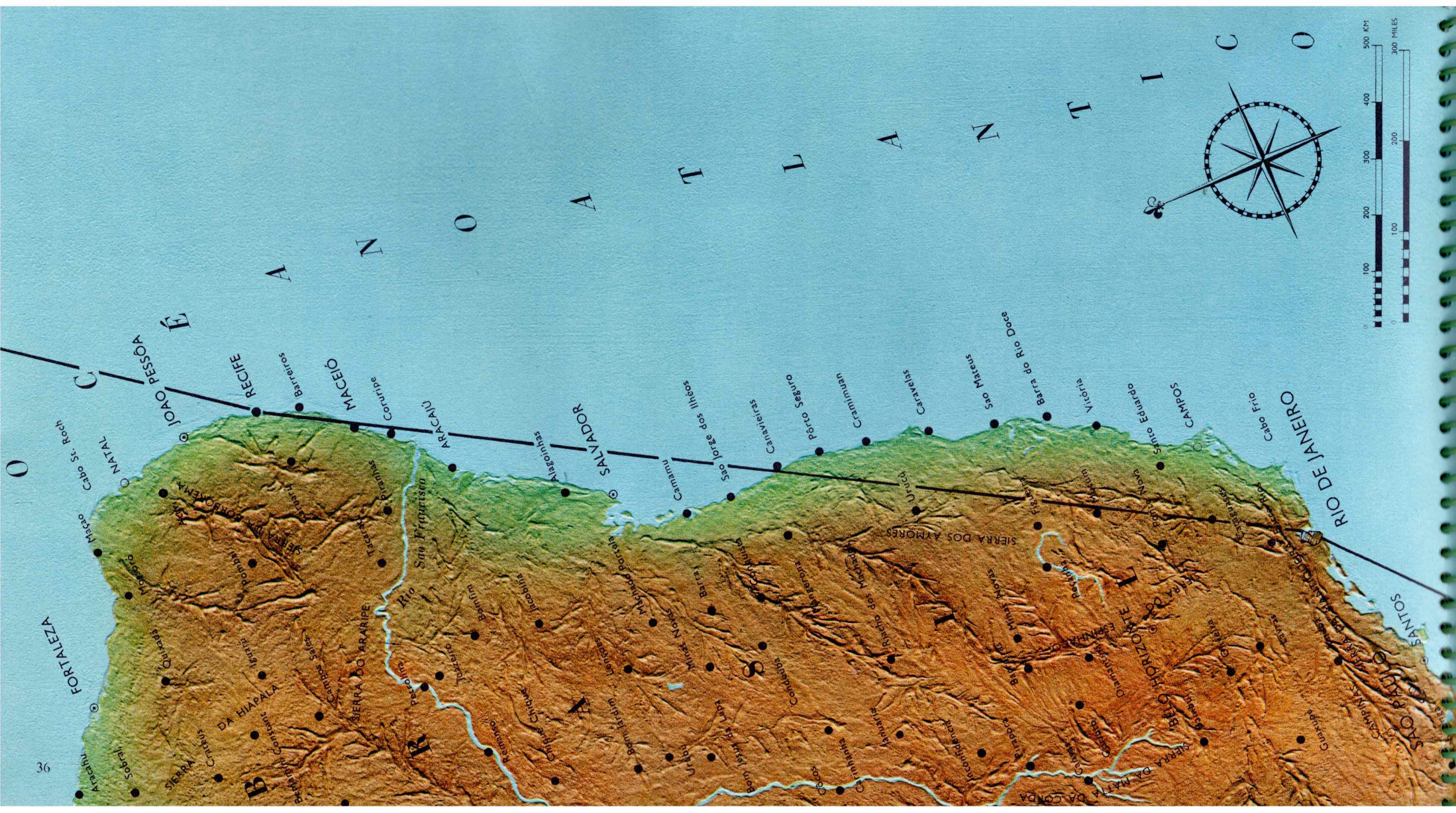


Portugal



Dakar







have found a new existence here. Near the friendly Porto Alegre Dutch cows are to be seen grazing. Here the plantations are in fact gradually giving way to landed estates. We reach Uruguay with its flat beaches, where the European, and particularly the Dutchman, soon feels at home. And then muddy and wide, like a many times enlarged mouth of the river Scheldt, the Plata lies glittering beneath us, with the skyscrapers of Argentina's metropolis beyond.

Rio de Janeiro



Montevideo

trouwens langzamerhand in landerijen over; wij vliegen Uruguay binnen met zijn vlakke strandenkust, waar de Europeaan, en in het bijzonder de Nederlander, zich snel thuis voelt. En modderig en breed, als een veelvoudig vergrote Schelde-monding, blinkt dan de Plata onder ons, met aan de overkant de wolkenkrabber-regelmaat van Argentinië's metropolis.



ble Porto Alegre ruminant des vaches de Hollande. Aux plantations succèdent peu à peu les champs cultivés. Nous survolons l'Uruguay avec sa plate côte de plages où l'Européen, surtout le Hollandais, se sent rapidement chez lui. Jaunâtre et large comme une embouchure de l'Escaut démesurément agrandie, la Plata étincelle au-dessous de nous. Sur l'autre rive se silhouettent les gratte-ciel de la métropole argentine.

Buenos Aires







THE TRANS SAHARA ROUTE

Covering 5600 miles almost entirely due south K.L.M.'s Trans Sahara Route runs practically the whole length of Africa. The most beautiful countries and the oldest regions of culture are the last we see of Europe. Across the immaculate snowcapped Alps, following the 'Hannibal-route' along the Apennines with their ancient white towns on the top of the hills, the Douglas DC-6 takes us in a wide circuit over Rome, the Eternal City, where Christianity was most triumphant and also met with its greatest tragedy. Slowly St Peter's mighty dome and the dilapidated stony crater of the Colosseum are disappearing under us. We leave the azure Mediterranean where the yellow sands of the Sahara reach the coast between Tunis and Libya and the first 'Beau Geste' fortresses mark the caravan-track to the Niger. When we land again we are announced by the shawm of the Emir of Kano, Africa's largest negro village in the British protectorate of Nigeria. And then across the gigantic mountains of the Cameroons we reach the green malaria jungle, where pygmies fight elephants and rhinoceroses. We have arrived at the equator. Situated

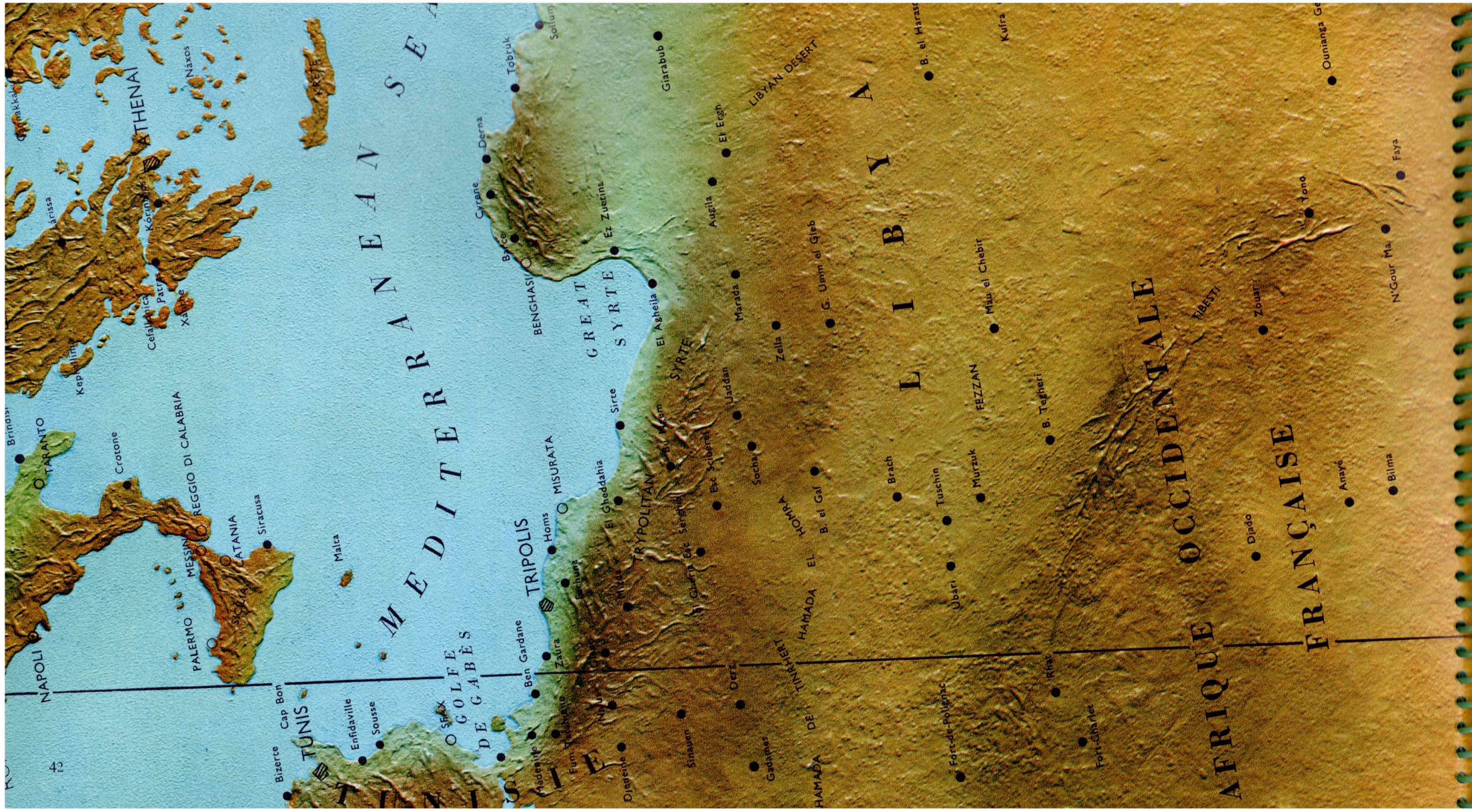
DE TRANS-SAHARA ROUTE

9000 km vrijwel Noord-Zuid, haast over de gehele lengte van het zwarte werelddeel, leidt de Trans-Sahara route van de K.L.M. Europa's schoonste landstreken en oudste culturgebieden doen ons uitgeleide. Over het smetteloze dak der Alpen heen, de 'Hannibal-route' volgend langs de Apennijnen met hun aloude, witte steden op de heuveltoppen, brengt de Douglas DC-6 ons in een wijde boog over het eeuwige Rome. Hier heeft het Christendom zijn grootste triomf en zijn grootste tragedie gekend: de machtige koepel van de Sint Pieter en de gehavende steenkrater van het Colosseum glijden langzaam onder ons weg. Het diepe blauw der Middellandse Zee verlaten wij waar het geel van de Sahara tussen Tunis en Libye aan de kust komt en de eerste 'Beau Geste'-forten de karavaanweg naar de Niger markeren. Landen wij weer, dan worden wij aangekondigd door de schalmei van de Emir van Kano, Afrika's grootste negerdorp in het Brits protectoraat Nigeria. En dan begint, over de bergen van de Kameroens heen, de groene malaria jungle, waar pygmeeën hun strijd vechten tegen olifant en rhinoceros. Wij zijn bij de evenaar.

LA LIGNE TRANSAFRICAINE

Sur neuf mille kilomètres du Nord au Sud la route trans-africaine K.L.M. traverse ce continent dans presque toute sa longueur. Les plus belles contrées et les plus anciennes régions civilisées de l'Europe nous donnent un pas de conduite. Par dessus le toit immaculé des Alpes, suivant la route d'Annibal de long des Apennins couronnés de leurs antiques villes blanches, le Douglas DC-6 nous amène en une ample courbe sur la Ville Eternelle. Rome glisse au-dessous de nous: la majestueuse coupole de Saint-Pierre et l'amphithéâtre déchiqueté du Colisée, la gloire et le martyre du christianisme.

Le bleu foncé de la Méditerranée s'efface derrière nous, lorsque, entre la Tunisie et la Libye, le jaune Sahara vient à notre rencontre et qu'apparaît le premier des forts qui marquent la route des caravanes du Niger. Vienne l'atterrissage et nous serons annoncés par le chalumeau de l'émir de Kano, le plus gros village nègre du protectorat anglais de Nigeria. Plus loin, au delà des montagnes du Cameroun, commence la verte jungle de la malaria habitée par des pygmées qui s'attaquent à l'éléphant et au rhinocéros.







on the wide river Congo are the tropical towns beneath us with their wide avenues and names of the French general de Brazza and the Belgian King Leopold. Here the two Congo countries are adjacent to each other. We continue on. The dry umbrella-like eucalyptus trees mark the red soil of Portuguese Angola. The streams below us for the greater part flow in eastern direction, where the

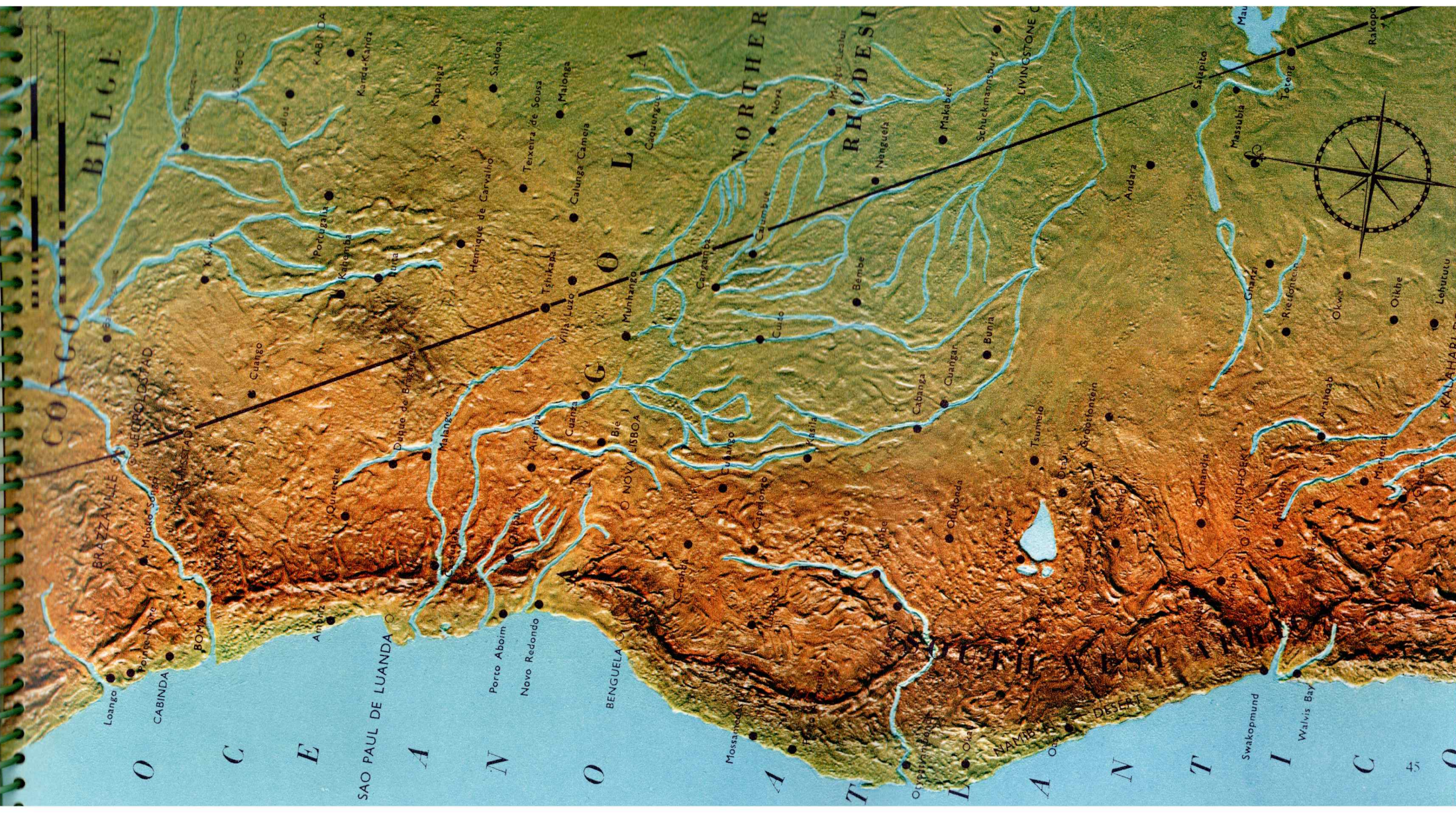


Aan de brede Congo liggen de laaggebouwde, door wijde lanen doorsneden tropensteden onder ons, die naar de Franse generaal de Brazza en de Belgische koning Leopold zijn genoemd. Hier grenzen de beide Congolanden aan elkaar.

Nu komen de dorre parapluïes van de eucalyptusbomen op de rode aarde van het Portugese Angola. De wateren

Nous sommes à l'équateur. Au-dessous de nous, sur les rives du large Congo s'épandent les maisons basses alignées en spacieuses avenues des deux villes tropicales nommées d'après le général français Brazza et le roi des Belges Léopold II. Les deux pays du Congo confinent en ces lieux. Ce sont ensuite les sèches parapluïes des eucalyptus sur le sol rouge de l'Angola portugais. La plupart des rivières







Léopoldville



Kano



Zambesi forms its mighty Victoria Falls. Below we see the grey Kalahari desert with a solitary tree, the desert, so much feared by the Boers. And then suddenly the longest street in the world, Paul Kruger's white villagelike Pretoria and on a slanting hill the Voortrekkers' monument, memorial of the Union's struggle against Dingaan. In just one day after having left Holland we reach Jo-

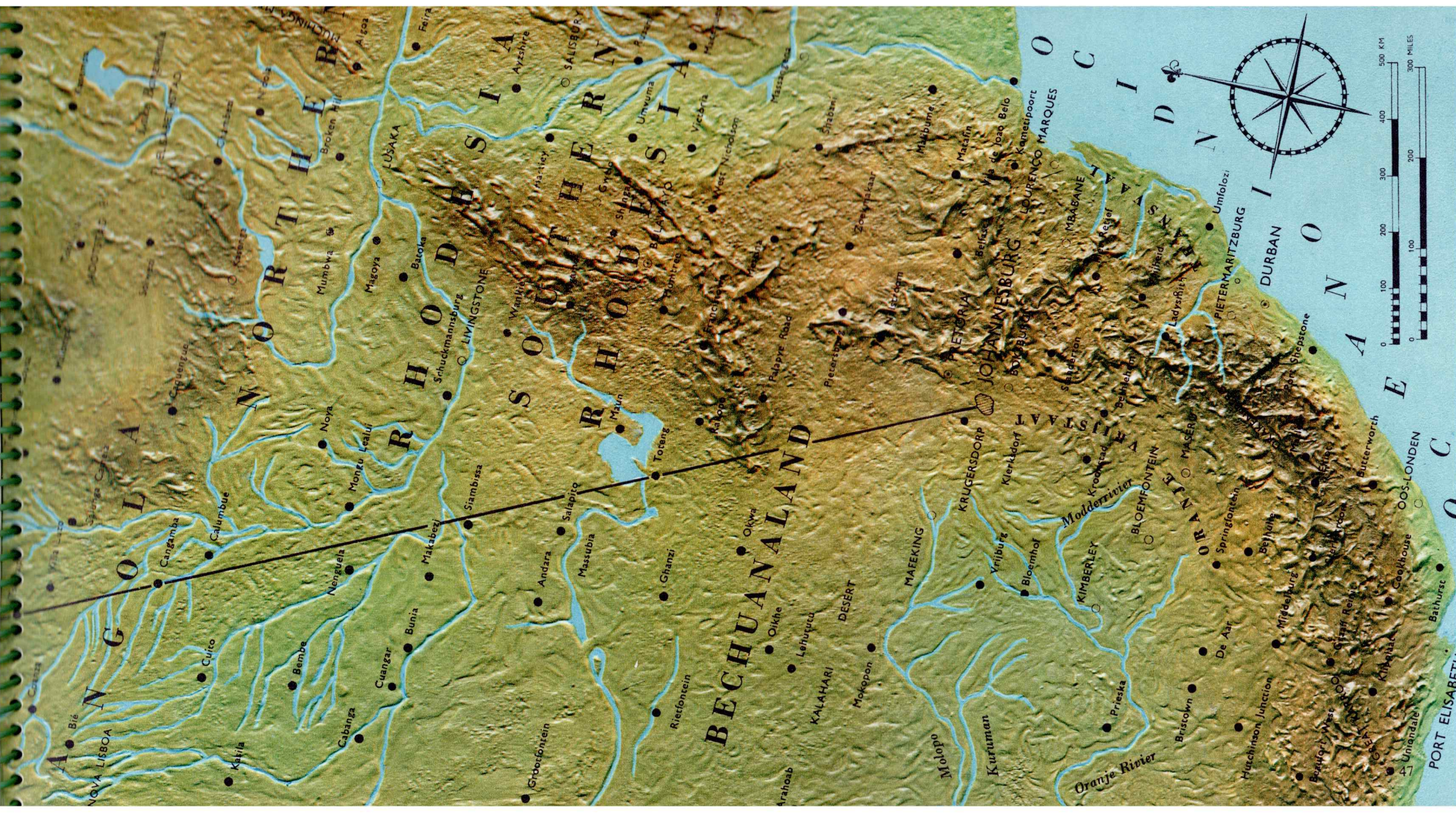
onder ons vloeien meest oostwaarts, waar de Zambesi zijn machtige Victoria Falls gaat vormen. Weer grauwe woestijn, met een enkele boom: de door de Boeren gevreesde Kalahari. En dan ineens, 's werelds langste straat, Paul Krugers wit, dorpachtig Pretoria; op een glooiende heuvel het Voortrekkersmonument, herinnering aan de strijd der Unie tegen Dingaan. Daar ligt reeds — een et-

au-dessous de nous courent vers l'Est où le Zambèze alimente les cataractes de Victoria. De nouveau l'aride désert, le Kalahari redouté des Boers. Puis, à l'improviste, la plus longue rue du monde, la ville de Kruger, Prétoria la blanche aux allures de village. Sur la douce pente d'une colline, le monument des Boers commémore la lutte de l'Union contre Dingaan, le roi des Zoulous. Et déjà, à un

hannesburg, imposing commercial town, built in a perfectly straight line both horizontally and vertically. Nearby are the gigantic 'mole-hills' of the Witwatersrand mines, where this strange, wild African soil, which we have got to know in all its facets from the air, has yielded its most precious treasures, gold and diamonds, in great profusion.

maal na het vertrek uit Holland — die machtige, zowel horizontaal als vertikaal kaarsrecht, ja Amerikaans gebouwde handelsstad Johannesburg. In de directe nabijheid verheffen zich de honderden meters hoge molshopen van de Witwatersrand-mijnen waar deze vreemde, wilde Afrikaanse bodem zijn allerkostbaarste schatten, goud en diamant, zo overvloedig heeft prijsgegeven.

jour de vol d'Amsterdam, nous descendons sur Johannesburg, la ville plus américaine que toute autre, construite dans la verticale comme dans l'horizontale. Toutes proches s'élèvent les gigantesques taupinières des mines du Witwatersrand, à l'endroit où ce sol africain dont nous avons vu les facettes innombrables, a livré si généreusement ses plus précieux trésors, l'or et le diamant.





THE NEAR EAST ROUTES

The different air routes leading from Western Europe to the Near and Middle East mostly run parallel for the greater part of the way. They are among the most picturesque an airline passenger can take.

Within one day and sometimes even in only a few hours, a centuries old landscape passes beneath him. On such a flight the beauty of the Alps and Mediterranean constitutes a wealth and variety of scenery seldom encountered in any other part of the world.

Our routes lead almost without interruption over the old highways which the knights in days of yore used to take when making their way from the Low Countries near the sea, from Hainault and the Ardennes, from Provence and Swabia along the shores of the Mediterranean to Jerusalem, the ultimate aim of their journey. The Crusaders of the Middle Ages brought the marvels of the Near East to the West.

As you fly, famous names come back to you. Pretty soon after the start you will discover far below among the variegated green of the Ardennes, near the winding rivers, the ancient ruins of Godfrey de Bouillon's castle, the leader of the First Crusade and king of Jerusalem. Further along the rivers Meuse and Rhône we pass over the strongholds of Nancy and Auvergne. The mighty peaks of the French Alps are on the left, their domain stretching as far as the famed bays and shores of the Riviera. Now palm trees and semi-tropical vegetation accompany you until your journey's end.

ROUTES NAAR HET NABIJE OOSTEN

De verschillende, grotendeels parallel lopende varianten, die door de lucht de uitvalspoorten van West-Europa naar het Nabije en het Midden Oosten vormen, zijn eigenlijk de mooiste routes, die een luchtpassagier vliegen kan. In één dag en soms in maar weinige uren trekt hier een eeuwenoud landschap onder hem door, dat bovendien in zijn natuurschoon van Alpen en Middellandse Zee een rijkdom en een afwisseling biedt als maar zelden een ander stuk van de wereld.

Wij vliegen vrijwel voortdurend over de oude heerbanen, die de ridders van de Lage Landen bij de Zee, van Henegouwen en de Ardennen, van de Provence en Zwabenland gevolgd hebben om op vele wijzen over en langs de boorden van de altijd blauwe Middellandse Zee het einddoel Jeruzalem te vinden.

De Middeleeuwse Kruisvaarders hebben de wonderen van het Nabije Oosten naar het Westen gebracht. Welke roemruchte namen vliegen in gedachten met U mee! Eigenlijk al vrij kort na de start zoudt gij beneden tussen het warrelige groen der Ardennen langs de kronkelende riviertjes de resten van de oude burcht van Godfried van Bouillon kunnen ontdekken, die de leider van de eerste kruistocht en Koning van Jeruzalem was. Verder langs Maas en Rhône voegden die van Nancy en die van Auvergne zich bij hem. Links liggen dan de machtige toppen van het Franse Alpenland, tot bij de wereldberoemde baaien van de Riviera hun rijk voorbij is en de palm en de zuidvrucht U voorged blijven vergezellen tot Uw einddoel. De rechtstreekse

ROUTES VERS LE PROCHE ORIENT

Les diverses routes aériennes, pour la plupart parallèles, qui sont en quelque sorte les portes de sortie de l'Europe occidentale vers le Moyen et le Proche Orient, sont véritablement les plus belles que puisse parcourir un voyageur. En un jour, et parfois même en quelques heures, il survole un paysage séculaire qui, en plus de la beauté de sa nature alpestre ou méditerranéenne, offre une richesse et une variété rarement égalées dans une autre partie du globe.

Nous survolons presque continuellement les grands chemins que suivirent les chevaliers des Pays-Bas, du Hainaut et des Ardennes, de Provence et du Pays Souabe, au cours de leurs diverses croisades vers la Terre Sainte. Que de merveilles ceux-ci ont-ils ramenées vers l'Occident et que de noms illustres et glorieux nous reviennent à la mémoire! Peu de temps après notre envol nous pourrions découvrir, cachés au bord d'une rivière tortueuse dans la verdure des Ardennes, les restes du château de Godefroy de Bouillon, chef de la première croisade et Roi de Jérusalem. Plus loin, sur les bords de la Meuse et du Rhône, on aperçoit les châteaux de Nancy et d'Auvergne. Sur la gauche s'élèvent alors les grands pics menaçants des Alpes françaises qui s'étendent jusqu'aux baies mondialement connues de la Côte d'Azur.

La route la plus directe vers Rome nous fait survoler les Alpes. Même si la visibilité est moins bonne — car c'est autour de ce massif que se donnent rendez-vous les nuages venant du Nord et ceux venant du Sud — vous apercevrez au-dessus de cette mer de nuages, ces cimes aux neiges

The direct route to Rome cuts across the Alps and even though the view may be partly obscured, for here the clouds from the North and the South meet, the summits of Mont Blanc and Monte Rosa reach out above the white sea of clouds below you. Bathed in sunlight their glaciers sparkle like jewels. Rome—the Eternal City—has to be crossed to reach Ciampino Airport.

And what could be more beautiful than those noble and well balanced ruins of Pericles' Athens, when in the evening sky the white Parthenon is contrasted against the dark Lykabettos?

In fine weather, and speaking in the language of the cinema, 'a sumptuous programme full of variety' awaits you, featuring the little-known peacock-blue islands in the Aegean Sea. Those islands the names of which were formerly so troublesome to learn by heart as they greatly resembled each other, Delos, Milos, Naxos . . . whence some Venus or Apollo statue is sure to have come. One succeeding the other, they resemble a fantastic fleet in open sea: with their blue mountains, at the feet of which snuggle white towns and harbours.

However, not far beyond Rhodes the wide sweep of the Anatolian mountains loom hazily up at the horizon, only to be left behind again upon approaching Cyprus. Then it is but a short flight to the coast of the Arab countries, generally shown on maps in yellow, though the actual deserts only commence much farther to the East.

Once you have passed the new world airport of Beyrouth, Khaldé, you have only to cross the Lebanon before landing in Syria near the typical Eastern city of Damascus, town of silversmiths and embroiderers. The bazaars here are among the most interesting of the entire East.

If Lydda is your destination, then you arrive in the Holy Land, the soil of which has received the impression of the sandalled feet of many Biblical figures and where now the land yields a wealth of citrus fruit,

route naar Rome gaat dwars over de Alpen en ook al zou het zicht er minder goed zijn, omdat de wolken van het Noorden en het Zuiden elkaar daar rendez-vous geven, dan toch plegen de hoogste toppen, Mont Blanc en Monte Rosa, hun smetteloze toppen boven de witte zee onder U uit te heffen en, door de zon beschenen, fonkelen hun gletschers als juwelen.

Om op Ciampino te landen moet gij dwars over het Rome van Pausen en Caesaren heen. En wat is er mooier dan die ook in hun verwoesting nog zo edele en evenwichtige ruïnes van Pericles' Athene, als tegen de avondlucht het witte Parthenon afsteekt tegen de donkere Lykabettos daarachter? Bij mooi weer wacht U daarna wat we in de bioscooptaal zouden noemen 'een uiterst gevarieerd programma' van de aan de toerist nog te weinig bekende, pauwblauwe eilanden van de Aegeïsche Zee, die wij vroeger nooit uit ons hoofd konden leren omdat zij zoveel op elkaar leken: Delos, Milos, Naxos . . . altijd komt er wel een Venus- of een Apollo-beeld vandaan. Uit elkaar voortschuivend lijken zij een fantastische vloot op volle zee: blauw van bergen, wit van de steden en haventjes, die zich aan hun voet hebben genesteld.

Maar reeds doemen dicht achter Rhodos de als een wolkenbank in de avondlucht wazig langs de horizon gestrekte bergen van Anatolië op, die gij weer verlaat voor Cyprus. Dan is het door de lucht ook nog maar een stap tot aan de kust der Arabische landen, die altijd geel op de kaart staan, hoewel de woestijnen eerst ver ten Oosten beginnen. Zijt gij de nieuwe wereldluchthaven van Beyrouth, Khaldé, gepasseerd, dan wacht U nog de wip over de Libanon en de Anti-Libanon, voor gij in Syrië neerstrijkt bij het wel zeer Oosterse Damascus, stad der zilversmeden en borduurders, waarvan de bazars tot de interessantste van het ganse Oosten behoren. Is Uw bestemming Lydda, dan komt U in het Heilige Land waar de bodem, zo vaak gedrukt door de gesandalde voeten van vele Bijbelse figuren, thans een rijkdom van citrusvruchten opbrengt.

éternelles, telles que le Mont Blanc, le Mont Rose avec, brillant comme des bijoux, leurs glaciers immaculés. Avant d'atterrir à Ciampino on survole la Rome des Papes, et des Césars.

Qu'y-a-t-il de plus beau que ces glorieuses et nobles ruines de l'Athène de Périclès et, dans le soleil couchant, ce blanc Parthénon qui se détache du sombre Lycabette.

Par temps clair, ce qui vous attend ensuite est ce que l'on pourrait appeler en termes profanes 'un spectacle des plus variés'. Toute cette multitude d'îles bleues de la Mer Egée dont autrefois nous n'arrivions pas à retenir les noms à cause de leur consonnance presque identique: Delos, Milos, Naxos . . . et autres, et où presque toujours une statue connue de Vénus ou d'Apollon a été trouvée. Se détachant les unes des autres, elles ressemblent à une flotte fantastique en pleine mer.

Toutes ces îles, avec leurs montagnes bleues et leurs petits villages blancs, qui se sont cachés dans leurs flancs, sont vraiment des paysages merveilleux que nombre de touristes ignorent.

A peine la chaîne de l'Anatolie, semblable à un banc de nuages étendu à l'horizon dans le soleil couchant se dessine-t-elle derrière Rhodos, que déjà nous la quittons pour l'île enchantée de Chypre.

De là, il n'y a qu'un pas pour atteindre la côte des pays arabes, jaunes sur toutes les cartes, quoique leurs déserts ne commencent que bien plus loin vers l'Orient.

Venez-vous de passer Kaldé, le nouvel aéroport de Beyrouth, alors il n'y a qu'un bond à faire pour atteindre, au-delà des monts du Liban et de l'Anti-Liban, en Syrie, la ville si orientale de Damas, avec ses orfèvres et ses brodeurs, dont les boutiques sont les plus intéressantes de tout le Moyen Orient.

Si votre destination est Lydda, vous mettez alors le pied en Terre Sainte, dont le sol, si souvent foulé par les nombreuses figures de la Bible, produit aujourd'hui des quantités abondantes d'agrumes.

FAR EASTERN ROUTES

About one third of the circumference of the earth is covered by this oldest and longest K.L.M. route—one of the oldest and longest air-routes in the world.

Since 1924 the Flying Dutchman has flown across the mysterious lands of Southern Asia. The spirit of pioneering has dominated this 'life-line' both before and after the war. Sometimes it led closely along the Himalayas, sometimes over the majestic loneliness of the Southern Indian Ocean, from Mauritius eastward to 'The Great Beyond', but always with the terminus: Jakarta.

At present too this one flight knows many variations: after having crossed the Alps you can see the boot of Italy in its full length, fly right across the polyp of Greece with its everlasting monument of the Akropolis, or in the opposite direction follow the oldest air-route (assuming that Icarus with his father indeed went up from Crete and that Daedalus landed near Naples). You can recognize the small equilateral triangles of what were once called the mightiest buildings in the world and from which 40 centuries overlooked Napoleon's troops, when you land in Cairo's desert airport. Soon afterwards you can guess the spot on the peninsula of Sinai, where Moses received the Commandments, or you can see the

ROUTES NAAR HET VERRE OOSTEN

Een derde van de aardomtrek omspant deze oudste en langste K.L.M. route — een der oudste en langste luchtweegen der wereld. Sinds 1924 doorkruist de K.L.M. reeds, in navolging van de vroegere zeevaarders, het geheimzinnige Zuid-Azië. Pioniersgeest heeft deze 'levenslijn' zowel voor als na de oorlog beheerst: soms leidde zij dicht langs de Himalaya's, soms over de even majestueuze eenzaamheid van de Zuidindische Oceaan, van Mauritius oostwaarts naar 'The Great Beyond'. Maar altijd met einddoel: Djakarta. Ook nu nog kent dit ene thema vele variaties: gij kunt na de Alpen de laars van Italië op verschillende manieren in zijn volle lengte meten, dwars de poliep van Griekenland oversteken met het onvergankelijke monument van de Akropolis onder U, of in omgekeerde richting de alleroudste lucht-route volgen (aangenomen, dat Icarus met zijn vader inderdaad van Kreta opsteeg en Daedalus bij Napels landde). Gij kunt de kleine, gelijkzijdige driehoeken herkennen, van wat eens de machtigste bouwwerken der wereld heetten en vanwaar 40 eeuwen op Napoleons troepen neerzagen, als gij op Caïro's woestijnluchthaven landt. Gij kunt, vlak daarop, de plek gissen op het schiereiland Sinaï, waar Mozes de geboden ontving, of de gehele bakermat

LES LIGNES D'EXTRÊME-ORIENT

C'est la plus ancienne et la plus longue des lignes intercontinentales K.L.M. en même temps que l'une des plus anciennes et des plus longues du monde. Elle embrasse le tiers de la circonférence terrestre. Depuis 1924, le Hollandais Volant la parcourt, croisant au-dessus de la mystérieuse Asie méridionale et approchant le massif de l'Himalaya. Pendant un certain temps toutefois, notre route traversa la splendide solitude des ciels de l'Océan Indien, entre l'Ile Maurice et le 'Grand Au-delà'. Mais toujours elle eut pour objectif Djakarta. Aujourd'hui encore, le thème a des variations. Vous pouvez, par les Alpes, mesurer de diverses manières la botte italique en toute sa longueur, survoler l'impérissable Acropole en traversant le polype hellénique, ou, en sens opposé, suivre la route aérienne qui fut certainement l'initiale si l'on admet qu'Icare et son père Dédale s'envolèrent de Crète et que ce dernier atterrit à Naples. Si vous descendez au Caire, à l'aéroport du désert, vous reconnaîtrez au passage le profil équilatéral des pyramides du haut desquelles quarante siècles contemplèrent les soldats de Napoléon. Et non loin, il vous sera loisible de conjecturer l'emplacement où Moïse reçut les Commandements ou bien de contempler d'en haut le berceau du christianisme, là où

The direct route to Rome cuts across the Alps and even though the view may be partly obscured, for here the clouds from the North and the South meet, the summits of Mont Blanc and Monte Rosa reach out above the white sea of clouds below you. Bathed in sunlight their glaciers sparkle like jewels. Rome—the Eternal City—has to be crossed to reach Ciampino Airport.

And what could be more beautiful than those noble and well balanced ruins of Pericles' Athens, when in the evening sky the white Parthenon is contrasted against the dark Lykabettos?

In fine weather, and speaking in the language of the cinema, 'a sumptuous programme full of variety' awaits you, featuring the little-known peacock-blue islands in the Aegean Sea. Those islands the names of which were formerly so troublesome to learn by heart as they greatly resembled each other, Delos, Milos, Naxos . . . whence some Venus or Apollo statue is sure to have come. One succeeding the other, they resemble a fantastic fleet in open sea: with their blue mountains, at the feet of which snuggle white towns and harbours.

However, not far beyond Rhodes the wide sweep of the Anatolian mountains loom hazily up at the horizon, only to be left behind again upon approaching Cyprus. Then it is but a short flight to the coast of the Arab countries, generally shown on maps in yellow, though the actual deserts only commence much farther to the East.

Once you have passed the new world airport of Beyrouth, Khaldé, you have only to cross the Lebanon before landing in Syria near the typical Eastern city of Damascus, town of silversmiths and embroiderers. The bazaars here are among the most interesting of the entire East.

If Lydda is your destination, then you arrive in the Holy Land, the soil of which has received the impression of the sandalled feet of many Biblical figures and where now the land yields a wealth of citrus fruit.

route naar Rome gaat dwars over de Alpen en ook al zou het zicht er minder goed zijn, omdat de wolken van het Noorden en het Zuiden elkaar daar rendez-vous geven, dan toch plegen de hoogste toppen, Mont Blanc en Monte Rosa, hun smetteloze toppen boven de witte zee onder U uit te heffen en, door de zon beschenen, fonkelen hun gletschers als juwelen.

Om op Ciampino te landen moet gij dwars over het Rome van Pausen en Caesaren heen. En wat is er mooier dan die ook in hun verwoesting nog zo edele en evenwichtige ruïnes van Pericles' Athene, als tegen de avondlucht het witte Parthenon afsteekt tegen de donkere Lykabettos daarachter? Bij mooi weer wacht U daarna wat we in de bioscooptaal zouden noemen 'een uiterst gevarieerd programma' van de aan de toerist nog te weinig bekende, pauwblauwe eilanden van de Aegeïsche Zee, die wij vroeger nooit uit ons hoofd konden leren omdat zij zoveel op elkaar leken: Delos, Milos, Naxos . . . altijd komt er wel een Venus- of een Apollo-beeld vandaan. Uit elkaar voortschuivend lijken zij een fantastische vloot op volle zee: blauw van bergen, wit van de steden en haventjes, die zich aan hun voet hebben genesteld.

Maar reeds doemen dicht achter Rhodos de als een wolkenbank in de avondlucht wazig langs de horizon gestrekte bergen van Anatolië op, die gij weer verlaat voor Cyprus. Dan is het door de lucht ook nog maar een stap tot aan de kust der Arabische landen, die altijd geel op de kaart staan, hoewel de woestijnen eerst ver ten Oosten beginnen. Zijt gij de nieuwe wereldluchthaven van Beyrouth, Khaldé, gepasseerd, dan wacht U nog de wip over de Libanon en de Anti-Libanon, voor gij in Syrië neerstrijkt bij het wel zeer Oosterse Damascus, stad der zilversmeden en borduurders, waarvan de bazars tot de interessantste van het ganse Oosten behoren. Is Uw bestemming Lydda, dan komt U in het Heilige Land waar de bodem, zo vaak gedrukt door de gesandaalde voeten van vele Bijbelse figuren, thans een rijkdom van citrusvruchten opbrengt.

éternelles, telles que le Mont Blanc, le Mont Rose avec, brillant comme des bijoux, leurs glaciers immaculés. Avant d'atterrir à Ciampino on survole la Rome des Papes, et des Césars.

Qu'y-a-t-il de plus beau que ces glorieuses et nobles ruines de l'Athène de Périclès et, dans le soleil couchant, ce blanc Parthénon qui se détache du sombre Lycabette. Par temps clair, ce qui vous attend ensuite est ce que l'on pourrait appeler en termes profanes 'un spectacle des plus variés'. Toute cette multitude d'îles bleues de la Mer Egée dont autrefois nous n'arrivions pas à retenir les noms à cause de leur consonnance presque identique: Delos, Milos, Naxos . . . et autres, et où presque toujours une statue connue de Vénus ou d'Apollon a été trouvée. Se détachant les unes des autres, elles ressemblent à une flotte fantastique en pleine mer.

Toutes ces îles, avec leurs montagnes bleues et leurs petits villages blancs, qui se sont cachés dans leurs flancs, sont vraiment des paysages merveilleux que nombre de touristes ignorent.

A peine la chaîne de l'Anatolie, semblable à un banc de nuages étendu à l'horizon dans le soleil couchant se dessine-t-elle derrière Rhodes, que déjà nous la quittons pour l'île enchantée de Chypre.

De là, il n'y a qu'un pas pour atteindre la côte des pays arabes, jaunes sur toutes les cartes, quoique leurs déserts ne commencent que bien plus loin vers l'Orient.

Venez-vous de passer Kaldé, le nouvel aéroport de Beyrouth, alors il n'y a qu'un bond à faire pour atteindre, au-delà des monts du Liban et de l'Anti-Liban, en Syrie, la ville si orientale de Damas, avec ses orfèvres et ses brodeurs, dont les boutiques sont les plus intéressantes de tout le Moyen Orient.

Si votre destination est Lydda, vous mettez alors le pied en Terre Sainte, dont le sol, si souvent foulé par les nombreuses figures de la Bible, produit aujourd'hui des quantités abondantes d'agrumes.

FAR EASTERN ROUTES

About one third of the circumference of the earth is covered by this oldest and longest K.L.M. route—one of the oldest and longest air-routes in the world.

Since 1924 the Flying Dutchman has flown across the mysterious lands of Southern Asia. The spirit of pioneering has dominated this 'life-line' both before and after the war. Sometimes it led closely along the Himalayas, sometimes over the majestic loneliness of the Southern Indian Ocean, from Mauritius eastward to 'The Great Beyond', but always with the terminus: Jakarta.

At present too this one flight knows many variations: after having crossed the Alps you can see the boot of Italy in its full length, fly right across the polyp of Greece with its everlasting monument of the Akropolis, or in the opposite direction follow the oldest air-route (assuming that Icarus with his father indeed went up from Crete and that Daedalus landed near Naples). You can recognize the small equilateral triangles of what were once called the mightiest buildings in the world and from which 40 centuries overlooked Napoleon's troops, when you land in Cairo's desert airport. Soon afterwards you can guess the spot on the peninsula of Sinai, where Moses received the Commandments, or you can see the

ROUTES NAAR HET VERRE OOSTEN

Een derde van de aardomtrek omspannt deze oudste en langste K.L.M. route — een der oudste en langste luchtwegen der wereld. Sinds 1924 doorkruist de K.L.M. reeds, in navolging van de vroegere zeevaarders, het geheimzinnige Zuid-Azië. Pioniersgeest heeft deze 'levenslijn' zowel voor als na de oorlog beheerst: soms leidde zij dicht langs de Himalaya's, soms over de even majestueuze eenzaamheid van de Zuidindische Oceaan, van Mauritius oostwaarts naar 'The Great Beyond'. Maar altijd met einddoel: Djakarta. Ook nu nog kent dit ene thema vele variaties: gij kunt na de Alpen de laars van Italië op verschillende manieren in zijn volle lengte meten, dwars de poliep van Griekenland oversteken met het onvergankelijke monument van de Akropolis onder U, of in omgekeerde richting de alleroudste lucht-route volgen (aangenomen, dat Icarus met zijn vader inderdaad van Kreta opsteeg en Daedalus bij Napels landde). Gij kunt de kleine, gelijkzijdige driehoeken herkennen, van wat eens de machtigste bouwwerken der wereld heetten en vanwaar 40 eeuwen op Napoleons troepen neerzagen, als gij op Cairo's woestijnluchthaven landt. Gij kunt, vlak daarop, de plek gissen op het schiereiland Sinaï, waar Mozes de geboden ontving, of de gehele bakermat

LES LIGNES D'EXTRÊME-ORIENT

C'est la plus ancienne et la plus longue des lignes intercontinentales K.L.M. en même temps que l'une des plus anciennes et des plus longues du monde. Elle embrasse le tiers de la circonférence terrestre. Depuis 1924, le Hollandais Volant la parcourt, croisant au-dessus de la mystérieuse Asie méridionale et approchant le massif de l'Himalaya. Pendant un certain temps toutefois, notre route traversa la splendide solitude des ciels de l'Océan Indien, entre l'Ile Maurice et le 'Grand Au-delà'. Mais toujours elle eut pour objectif Djakarta. Aujourd'hui encore, le thème a des variations. Vous pouvez, par les Alpes, mesurer de diverses manières la botte italique en toute sa longueur, survoler l'impérissable Acropole en traversant le polype hellénique, ou, en sens opposé, suivre la route aérienne qui fut certainement l'initiale si l'on admet qu'Icare et son père Dédale s'envolèrent de Crète et que ce dernier atterrit à Naples. Si vous descendez au Caire, à l'aéroport du désert, vous reconnaîtrez au passage le profil équilatéral des pyramides du haut desquelles quarante siècles contemplèrent les soldats de Napoléon. Et non loin, il vous sera loisible de conjecturer l'emplacement où Moïse reçut les Commandements ou bien de contempler d'en haut le berceau du christianisme, là où

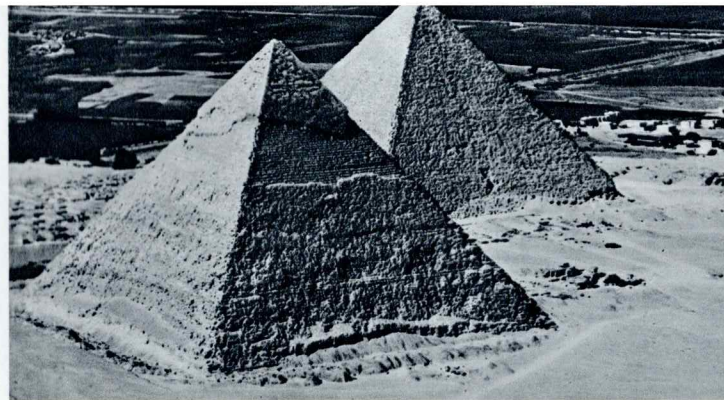






entire birthplace of Bible and Christianity below you, where the cedars of the Libanon rustle when you go the old way of Paul to Damascus. Afterwards you will cross that other desert, where the Prophet Mohammed lived, and continue on along the black oil pipeline before you land in the 'country between two rivers', Mesopotamia, where the garden of Eden is said to have been located and where Eve was created from Adam's rib.

Hellas

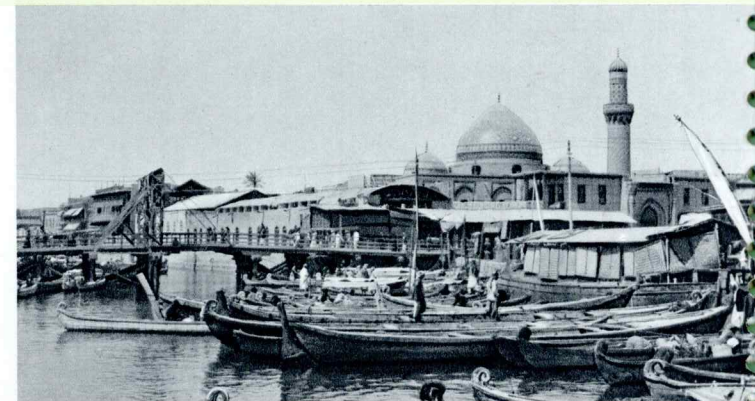


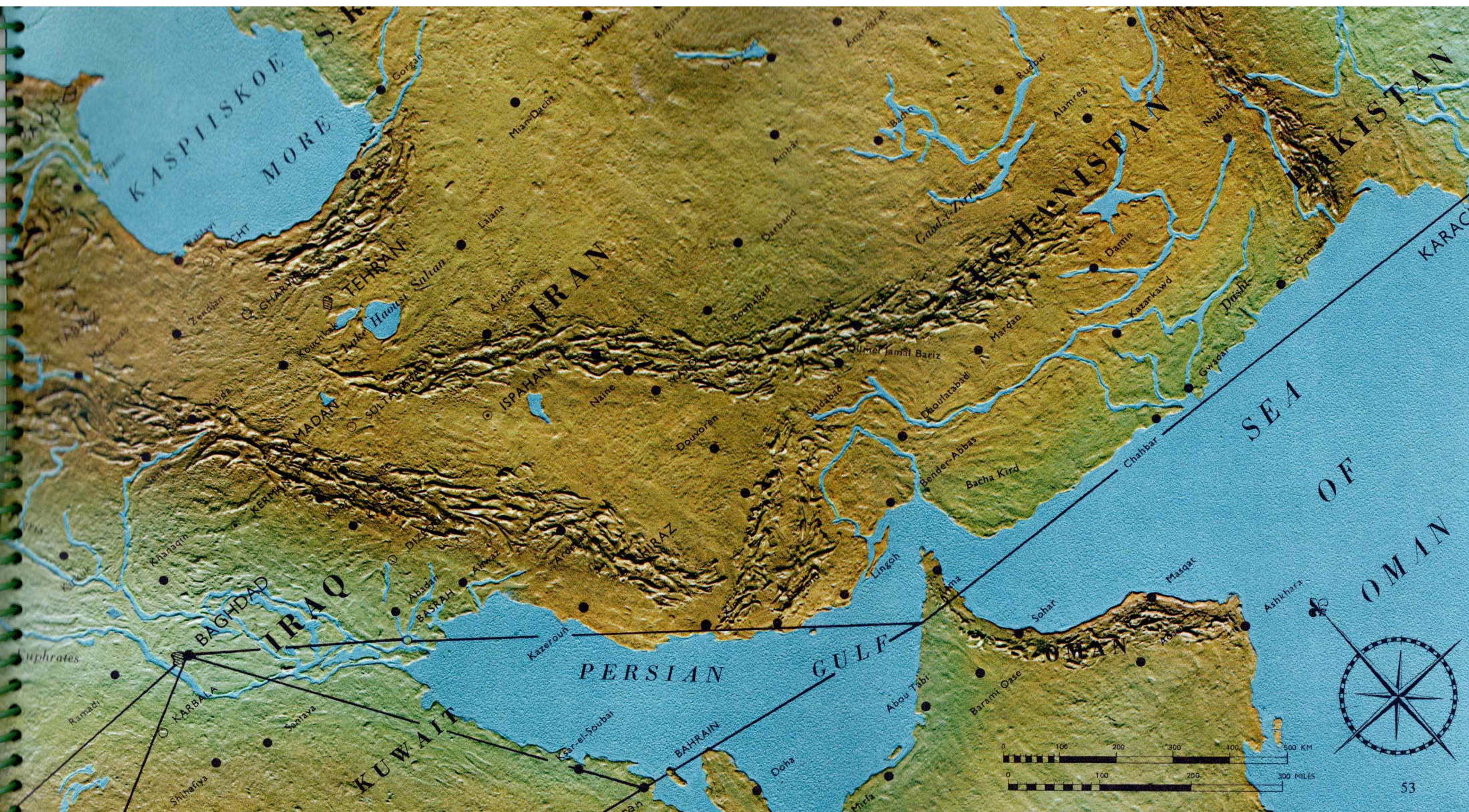
van Bijbel en Christendom onder U zien, waar de ceders van de Libanon ruisen als gij de oude weg van Paulus naar Damascus gaat. Daarna zult gij dan die andere woestijn, waar de Profeet Mohammed leefde, overvliegen langs de dunne zwarte lijn van de olieleiding, voor gij in dat Tweestromenland daalt, waar eens de tuin van het Paradijs gelegen moet hebben en Eva werd geschapen uit Adams rib. Een bezinning op alle grote godsdiensten der wereld



bruisent les cèdres du Liban, si vous avez pris le chemin que suivit Saint Paul pour se rendre à Damas. Vous traversez ensuite l'autre désert, celui de Mahomet le prophète, en suivant la mince ligne noire du pipe-line, avant de descendre au pays des deux fleuves où fut sans doute le paradis terrestre. C'est la route pleine des réminiscences de toutes les grandes religions, un vol au-dessus des civilisations évanouies. Au-dessous de vous, la Ninive

Basra





Actually when flying this route we are pondering on all great world religions and ancient cultures. We realize that we are passing Ninive, where Nimrod used to go hunting, or Babylon, famous for its confusion of tongues, or the even older Ur of the Chaldeans, which has literally been reduced to dust. After Iraqi Basra or the adjacent Iranian Abadan our plane is eastward bound again; Asia is looking at you with her thousand deep eyes. Behind the

yellowish-black mountains streaked with erosion bathing in fierce sunlight, you can imagine you hear the voice of all good Zarathustra, and surrounded by them are the gardens of Shiraz producing the roses from which sweet oriental perfumes are made. The scenery remains wild till we reach Beluchistan, where the desert begins again; Karachi again purely Mohammedan, and the capital of new Pakistan. Then you enter the dream-world of

is immers deze route, een vogelvlucht over vele culturen tevens: want soms zult gij het oude Ninive, waar Nimrod jaagde, of het oude Babylon, waar niet meer die Toren aller Volken staat, of het nog oudere Ur der Chaldaëen letterlijk 'in het stof vergaan' onder U weten.

En ook wanneer na het Iraquese Basra of het aangrenzend Iraanse Abadan de varianten dezer route weer gebundeld zijn tot één Oostwaartse pijl, blijft Azië U uit zijn duizend

diepe ogen aanzien: zie dat machtige, geel-zwart door-groefde erosie-gebergte, waarachter de stem der algoede Zarathustra klinkt en waarbinnen de rozentuinen van Shiraz liggen, uit welks geuren zwoele Oosterse parfums ontstaan. Woest blijft het tot na Belutsjistan, en daarna voor afwisseling wederom woestijn: Karachi, weer zuiver Mohammedaans en de hoofdstad van het nieuwe Pakistan. Dan trekt gij de droomwereld van Boeddha binnen, al zal

de Nemrod, Babylone et son orgueilleuse Tour de Babel, Our la chaldéenne plus ancienne encore, ont été, à la lettre, 'rendues à la poussière'. Et non plus, lorsque passé Basra en Irak ou Abadan dans la Perse limitrophe, les variantes de la ligne se rassemblent en une flèche vers l'Est, vous n'échappez aux mille yeux de l'Asie énigmatique. Contemplez ces montagnes d'or noirâtre, trouées par l'érosion, ombrées de cannelures sous les feux d'un soleil impi-

toyable; elles recèlent les jardins des roses de Shiraz, l'âme subtile des parfums d'Orient. Derrière elles, résonne la voix du souverainement bon Zarathoustra. Le paysage continue, farouche, jusqu'au-delà du Baloutchistan. Puis, pour changer, encore du désert. Les moteurs vrombissent sur Karachi redevenue pure mahométane et capitale du jeune Pakistan. Vous entrez alors dans le monde de rêve de Bouddah. De votre Constellation, à





Karachi



India



Buddha, though flying at a height of 20,000 feet in a Constellation across India which is so brown in summer and so green in winter you will just be able to get a glimpse of the sumptuous palaces of the Maharajas and of the Taj Mahal Mausoleum.

What you see of India, is the crowded world of Calcutta, Asia's biggest port at the delta of the Ganges. That artillery works below us gave its name to the airport

'Dum-Dum', a name that was feared by a world that did not yet know of atom bombs. Rich in contrasts remains this route. From the Gulf of Bengal onwards the world is an intensely deep emerald green with a violet-blue sea and enormous ochre coloured river-mouths. Rangoon's gold pagoda, re-born in splendour after each monsoon, will not be missed by you. But then, having crossed that Gulf of Martaban, just look below you: Mulmein

de vlucht op 6000 meter hoogte in een Constellation dwars over het in de zomer zo bruine, des winters zo moesson-groene India U nauwelijks een glimp gunnen van zijn Tai Mahal mausoleum, noch van de somptueuze paleizen zijner Maharadja's. Wat gij van India ziet, is de krioelende wereld van Azië's grootste haven aan de wirwar-delta van de Ganges: Calcutta; en misschien dat artillerie-fabrieks-complex dat zijn naam aan de luchthaven Dum-Dum gaf,

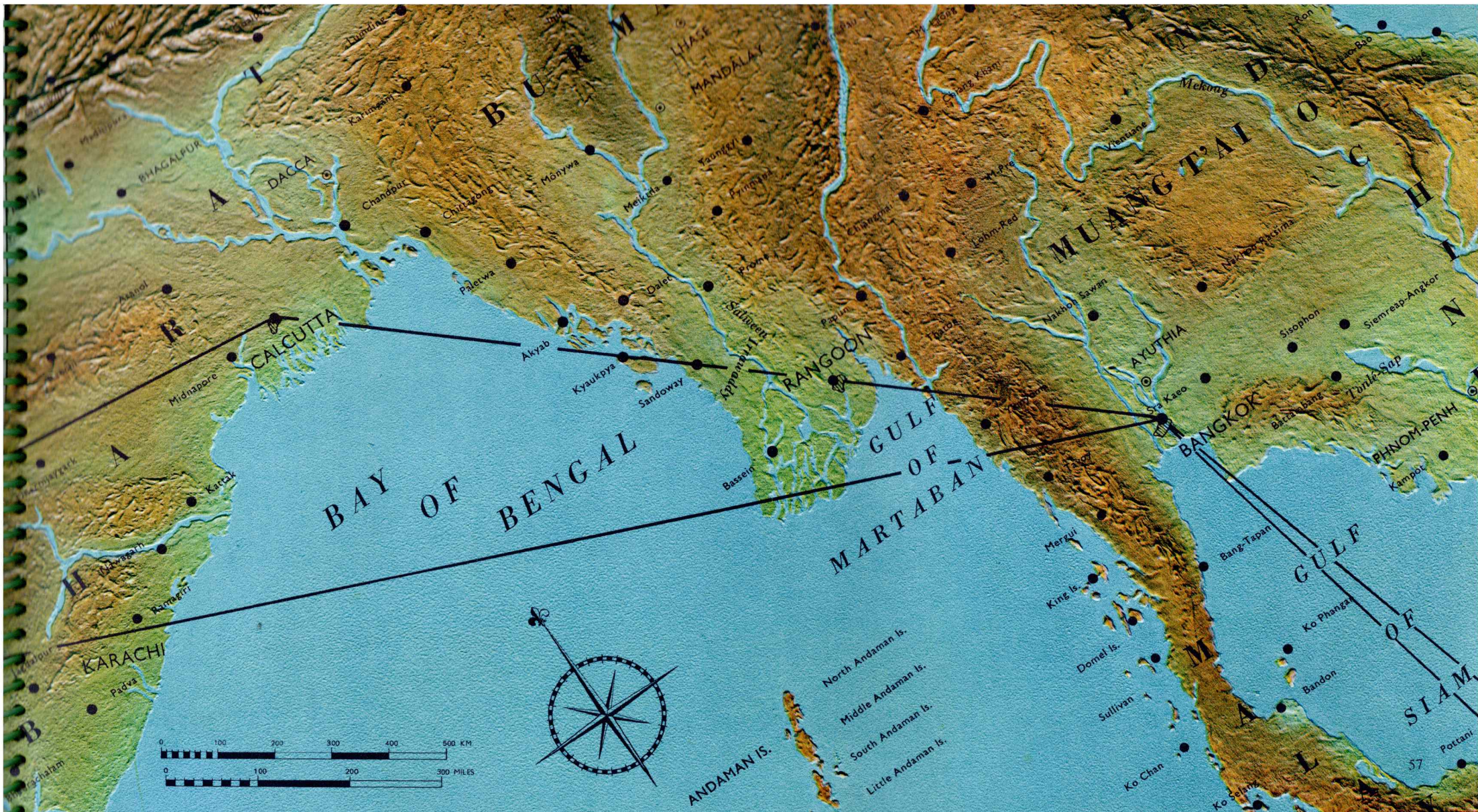
een gevreese naam in een wereld die nog geen atoom-bommen kende.

Rijk aan contrasten blijft deze route. Van de Golf van Bengalen af is de wereld onder ons diep smaragd-groen, met een violet-blauwe zee en enorme okerkleurige rivier-mondingen daartussen. Rangoons gouden pagode, na iedere moesson opnieuw in luister herboren, zult gij niet missen. Maar kijk dan, na de Golf van Martaban te zijn

6000 mètres de haut, vous n'aurez toutefois qu'une image fugitive de son Tai Mahal et des somptueux palais de ses maharajahs. Ce que vous verrez en survolant l'Inde mystérieuse, si brune l'été, si verte au temps de la mousson d'hiver, c'est, dans l'entrelacs compliqué des bras du Gange, la maquette grouillante du plus grand port de l'Asie, Calcutta, et aussi peut-être le complexe de l'arsenal

d'artillerie auquel l'aéroport Dum-Dum est redevable de son nom si redouté par un monde qui ne connaissait pas encore la bombe atomique.

Riche en contrastes reste cette route qui traverse le bleu violet du golfe de Bengale ourlé d'un vert d'émeraude que déchire l'ocre des énormes estuaires. La pagode de Rangoon, rafraîchie à chaque mousson, ne peut vous échapper.



where the Burma railway starts and where barely ten years ago people suffered so bitterly. Then the earth rises again high under you, with round, wild jungle mountains, where the Siamese elephant and the Burma tiger live. Then suddenly, we are over flat country and might almost imagine we are flying over Dutch polders, though in reality we see the thousands of water-covered sawahs of Bangkok. Now Malacca is looming up under us and there is Singapore: a forest of masts and ship-yards in many bays. Without having noticed it we have entered Indonesia, along the tin-islands, till near Palembang a deeply green tropical verdure is passing under us. Then across the Thousand Islands, thrown down in front of the rich, cultivated soil of Java, we fly between the palmtrees into Kemajoran, where from the near campongs the smell of chutney and the melancholy of the gamlans let us know that we are in the heart of the tropics.

Singapore



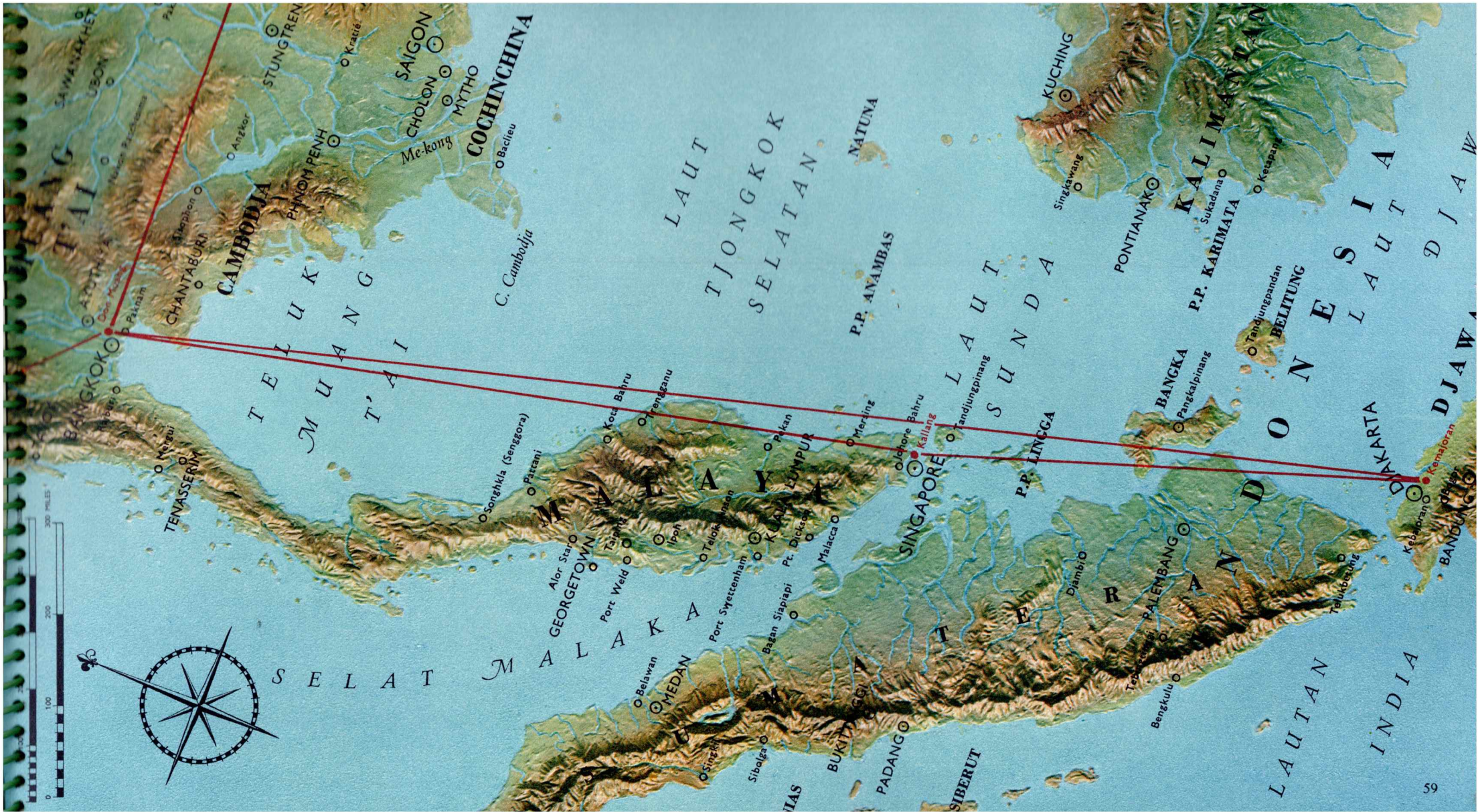
Bangkok

overgestoken, even onder U: Moelmein, waar de Birma-spoorweg begint en waar nauwelijks tien jaar terug zoveel geleden werd. Dan rijst de aarde onder U weer hoog op, met ronde, woeste junglebergen, waar de Siamese olifant huist en de Birma-tijger. Als het plotseling weer vlak wordt, waant ge U bijna in Hollands polderlandschap, al zijn het nu de duizenden drassige sawah's van Bangkok, waar het K.L.M. hotel niet ten onrechte 'Plaswijck' heet. Nu doemt Malakka onder ons op en daar is ook reeds Singapore: een woud van masten en werven aan vele baaien. Ongemerkt zijt gij daarop Indonesië binnengekomen, langs de tin-eilanden, tot gij bij Palembang weer het tropische oerwoudgroen ziet. En dan, over de Duizend Eilanden, vóór de rijke cultuurgronden van Java, zeilt gij tussen de palmen Kemajoran binnen, waar uit de nabije kampongs de geuren der samballans en de melancholie der gamelans U doen weten, dat gij in het hart der Tropen zijt.

Voici le golfe de Martaban et Moulmein où débute le chemin de fer de Birmanie. Le monde remonte, c'est la sauvage jungle de montagnes arrondies hantée par l'éléphant de Siam et le tigre de Birmanie. Et lorsque brusquement, le paysage s'aplanit de nouveau, un verdoyant polder hollandais se déroule. Ce sont les milliers de sawahs, les rizières inondées de Bangkok. Malacca approche et bientôt Singapour, forêt de mâts et de grues sur de nombreuses baies. Peu après, sans vous en apercevoir, vous êtes, le long des îles de l'étain Banka et Billiton, entrés en Indonésie lorsque, à Palembang, vous retrouvez le vert tropical de la forêt-vierge. Vous survolez encore l'essaim des Mille Iles, devant la fertile Java, et glissez lentement entre les palmiers de Kemajoran. Le fumet des samballans et les accords mélancoliques des gamelans vous font savoir que vous êtes au coeur des tropiques.

Indonesia





BANGKOK MANILLA TOKYO

Straight across Siam to Annam, with the mysterious and ever-green Meh Kong in the centre; it's really a pity you are not able to traverse this territory as an explorer, because here the true spirit of South East Asia is still found—here, the boatmen in their Sampans on placid waters, still wear those characteristic Tonkin hats, which have had such an inspiring influence on ladies hatfashions—here, beneath ingeniously constructed palace roofs the world's most beautiful dancers adorn themselves with complete pegodas of silver bells.

Upon crossing the sea, the former pirate-sea, stretching right upto the Philippine islands, we approach a region, in which occur those names so closely associated with glorious deeds of World War II. Before landing at Manilla which has an almost Greek-white appearance, we see the peninsula of Bataan, where McArthur kept the flag flying until the very last.

When we have once more taken off, after a technical landing, some of the deepest places on earth pass beneath us near Luzon (the sea here has almost twice the depth as the height at which we fly over it). On the left there is the heartbreak route the American marines took

BANGKOK MANILLA TOKIO

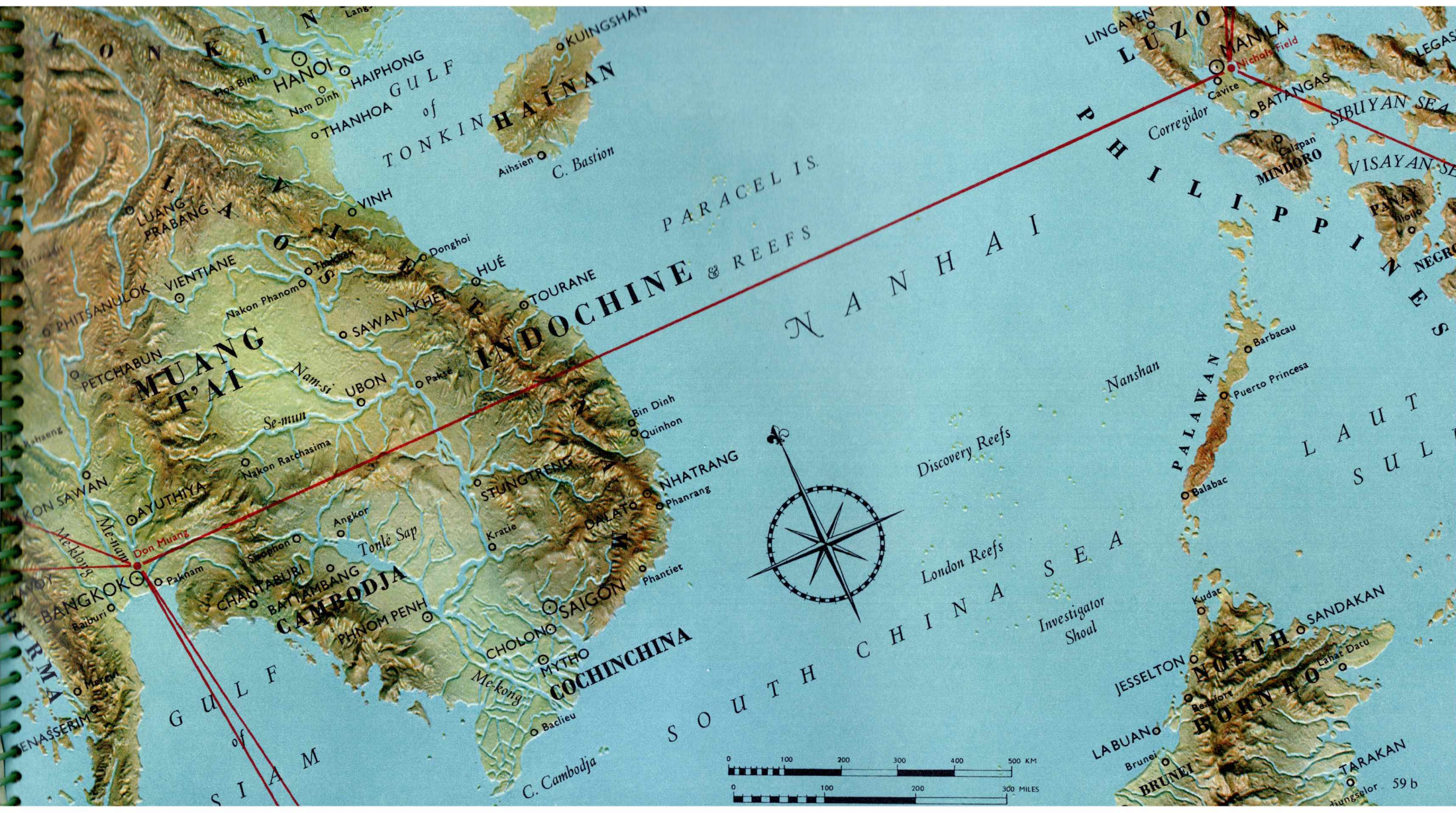
Dwars overland van Siam naar Annam, met in het midden die geheimzinnige en altijd groene Meh Kong; jammer eigenlijk, dat gij juist dit gebied niet als ontdekkingsreiziger kunt doorkruisen, want hier leeft nog geheel de ziel van Zuid-Oost Azië — hier, op de sampans in het stille water dragen de schippers nog hun puntige Tonkinese hoedjes, die zo inspirerend op de damesmode hebben gewerkt — hier, onder de kunstige daken der palëizen sieren zich de schoonste danseressen der wereld met ganse pagodes van zilveren klokjes boven hun bronzen gezichtjes.

Dan steken wij de oude zeeroverszee naar de Philippijnen over. Bij Luzon is de zeebodem hier en daar haast tweemaal zo ver van de oppervlakte verwijderd, als wij er boven vliegen. Men heeft er diepten van 10.500 m gepeild.

Nu naderen wij een gebied, waar vrijwel iedere naam de herinnering aan roemrijke daden uit de laatste wereldoorlog oproept. Voor wij in het bijna Grieks-wit aandoende Manilla landen, is daar het schiereiland Bataan, waar McArthur tot het laatst de vlag hoog hield. Dan ligt links van ons de barre weg, die de Amerikaanse mariniers zijn gegaan: van Okinawa tot aan Hirosjima, om op een

BANGKOK MANILLE TOKIO

Le trajet commence par le survol des plaines fertiles du Siam et des plateaux gréseux du Laos en direction de l'Annam. Nulle part, l'âme éternelle de l'Asie ne se révèle avec plus d'intensité qu'en ces contrées méridionales de l'Extrême-Orient, coupées en deux par le ruban glauque du Mékong. Les chapeaux en paille de riz des bateliers ont gardé à travers les siècles la curieuse forme pointue qui inspire la mode de nos élégantes contemporaines. Et l'imagination du voyageur ne le trompe pas s'il peuple de danseuses dorées les palais dont il voit défiler les toits ouvragés. Au-delà du littoral rocheux de l'Annam, c'est la Mer de Chine jusqu'aux Philippines. Survolant les flots bleus qu'écumèrent si longtemps d'innombrables pirates, nous approchons d'une région où presque chaque nom évoque quelque grand fait de la dernière guerre mondiale. Avant de toucher terre à Manille, dont la blancheur est celle d'une ville de l'Attique, nous apercevons au passage, Bataan, la presque île où flotta, opiniâtre jusqu'à la fin, le pavillon de MacArthur. Après avoir quitté Luzon et laissé derrière nous les plus profonds abysses de la terre, dont certains mesurent plus de 10 kilomètres, nous allons suivre la route sur laquelle d'Okinawa à Hirosjima avancèrent





Bangkok

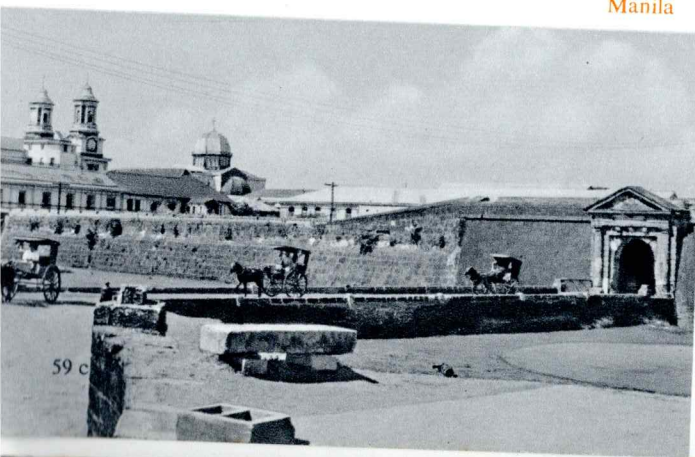
vrijwat minder gerieflijke manier het Land van de Rijzende Zon te bereiken, waar hoog boven de lage houten huizen (maar die wolkenkrabbers daar van het naderende Tokio zijn 'earthquake proof' gebouwd!) de heilige Fuji Yama zijn besneeuwde kegel opsteekt. Wij zijn in het herboren Japan.

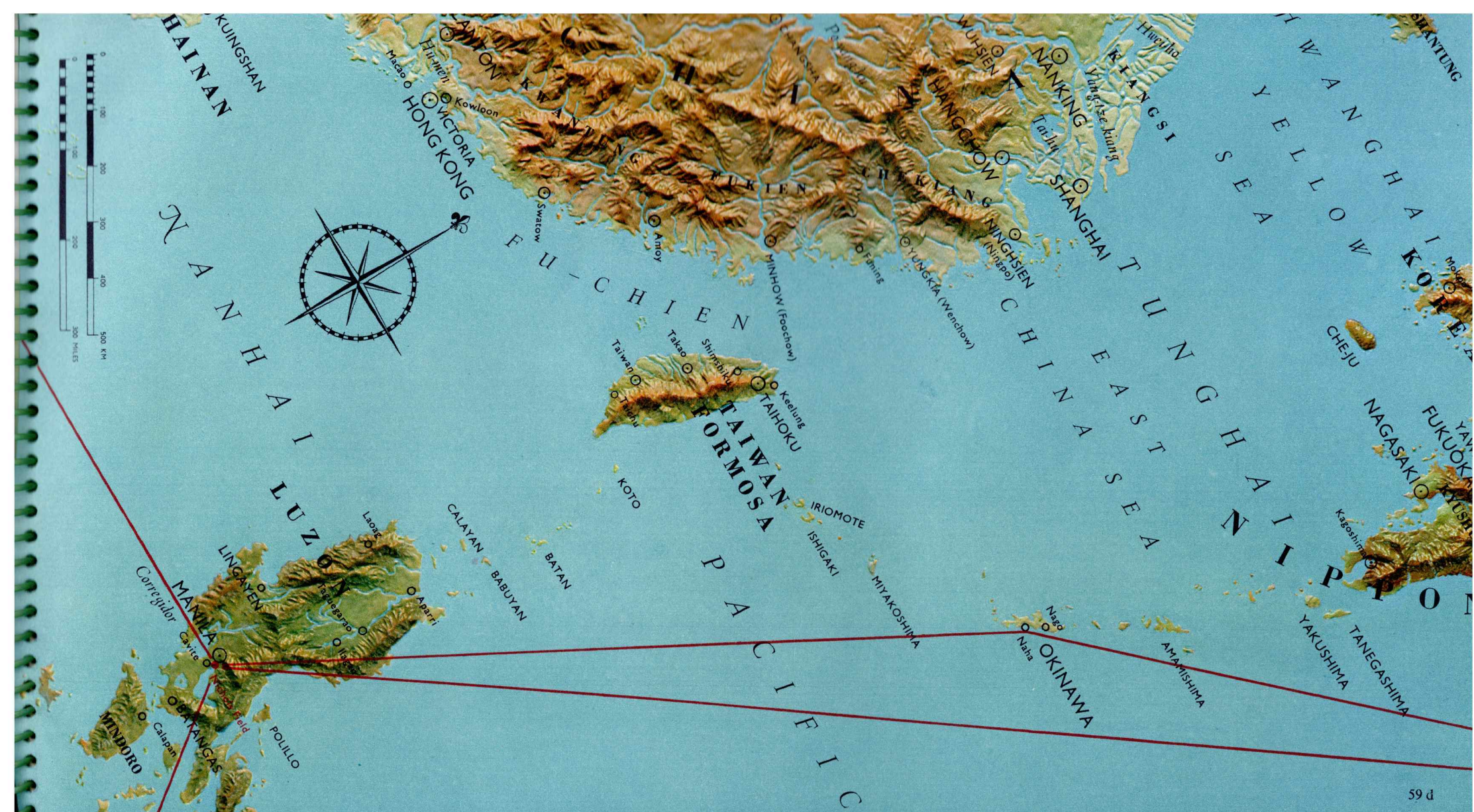


les 'marines' dans leur marche sur l'Empire du Soleil Levant. Voici maintenant les fragiles maisonnettes de bois de Tokio et aussi ses gratte-ciel à l'épreuve des tremblements de terre. Nous descendons sur la capitale du Japon renaissant. Au loin, dans l'azur du ciel, la montagne sacrée du Fuji-Jama dresse son cône neige.

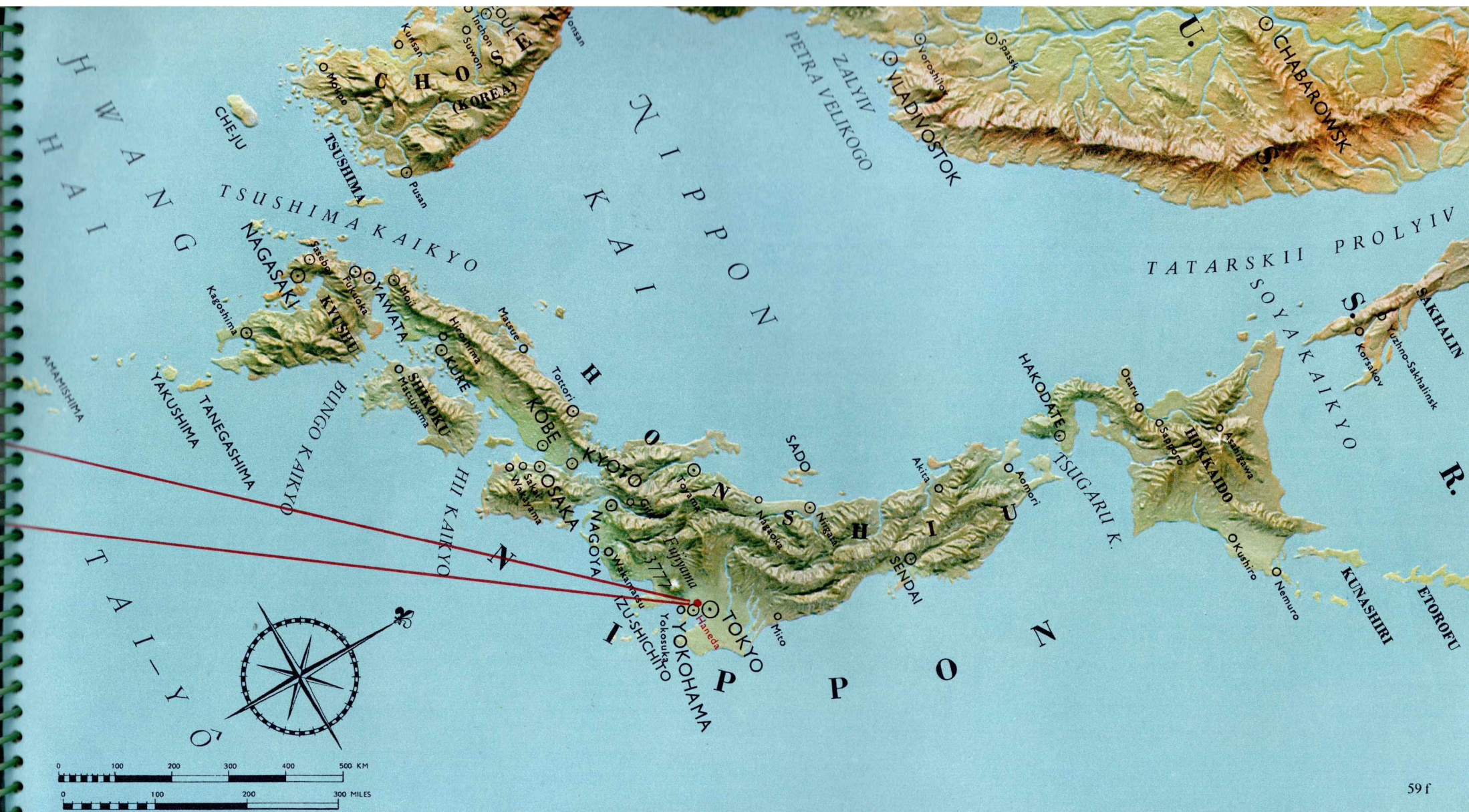
Manila

Japan









BANGKOK MANILLA SYDNEY

Until we arrive at Manilla the route followed is identical to the one to Tokyo. From then onwards the Constellation turns southwards, towards the unknown islands of the distant tropical Moluccas. Flying past the capriciously shaped coast-line of the smaller Philippine islands and the extreme reefs of Indonesia, we at last reach New Guinea, the world's second largest island.

We land on a low island near the coast where the runway of Biak, constructed between the Dutch naval ship-yards, presents a sheltered airport. But soon the unknown hinterland looms up, across the high mountains of which, Australia and the Netherlands have drawn a line of demarcation.

On either side there are Papuan tribes who have not yet come into contact with civilization. In the North near the 'Wisselmeren' they are small of stature and friendly, in the South along the swampy coast near Merauke and the Digoel, they are tall and martial. Right across the Constellation wings its way, over the snow-clad range of the Nassau mountains, its Wilhelmina-peak equalling Mont Blanc in height.

Finally one more sea, known to the Dutchman from of old on account of Van Diemen and Tasman, after whom these parts are named. Then soon the continent of Australia surrounds us on all sides. It is not the barren desert of the

BANGKOK MANILLA SYDNEY

Tot Manilla is de route gelijk aan die naar Tokio. Maar dan stevent de Constellation zuidwaarts, de onbekendste eilanden van dat verre tropenrijk der Molukken tegemoet. Langs de grilligē palmenkusten van de kleinere Philippijnen en de uiterste riffen van Indonesië komt eindelijk dat reusachtige, op een na grootste eiland der wereld in 't gezicht: Nieuw Guinea.

Wij landen op een laag eiland voor de kust, waar de runway van Biak tussen de werkplaatsen van de Nederlandse Marine een veilige luchthaven biedt. Maar reeds doemt het onbekende achterland op, waar midden over de Alpen-hoge bergen Australië en Nederland een scheidingslijn hebben getrokken.

Aan beide zijden wonen vaak nog nimmer bezochte Papoea-stammen: in het Noorden bij de Wisselmeren zijn zij klein en vriendelijk, in het Zuiden, langs de zompige kusten bij Merauke en de Digoel zijn zij reusachtig en krijgshaftig. Daar midden tussen door vindt de Constellation haar weg, over de besneeuwde keten van het Nassau-gebergte heen, waar de Wilhelminatop precies zo hoog is als de Mont Blanc.

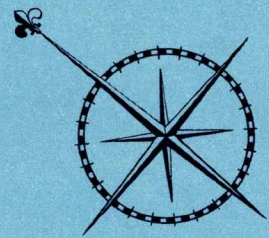
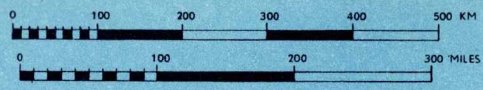
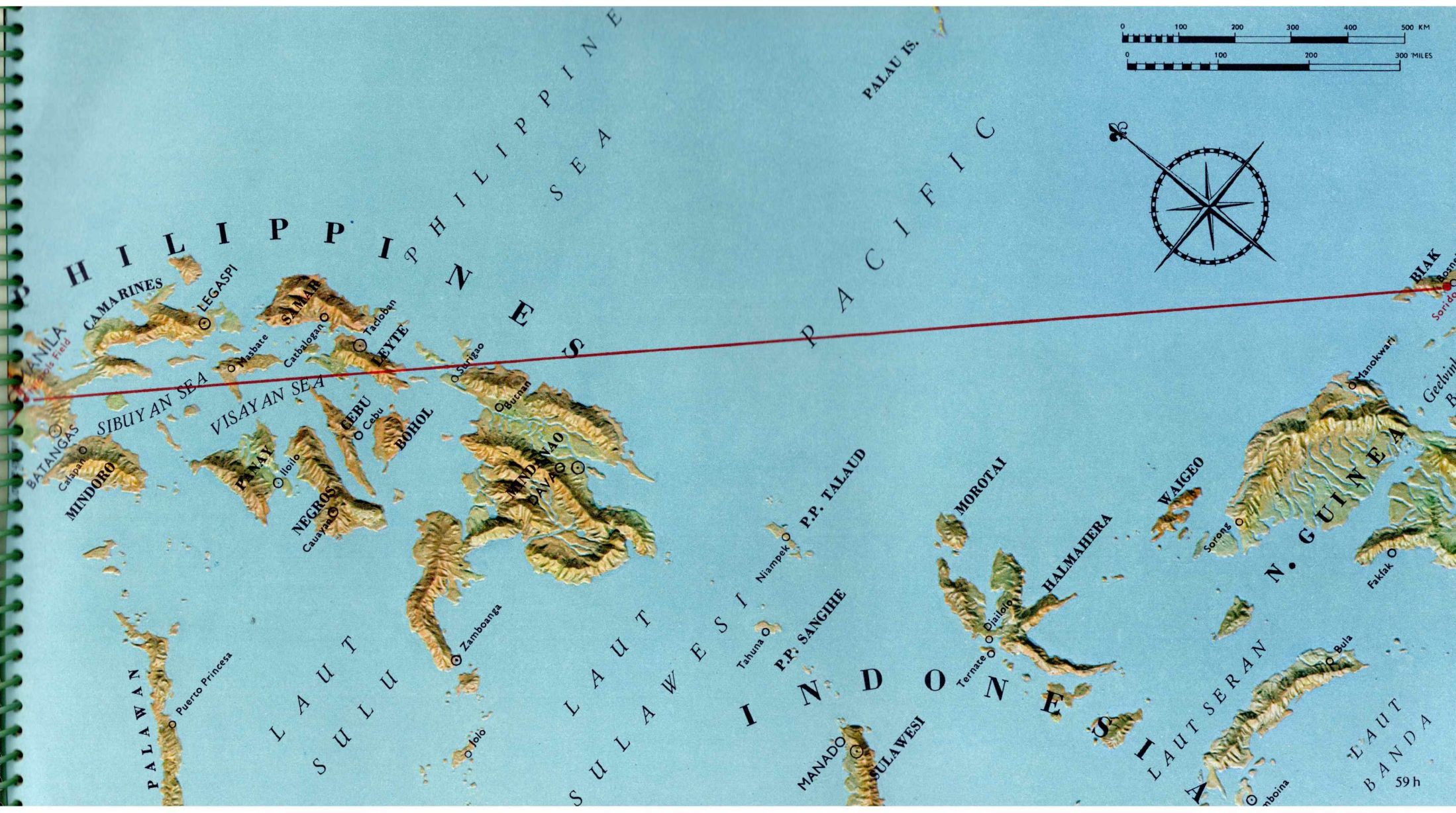
Nog eenmaal zee, een zee die de Nederlander van oudsher kent door Van Diemen en Tasman, naar wie de landstreken zijn genoemd, en het continent van Australië neemt ons op. Het is niet de barre woestijn van het midden, met de

BANGKOK MANILLE SYDNEY

Jusqu'à Manille la route est identique à celle qui mène à Tokio. Mais, passé l'île de Luzon, le cours de notre Constellation, suivant les côtes de palmiers des petites Philippines, s'infléchit vers le Sud, vers les îles inconnues des tropicales Moluques. Laisant derrière nous les extrêmes récifs d'Indonésie, nous arrivons en vue d'une île géante, la deuxième du globe quant à la grandeur: la Nouvelle-Guinée. Sur un bas îlot devant la côte, l'atterrissage a lieu entre les chantiers de la marine néerlandaise, sur la piste de Biak merveilleusement abritée.

Notre vól va maintenant nous entraîner au-dessus d'un arrière-pays pour ainsi dire inexploré, au milieu duquel la Hollande et l'Australie ont tracé comme au cordeau une ligne de démarcation des deux côtés de laquelle des papous vivent encore à l'âge de la pierre. Dans le Nord, près des lacs Wissel, ces naturels sont de petite taille et d'un caractère accueillant. Au Sud, le long de la côte marécageuse près de Merauke et de Diegoel, les papous, très farouches, sont de stature géante. C'est juste entre les territoires de ces tribus que notre avion poursuit sa route par dessus les massifs neigeux des Monts Nassau.

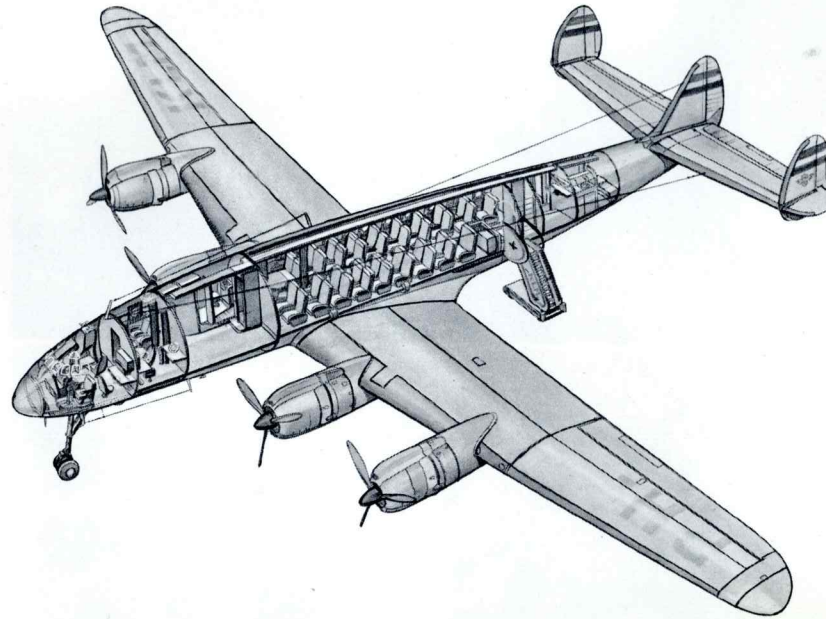
Encore une fois l'océan, la mer qu'ouvrirent aux Hollandais Van Diemen et Tasman, baptiseurs de terres. Puis l'immense Australie nous prend. Nous n'en traversons pas le morne désert central aux mystérieux feux de jungle.



SYDNEY



LOCKHEED CONSTELLATION



The Lockheed Constellation is nowadays one of the best-known and, aerodynamically, best designed long distance aircraft. The present 'Gold Plated' type (L-749 A) can, if necessary, remain airborne for 20 hours and carries 5200 gallons of petrol in six wingtanks. Their four engines each develop 2500 HP starting power and, at 20,000 feet cruising speed is 280 miles/hour.

Their maximum take-off weight is 48,500 kilos (= 100,000 lbs). A 'Speedpak' under the Constellation body can hold an extra cargo of 2½ tons.

In 1953 K.L.M. will fly the L-1049C or 'Super Constellation', which likewise has tree fins, but it will be 17 feet longer. It thus has 35 per cent more passengers-space. Each engine will have 1000 HP more than those of the LC-749A type, its cruising speed therefore being increased to the rate of 310 miles an hour.

The 'Super Constellation' may later on be equipped with turbine motors.

De Lockheed Constellation is een van de meest bekende, aerodynamisch bijzonder fraai gevormde typen voor lange afstanden. In de huidige 'Gold Plated' uitvoering (L-749A), kunnen zij 20 uur in de lucht blijven na opgestegen te zijn met bijna 20.000 liter benzine in zes vleugeltanks.

Met hun vier motoren die ieder 2500 paardekrachten startvermogen ontwikkelen, bereiken zij op 20.000 voet een kruissnelheid van 450 km per uur. Hun maximaal startgewicht is 48.500 kilo.

Een 'Speedpak' onder de romp kan nogmaals 2½ ton extra lading vervoeren. In 1953 gaat de K.L.M. bovendien met de L-1049C of 'Super-Constellation' vliegen, die eveneens drie kielvlakken heeft, doch nog ruim 5½ m langer zal zijn. Dit geeft hem 35 % meer passagiersruimte. Per motor komen er dan duizend paarden bij en dit zal zijn kruissnelheid opvoeren tot liefst 500 kilometer per uur, terwijl hij bovendien nog geschikt is voor het gebruik van turbinemotoren.

Le Lockheed Constellation est l'un des types les plus connus en service dans les vols long-courriers. D'une forme aérodynamique particulièrement heureuse, le modèle actuel 'Gold Plate' (L-749 A) est capable de tenir l'air pendant 20 heures; ses 6 réservoirs à essence, aménagés dans les ailes, ont une capacité de près de 20.000 litres. Chacun des quatre moteurs développe au décollage 2500 chevaux. A une altitude de 6000 mètres la vitesse de croisière est de 450 km/h. Le poids maximum au départ est de 48.500 kilos. Un 'Speedpak' sous la coque peut recevoir un chargement supplémentaire de 2½ tonnes. En 1953, la K.L.M. aura en service le L-1049C ou 'Super Constellation', à triple dérive également, mais dont la longueur augmentée de 5½ mètres accroîtra de 35% l'espace réservé aux passagers. Chaque moteur développera 1000 chevaux de plus, portant la vitesse à 500 kilomètres. En outre, la construction est prévue pour l'installation de turbomoteurs.



centre with its mysterious jungle fires, over which we are flying. We remain in the East, Queensland, until over still sparsely populated country side, we approach Sydney, the modern metropolis with a population of 2 million people. It rises up out of its many bays, across which the world's mightiest bridges form the connecting links.

Australia



Bangkok

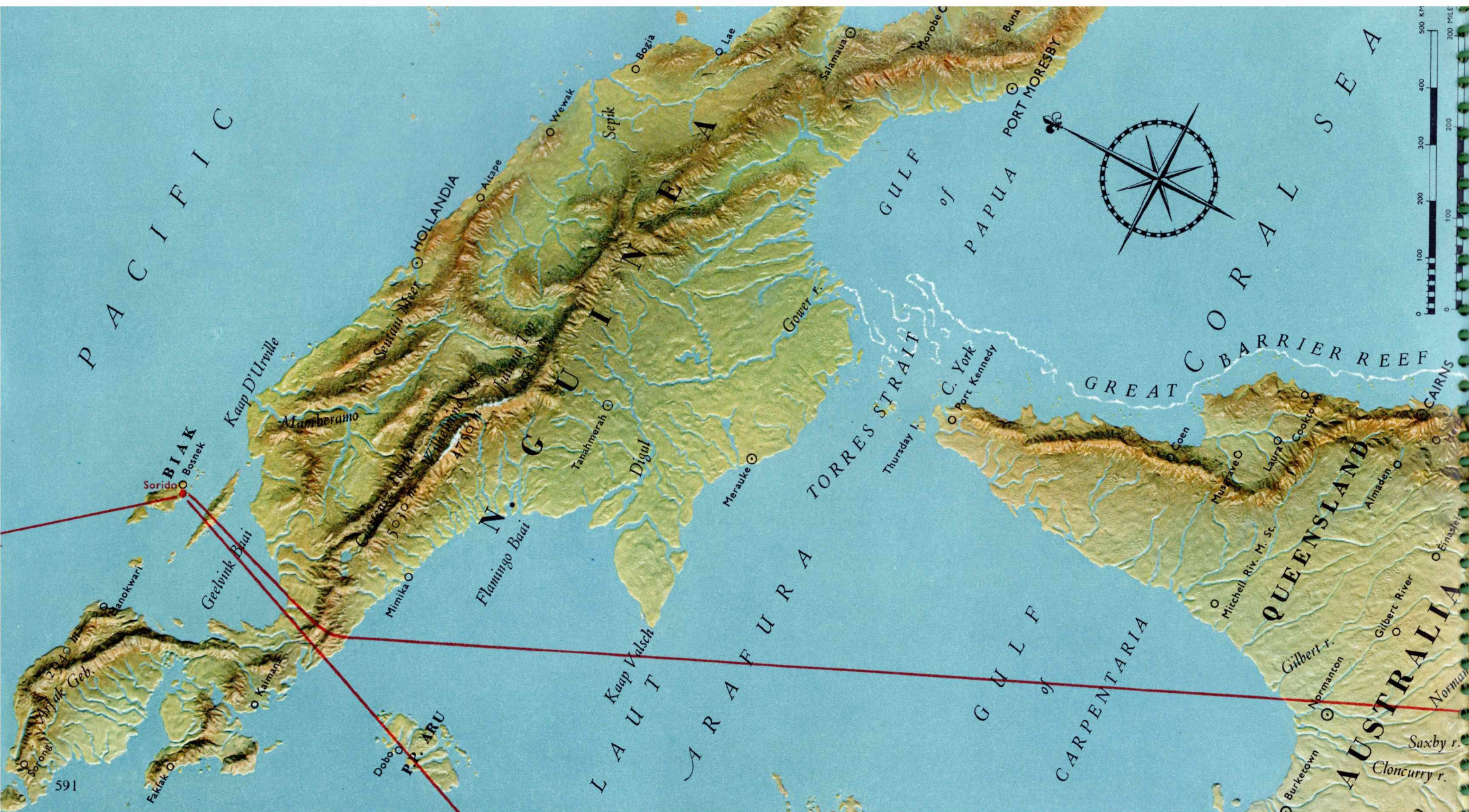
geheimzinnige junglebranden, waar wij overheen gaan. Wij blijven in het Oosten, in Queensland, totdat wij over toch altijd nog dun bevolkt land, Sydney naderen: die moderne metropool van twee miljoen bewoners, die oprijst boven zijn vele baaien, waarover 's werelds machtigste bruggen de verbinding hebben gelegd.

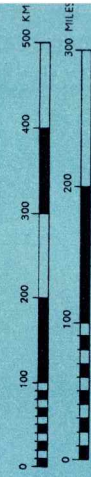
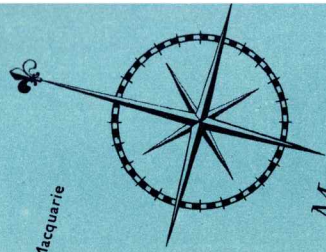
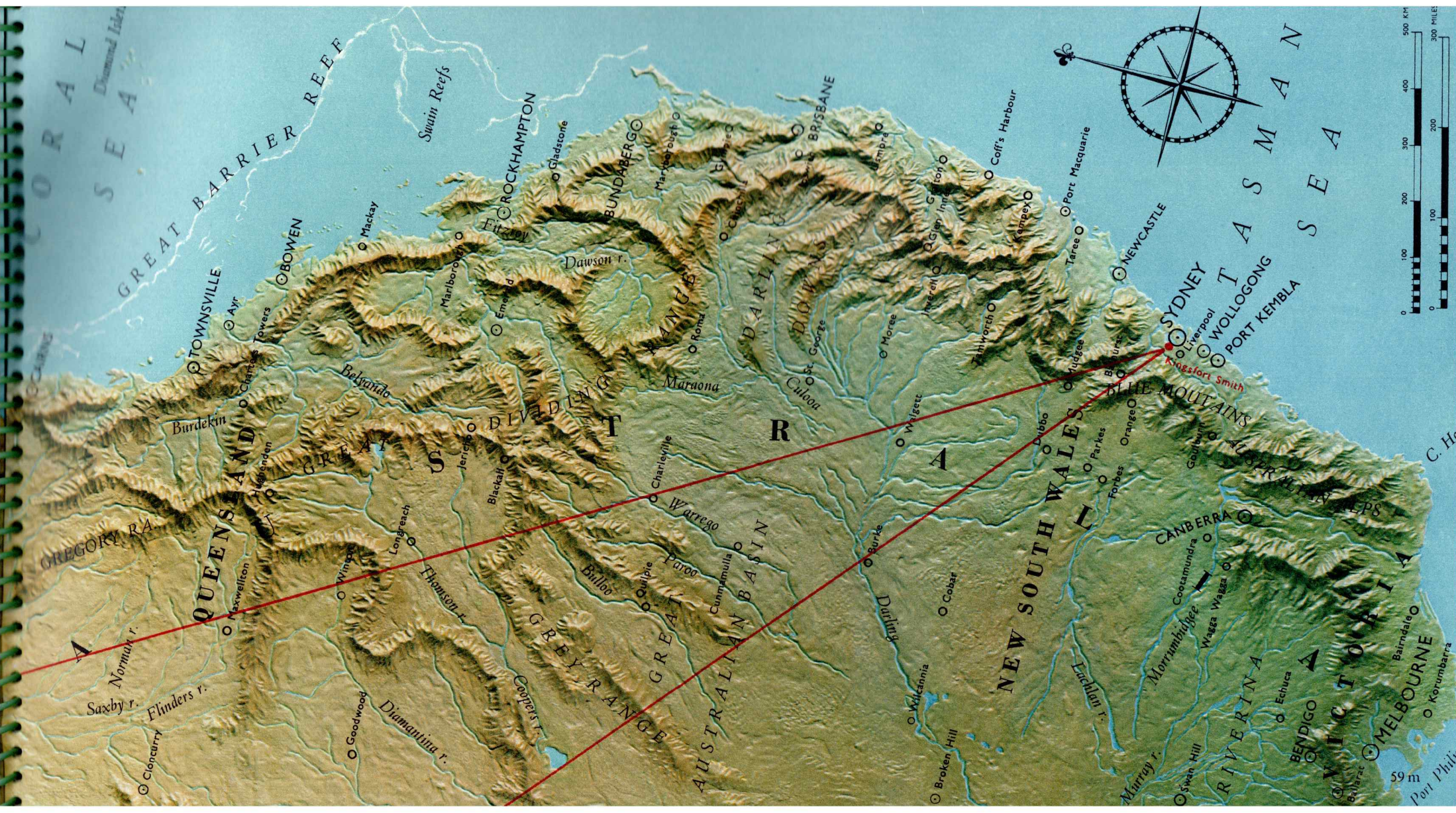


Mais, nous maintenant à l'Est au-dessus du Queensland, après avoir vu disparaître de vastes étendues à la population encore très clairsemée, nous arrivons enfin à la moderne métropole australe, la splendide Sydney étalée sur le bord de nombreuses baies que relient entre elles les ponts les plus impressionnants du monde.

Sydney







ISTANBUL TEHERAN

Overland the migration of the Nomads to Europe mostly went in the opposite direction: from Darius and Xerxes up to the Mongols and the Ottomans.

Now our roaring DC-6 takes us south-east over Anatolia's lovely hills and Turkey's capital Ankara, which gives quite a modern impression from the air, on to one of the most inhospitable regions where three countries meet, the rugged alpine scenery with its pale lakes, where Iraq, Iran and Turkey have their difficulties with the indomitable Kurds. Here the earth is still bare and void.

At least 1250 miles is this non-stop flight over mountains and deserts plateaus till at the horizon we perceive the immaculate snow-clad summit of Persia's holy Demavend, in front of which stretches partly modern and quickly developing Teheran, a little to the north-west of the great salt desert Kevir Namak.

ISTANBOEL TEHERAN

Overland ging de Nomadentrek naar Europa meestal in tegengestelde richting: van Darius en Xerxes tot de Mongolen en Ottomanen toe. Nu vliegen wij met onze dreunende DC-6 Zuid-Oost dwars er tegen in: over Anatolië's schitterend heuvellandschap met Turkije's uit de lucht zo modern-aandoende hoofdstad Ankara. Dan koers naar een der meest onherbergzame drielandenpunten der wereld, het woeste, kale berglandschap met bleke meren, waar Irak, Iran en Turkije elk hun moeilijkheden met de ontembare Koerden daar beneden hebben. Woest en ledig is de aarde hier nog.

Ruim 2000 km is deze ononderbroken ruk over bergen, afgewisseld door hooggelegen woestijnen, tot aan de horizon de met eeuwige sneeuw bedekte top van Perzië's heilige Demavend opdoemt, waarvoor zich het half-moderne, zich snel ontwikkelende Teheran uitstrekt, juist ten Noord-Westen van de grote zoutwoestijn Kevir Namak.

ISTAMBOUL TEHERAN

C'est, en sens inverse, le chemin que prirent généralement les incursions des Nomades en Europe, de Darius et de Xerxès, des Mongoles et des Ottomans.

Nos DC-6, dans leur course sud-est, grondent au-dessus des plaisantes collines de l'Anatolie où Ankara, la capitale, est si moderne à contempler de l'air, et entraînent leurs passagers vers un point de frontière commun à trois pays, une contrée montagneuse des plus inhospitalières où les Kurdes farouches donnent tant de mal à l'Irak, l'Iran et la Turquie.

Sur plus de 2000 kilomètress'allonge ce vol ininterrompu, audessus de monts alternant avec de hauts plateaux désertiques, avant qu'apparaisse à l'horizon la cime enneigée du Demavend, la montagne sacrée au pied de laquelle, Téhéran, quasi moderne, se développe rapidement, aux confins nord-ouest du grand désert salé Kevir Namak.

MAREA NEAGRA

BATUMI

KIROVABAD

KASPIISKOE

MORE

ISTANBUL

ANKARA

KONYA

IZMIR

ADANA

GAZIANTEP

ALEP

HOMS

DAMAS

HAIFA

TELAVIV-JAFFA

JERUSALEM

ALEXANDRIA

PORT SAID

CAIRO

Mersa Matruh

Sollum

Artvin

LENINAKAN

ERIVAN

BAKU

Astara

TABRIZ

BAHT

TEHRAN

GHAAZVINE

HAMADAN

KERMANCHAH

SOULTANABAD

ISFAHAN

BIZOL

CHIRAZ

BASRAH

KUWAIT

MOSELI

Bairji

Urmiyeh

REZAIEH

Tikrit

Khanasgin

Kerkuk

Khazandi

Deir ez Zor

Palmyra

Abu Kemal

Alus

Ramadi

Samawah

An-Nasiriya

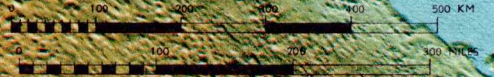
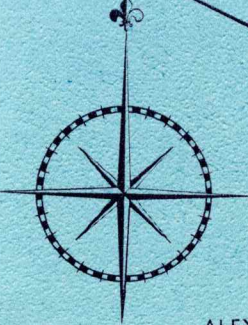
An-Najaf

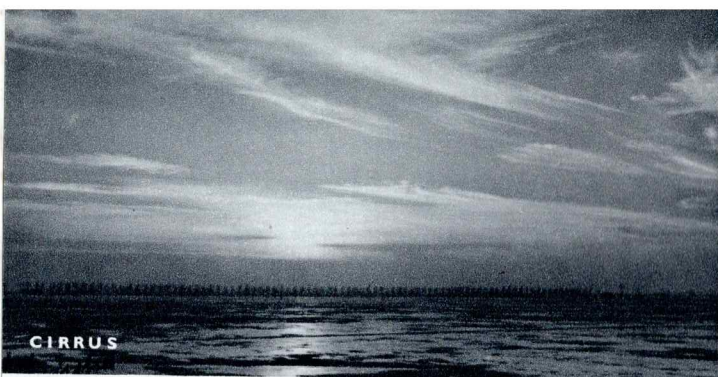
Ash-Chabicha

Rutba

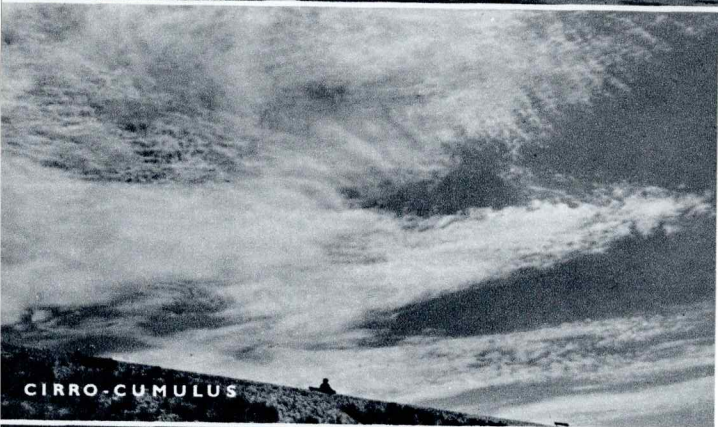
El Karani

At Jaul





CIRRUS



CIRRO-CUMULUS

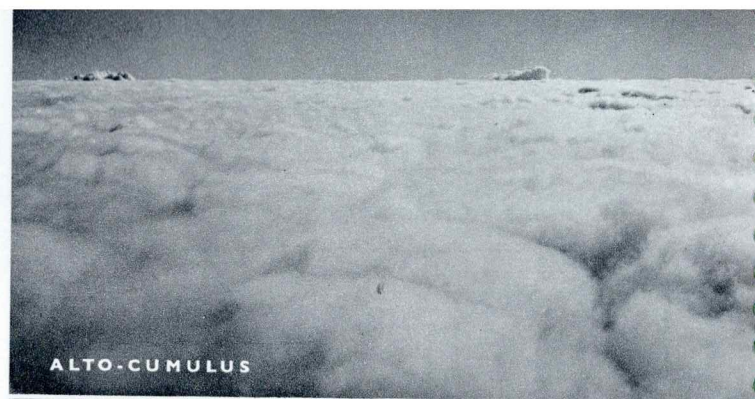


62
CIRRO-STRATUS

CLOUDS

Observed from a vantage point in the air clouds may be even more impressive than when looked at from the ground. Sometimes it looks as though one flies above arctic scenery with fluffy snow, then again a giant's hand seems to have streaked the sky with pastel colours. To the pilot clouds are not only an impressive spectacle. From their appearance he can accurately deduce the weather conditions, and this knowledge will help to make your flight as comfortable as possible. He can escape bad weather by flying over it, or past it.

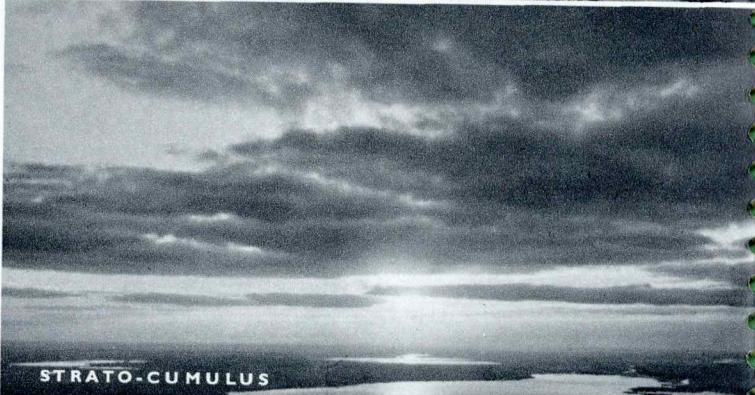
Clouds exist, in a manner of speaking, on the first, second or third floor. The first-floor clouds have an outlet to the earth's surface (stratus and nimbostratus or rain streaks). The second floor ones (between 6500 and 19,000 feet) belong to the Alto family (altus = high) and they generally mean fine weather (fleecy clouds, 'mackerel sky' etc.). The third floor clouds usually live higher (over 19,000 feet) than we fly and they are of the Cirrus family (frail wave-clouds or 'mare's tail', composed of ice crystals). Domestic peace in the air mansions is usually disturbed by the vertically towering Cumulus Folk. Their presence often forebodes bad weather.



ALTO-CUMULUS



ALTO-STRATUS



STRATO-CUMULUS

WOLKEN

Van de lucht uit gezien zijn wolken mogelijk nog indrukwekkender dan van de grond af. Soms lijkt het of men over een poollandschap met donzige sneeuw vliegt, soms ook of een reuzenhand met breed gebaar pasteltinten over de hemel heeft uitgestreken.

Voor de vlieger zijn wolken niet alleen een imposant schouwspel. Uit hun voorkomen immers kan hij precies de weersgesteldheid afleiden en die kennis heeft hij nodig om Uw vlucht zo comfortabel mogelijk te maken. Hij kan om slecht weer heen of er boven vliegen. Wolken wonen, om zo te zeggen, een-, twee- of drie-hoog in de lucht. Die van een-hoog hebben een uitgang naar de straat, d.w.z. zij komen soms tot aan het oppervlak der aarde (stratus en nimbostratus of regenslierten). Die van twee-hoog (tussen 2000 en 6000 m) dragen de familienaam Alto (altus = hoog) en voorspellen over het algemeen mooi weer (schapenwolkjes enz.). Die van drie-hoog plegen hoger te wonen dan wij vliegen (boven 6000 m) en luisteren naar de naam Cirrus (ijle golf- of veerwolkjes van ijskristallen).

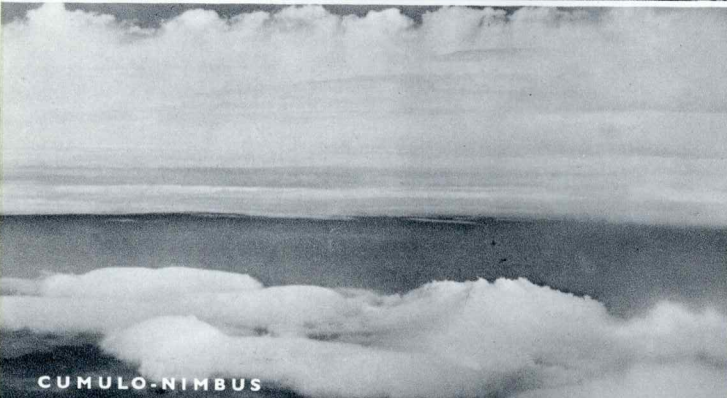
De huisvredebreuk in deze luchtwoning wordt gemeenlijk gepleegd door de vertikaal getorende Cumulus-familie. Hun verschijnen is ook meestal een voorbode van slecht weer.



STRATUS



CUMULUS

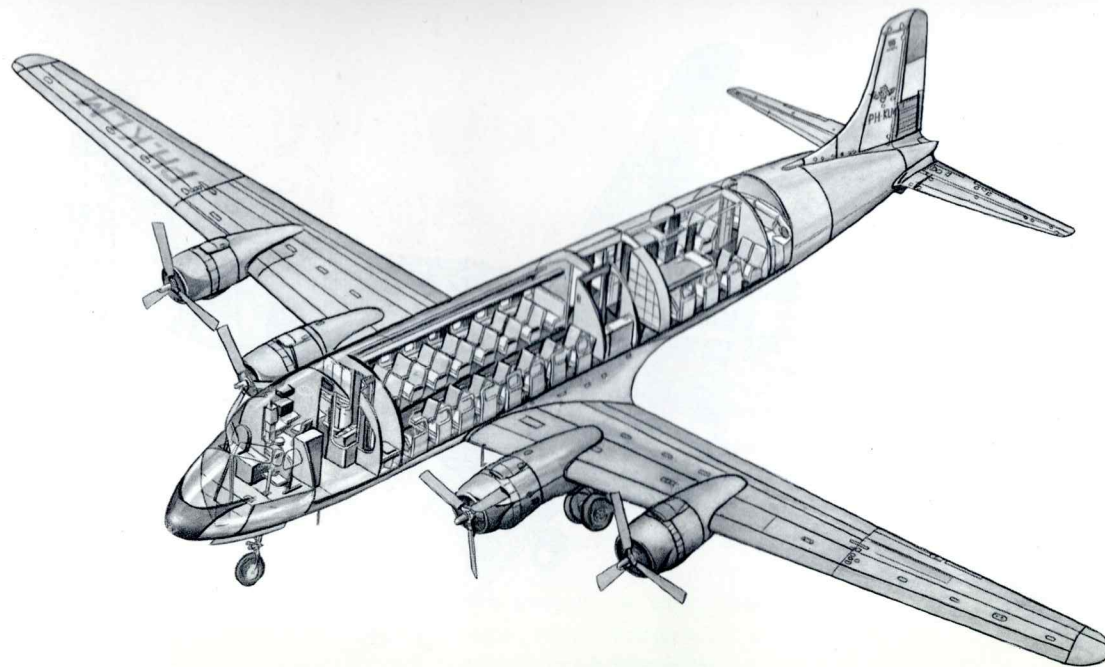


CUMULO-NIMBUS

NUAGES

Vus du ciel, les nuages sont souvent plus impressionnants que contemplés du sol. Le passager de l'air a quelquefois l'impression de survoler l'immensité solitaire d'un paysage polaire duveté d'une neige irréelle. Parfois, il semble qu'une main gigantesque se soit plu à enchevêtrer au-dessous de lui les teintes délicates d'un fantastique pastel. Mais le pilote s'intéresse moins au spectacle même qu'aux déductions qu'il peut en tirer quant aux conditions atmosphériques dont la connaissance lui permet de contourner ou de survoler les régions de tempêtes ou d'orages. Les nuages, si l'on peut dire, habitent les trois étages d'un spacieux palais aérien. Ceux du premier ont une sortie sur la rue; ils descendent quelquefois jusqu'à la surface de la terre. Ce sont les stratus et nimbostratus ou traîneurs de pluie. Ceux du second ont un nom de famille: Alto (altus, haut) et, en général, annoncent le beau temps (nuages moutonnés). Ceux du troisième demeurent plus haut que nous ne volons et répondent au nom de Cirrus; ils offrent l'apparence d'une masse de filaments ténus ou de plumes légères et sont constitués de paillettes de glace. Les violations de domicile sont généralement commises par la famille des Cumulus qui s'amoncellent en tours et dont l'apparition est presque toujours une annonce de mauvais temps.

DOUGLAS DC-6



DC-6 planes are modern passenger liners developed by Douglas from the DC-4 type.

The rear section of the cabin can be used as sleeper. Without sleepers K.L.M. fly the DC-6 with 46 passengers and with a crew of 10, including 3 pilots. Because of her 4×2400 HP take-off power, her tank capacity of 4100 gallons of petrol and her travelling speed of 290 miles/hour, the DC-6, weighing 95,000 lbs. at take-off can also cover enormous distances in one flight.

The DC-6 has a 'big sister' too, the DC-6 B. This plane is 5 feet longer than the quite enormous DC-6. Turbine motor equipment can be used as well. The DC-6 B has a capacity for 5200 gallons of petrol; her speed too is increased considerably. She can convey an average number of 50 passengers.

For the passenger's convenience these new planes have a bar on board. In the DC-6 B the payload has been increased by 25 per cent.

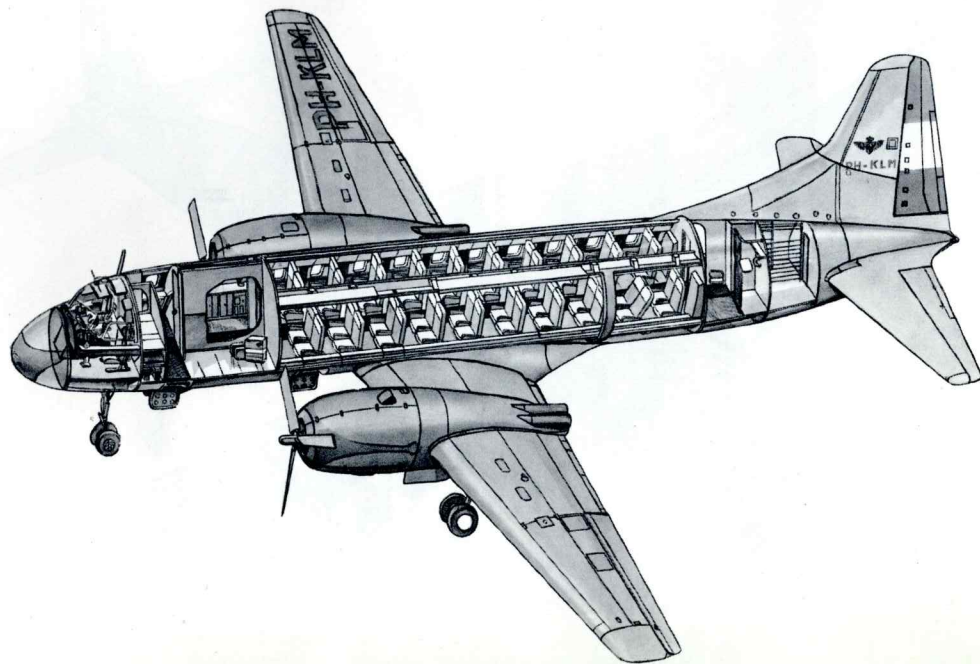
De DC-6 vliegtuigen zijn door Douglas uit het DC-4 ('Skymaster')-type ontwikkeld. Het achterste gedeelte kan als slaapvliegtuig worden gebruikt. Zonder 'sleepers' vliegt de K.L.M. de DC-6 met 46 passagiers en met 10 man bemanning, waaronder 3 vliegers. Door zijn 4×2400 paardekrachten in de start, zijn kruissnelheid van 470 km per uur en zijn tankinhoud van 16.000 liter benzine kunnen ook met de DC-6, die in de start 43.000 kilo weegt, enorme afstanden rechtstreeks worden afgelegd.

Ook de DC-6 heeft een 'grote broer', de DC-6 B. Dit vliegtuig is $1\frac{1}{2}$ meter langer dan de reeds enorme DC-6. De DC-6 B krijgt 20.000 liter benzine mee en ook de kruissnelheid is belangrijk opgevoerd, waarbij hij gemiddeld 50 passagiers over oceanen en woestijnen kan transporteren. Ten gerieve van de passagiers hebben deze nieuwe vliegtuigen een bar aan boord. Van bijzonder belang is bovendien, dat in de DC-6 B het laadvermogen met ruim een kwart is toegenomen.

Les DC-6, développés par Douglas, sont de modernes avions pour passagers, issus du type DC-4 (Skymaster). La cabine arrière de l'avion peut-être aménagée en sleeping. Sans couchettes, le DC-6 vole avec 46 passagers, et, comme le 'Connie', son équipage est de 10 hommes dont 3 pilotes. Grâce à ses 4 fois 2400 chevaux au décollage, à une vitesse de croisière de 470 kilomètres à l'heure et à une capacité de réservoirs de 16.000 litres, le DC-6, qui pèse au départ 43.000 kilos, est capable de couvrir d'une seule traite d'énormes distances.

L'énorme DC-6 aura un grand frère, le DC-6 B. Ici encore, l'adaptation de turbomoteurs est prévue. Cette nouvelle version peut emporter 20.000 litres d'essence. Sa vitesse de croisière est accrue considérablement. Aux 50 passagers il offre l'agrément d'un bar. Particulièrement important est l'accroissement de plus de 25% de la capacité de chargement.

CONVAIR LINER



Short, speedy connections within Europe K.L.M. mostly service with the commodious postwar Convair Liner, a passenger plane that for example links up the North Sea (Schiphol) with the Mediterranean (Nice) in three hours of pleasant flying, since its speed is 435 kms (= about 280 miles) an hour.

The two powerful engines each have 2400 HP starting power and can thus lift nearly 41,800 lbs. into the air, climbing 10 metres every second.

Thanks to the air conditioning in the pressurized cabin its 40 passengers can enjoy the Alpine scenery at 20,000 feet, without any lack of comfort. When landing its propellers may be used in reversed pitch so that the landing run is considerably reduced, even if the brakes are not used.

Korte, snelle verbindingen binnen Europa worden door de K.L.M. meestal onderhouden met het geriefelijke, na-oorlogse passagiersvliegtuigtype Convair 240, dat bijvoorbeeld de Noordzee (Schiphol) met de Middellandse Zee (Nice) in 3 vliegreuren verbindt. Er wordt n.l. met een kruissnelheid van 435 km p. uur gevlogen. De twee zware motoren hebben ieder een startvermogen van 2400 paardekrachten en kunnen dan een gewicht van bijna 19.000 kilo de lucht in trekken, terwijl de Convair daarna iedere seconde 10 meter kan stijgen. Door het drukcabinesysteem kunnen de 40 passagiers zonder enig gemis aan comfort op 6000 meter van het Alpen uitzicht genieten en in de landing worden de propellers met omkeerbare spoed gebruikt, waardoor de uitloop ook zonder gebruik van remmen aanzienlijk wordt bekort.

Les courtes, rapides liaisons en Europe même sont généralement assurées par la K.L.M. grâce au confortable avion pour passagers, type d'après-guerre Convairliner qui, pour donner un exemple, à une vitesse de croisière de 435 kilomètres/heure, met la Méditerranée (Nice) à trois heures de vol de la Mer du Nord (Schiphol). Ses deux moteurs d'une puissance au décollage de 2400 chevaux chacun, gagnent 10 mètres de hauteur à la seconde et remorquent en l'air une masse de 19.000 kilos.

Dans la cabine étanche à l'air 40 passagers peuvent à 6000 mètres de hauteur jouir des panoramas alpestres sans le moindre inconvénient. Les hélices, pouvant être mises au pas négatif, freinent la course de l'avion à l'atterrissage, lui permettant de raccourcir considérablement le roulement au sol.

YOUR CREW AND THEIR UNIFORMS

The crew of every K.L.M. plane are of two groups. The first, the flightcrew, must be composed, under Government regulations, of duly certificated people, because their activities are concerned with actual flying. During the trip their sphere of action is the cockpit.

The work of the other group, the cabin attendants, relates to waiting on passengers. They are bound by company regulations. As is the rule all over the world, both in sea and air transport, the former group have gold and the latter group have silver uniform trimmings. Broad ($\frac{1}{2}$ inch) gold braids denote the pilots. The highest in rank (three or four stripes) is usually the captain, but this function cannot be read from the trimmings on their sleeves alone, because 'captain' is not a fixed rank. The title implies a company-commission for the duration of one flight, which commission can not be changed or transferred during the flight. The captain is entered as such in the flight log. Captains on intercontinental routes are normally chosen from the top class of pilots, the pilots first class with four gold stripes. A gold star over the stripes indicates a special company rank e.g. General Chief Pilot or Commodore,

UW BEMANNING EN HUN UNIFORM

De bemanning van elk K.L.M. vliegtuig wordt onderscheiden in twee groepen. De bemanningsleden van de eerste groep, de z.g. 'flightcrew', moeten krachtens de Rijksvoorschriften deugdelijk gebrevetteerd zijn omdat hun werkzaamheden verband houden met de eigenlijke vlucht. Hun arbeidsterrein ligt gedurende de vlucht in de stuurhut.

Het werk van de tweede groep, de z.g. 'cabin attendants', richt zich op de verzorging van de passagiers. Zij zijn uitsluitend aan maatschappij-voorschriften gebonden.

Evenals dit over de gehele wereld zowel in zee- als luchtvaart het geval is, wordt de eerste groep steeds met goud uitgemonsterd, de tweede met zilver. Brede 13 mm galons van goud duiden de vliegers aan. De hoogste in rang (drie of vier banden) is gewoonlijk de Gezagvoerder, doch deze functie valt niet als zodanig van de uitmonstering af te lezen. Gezagvoerder is namelijk geen vaste rang. De titel duidt een maatschappij-opdracht voor de duur van één vlucht aan, een opdracht echter die tijdens die vlucht niet gewijzigd of overgedragen kan worden. De Gezagvoerder staat als zodanig in het Logboek van de vlucht ingeschreven. Gezagvoerders op intercontinentale lijnen

VOTRE EQUIPAGE ET LEURS UNIFORMES

L'équipage de tout avion K.L.M. est représenté par deux groupes. Le premier est celui du personnel de vol. Conformément aux prescriptions gouvernementales, ses membres doivent être dûment brevetés, leur fonction étant en rapport avec le vol proprement dit. Leur activité s'exerce à l'intérieur du poste de pilotage.

Le travail du 2ème groupe, le personnel de cabine, a pour objet le service des passagers; ses membres ne sont liés que par les règlements de la compagnie. Comme le veut l'usage dans le monde entier, sur mer comme dans les airs, les uniformes du premier groupe portent des insignes d'or, ceux du 2ème, des insignes d'argent. Le premier en rang (3 ou 4 galons) est généralement le commandant de bord. Cette fonction cependant ne se distingue pas nécessairement au nombre des galons. Commandant de bord n'est pas, en effet, un grade permanent. Ce titre confère une mission de la compagnie pour la durée d'un vol, une mission ne pouvant néanmoins être ni modifiée ni transférée. Le commandant de bord figure comme tel au livre de loch. Sur les lignes intercontinentales, les commandants sont généralement choisis parmi les pilotes de la classe la plus élevée (1ère classe, 4 galons d'or). Une étoile d'or au-dessus des



a silver one on the other hand, indicates a special company task, e.g. General Flight Superintendent of a certain route.

Wireless operators and flight engineers have narrower ($\frac{1}{4}$ inch) gold stripes and they also have four classes. A keen observer will notice a distinguishing mark between the two categories, because in the central part

of the K.L.M. badge the operator has a thunderbolt whereas the flight engineer has a propeller.

The cabin attendants group includes stewards and air hostesses. Stewards in their turn, likewise come under four classes. They wear narrow silver stripes. Among the air hostesses only the chief air hostesses of the various routes wear a silver stripe.



worden als regel uit de hoogste klasse der vliegers gekozen (vliegtuigbestuurders 1ste klas, vier gouden banden). Een gouden ster boven de galons duidt een bijzondere maatschappij-rang aan (b.v. Algemeen Chef Vlieger of Commodore), een zilveren ster daarentegen een bijzondere maatschappij-taak (b.v. Chef Vliegdiens van een route). Telegrafisten en boordwerktuigkundigen hebben smallere gouden banden van 6 mm en zijn ook weer in vier klassen

verdeeld. Een scherp waarnemer ziet het verschil tussen beide groepen aan het medaillon in het K.L.M. embleem, waarin bij de telegrafist een bliksemschicht is afgebeeld, bij de boordwerktuigkundige een propeller.

Het cabine-personeel bestaat uit stewards en stewardessen. Stewards zijn ook in vier klassen verdeeld en dragen smalle, zilveren galons. Van de stewardessen dragen alleen de chef-stewardessen der verschillende routes een zilveren band.



galons est l'indication d'un rang spécial dans la compagnie (p.ex. Chef pilote ou commodore), une étoile d'argent, par contre, une mission spéciale de la compagnie (p.ex. Chef du service de vol sur une ligne). Les télégraphistes et mécaniciens, répartis en 4 classes, portent d'étroits galons d'or. Ils se distinguent en ce que le médaillon de leur

emblème K.L.M. est brodé d'un éclair pour les radios et d'une hélice pour les mécanos. Le personnel de cabine comprend les stewards et les hôtesse de l'air. Les premiers, subdivisés en 4 classes, portent d'étroits galons d'argent. Seule, l'hôtesse en chef sur chaque ligne porte une bande d'argent.

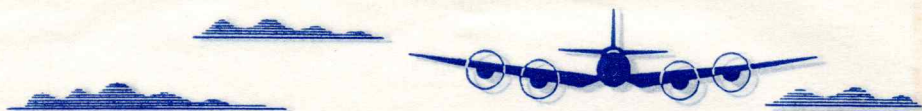


FOR YOUR FOUNTAIN-PEN
should it leak at high altitudes.

qui pourrait fuir aux hautes altitudes.

VOOR UW VULPEN

**die op grote hoogte kan
gaan lekken.**



On board aircraft
Aan boord vliegtuig.....
A bord de l'avion.....

from to
van naar
de à

date
datum
date



Maar als U de gelukkige bezitter bent
van een GIMBORN vulpen, en de dop stevig
hebt aangedraaid, hebt U dit zakje
niet nodig, want een
GIMBORN vulpen
lekt nooit!



But if you are the
happy owner of a GIMBORN
fountain pen and you 've screwed
the cap tight, you won't need this
little bag, for a GIMBORN pen never leaks!



H. VAN GIMBORN N.V.
ZEVENAAR - HOLLAND

1952

JANUARY JANVIER JANUARI					FEBRUARY FEVRIER FEBRUARI					MARCH MARS MAART					APRIL AVRIL APRIL				
S		6	13	20 27	D		3	10	17 24	Z		2	9	16 23 30	S		6	13	20 27
M		7	14	21 28	L		4	11	18 25	M		3	10	17 24 31	M		7	14	21 28
T	1	8	15	22 29	M		5	12	19 26	D		4	11	18 25	T	1	8	15	22 29
W	2	9	16	23 30	M		6	13	20 27	W		5	12	19 26	W	2	9	16	23 30
TH	3	10	17	24 31	J		7	14	21 28	D		6	13	20 27	TH	3	10	17	24
F	4	11	18	25	V	1	8	15	22 29	V		7	14	21 28	F	4	11	18	25
S	5	12	19	26	S	2	9	16	23	Z	1	8	15	22 29	S	5	12	19	26
MAY MAI MEI					JUNE JUN JUNI					JULY JUILLET JULI					AUGUST AOÛT AUGUSTUS				
D		4	11	18 25	Z		1	8	15 22 29	S		6	13	20 27	D		3	10	17 24 31
L		5	12	19 26	M		2	9	16 23 30	M		7	14	21 28	L		4	11	18 25
M		6	13	20 27	D		3	10	17 24	T		1	8	15 22 29	M		5	12	19 26
M		7	14	21 28	W		4	11	18 25	W		2	9	16 23 30	M		6	13	20 27
J	1	8	15	22 29	D		5	12	19 26	TH		3	10	17 24 31	J		7	14	21 28
V	2	9	16	23 30	V		6	13	20 27	F		4	11	18 25	V		1	8	15 22 29
S	3	10	17	24 31	Z		7	14	21 28	S		5	12	19 26	S		2	9	16 23 30
OCTOBER OCTOBRE OCTOBER					NOVEMBER NOVEMBRE NOVEMBER					DECEMBER DECEMBRE DECEMBER									
S		5	12	19 26	D		2	9	16 23 30	Z		7	14	21 28					
M		6	13	20 27	L		3	10	17 24	M		1	8	15 22 29					
T		7	14	21 28	M		4	11	18 25	D		2	9	16 23 30					
W	1	8	15	22 29	M		5	12	19 26	W		3	10	17 24 31					
TH	2	9	16	23 30	J		6	13	20 27	D		4	11	18 25					
F	3	10	17	24 31	V		7	14	21 28	V		5	12	19 26					
S	4	11	18	25	S		1	8	15 22 29	Z		6	13	20 27					



reserved
reserviert
gereserveerd
reservado
réservé



reserved

If you wish to reserve the same seat throughout your trip, please leave this card on your chair each time you disembark from the plane at any of the intermediate stops.

reservado

Se deseja reservar durante toda a viagem o seu lugar, deixe, por favor, este cartão em cima do assento da sua cadeira sempre que sair do avião durante as paragens intermediárias do percurso.

réservé

Si vous désirez que la même place soit réservée pour vous pendant le voyage, veuillez laisser cette carte sur votre fauteuil lors des escales.

reserviert

Falls Sie für die ganze Reise denselben Platz zu behalten wünschen, legen Sie bitte diese Karte auf Ihren Sessel jedesmal, wenn Sie das Flugzeug bei irgendeinem Zwischenhalt verlassen.

reservado

Si desea Usted conservar la misma butaca durante su viaje, sírvase colocar esta tarjeta sobre su asiento cada vez que baje en alguna de las escalas intermedias.

gereserveerd

Indien U dezelfde zitplaats gedurende Uw reis wenst te behouden, gelieve U telkens wanneer U het vliegtuig bij een tussenlanding verlaat, deze kaart op Uw stoel te leggen.

Printed in the Netherlands by Planeta Haarlem

VOLENDAM, HOLLAND



Printed in the Netherlands by Planeta Haarlem

BON VOYAGE!





