

KLM vliegt 50 jaren op het Verre Oosten

Luchtvaart epos

AMSTERDAM — Het was in 1924, reeds 4 jaar na de oprichting van de KLM, dat men met het oog op de toekomst steeds dringender de vraag ging stellen: "Wanneer zullen wij naar Indie vliegen?"

Vele mensen echter leek het in die tijd onmogelijk om die gigantische afstand naar het Oosten af te leggen met een een-motorig vliegtuig.

Desondanks werd de commissie "Nederland-Indie Vlucht" in het leven geroepen en in dat zelfde jaar begon men onder leiding van generaal Snijders met de voorbereidingen welke leidden tot een waar epos in de geschiedenis van de Nederlandse luchtvaart.

De commissie regelde de financiering van een mogelijke vlucht en beide regeringen hielpen mee door de vliegvelden te verbeteren.

Fokker produceerde juist in die tijd zijn F-VII welke met zijn 360 PK Rolls Royce "Eagle" motor goed genoeg werd bevonden om 3 mannen over onbekende woestijnen, bergketens, oerwouden en oceanen naar Indie te vliegen, een afstand van 15.000 kilometers.

Oktober 1924 startte de eerste vlucht van Amsterdam met als bemanning A. N. J. Thomasen a. Thuessink van der Hoop als gezagvoerder, luitenant H. van Weerden als tweede vlieger en P. A. van den Broeke als boordwerktuigkundige.

Het totale gewicht was 3.665 kilogram, de snelheid 130 kilometer per uur en als lading 5 kilogram post.

De eerste landing, na 7½ uur, was in Praag, vervolgens Belgrado, maar op het traject naar Istan-

boel ontstonden de eerste moeilijkheden.

De motor begaf het ten gevolge van oververhitting, het rechter wiel was afgebroken en de rechter vleugel beschadigd.

En dit alles in een Bulgars gehucht, Saladinovo geheten.

Gebarentaal

Door middel van gebarentaal, een gouden Engelse munt en een behoorlijke dosis geduld was men in staat de buitenwereld te verwittigen van de ernstige situatie.

Van der Hoop en zijn bemanning wilden de Fokker repareren om naar Nederland terug te vliegen om het later weer eens te proberen maar daar wilde het thuisfront niets van weten.

Het enthousiasme steeg hoger dan ooit te voren.

De lezers van het weekblad "Het Leven" zamelenden spontaan geld in voor een nieuwe motor welke met bewakende spoed naar de Balkan werd gestuurd met enkele Fokker specialisten.

Een hele maand lang heerste er een Nederlandse atmosfeer in het schilderachtige dorpje Saladinovo.

Eindelijk kon de reis worden voortgezet. Na 55 reisdagen, waarvan 20 vliegdagen met een gemiddelde snelheid van 121 kilometer per uur landden zij in de toen Batavia hetende hoofdstad.

Tweede vlucht

Het was nog vroeg in het jaar 1927 toen op het hoofdkantoor van de KLM de telefoon ging. Een zekere Van Lear Black uit Baltimore wensde een vliegtuig.

Aanvankelijk begreep de KLM hem niet goed en vroeg met welke vlucht hij wilde boeken.

Van Lear Black wilde

echter geen reservering, hij wilde een compleet vliegtuig.

Wel een enigszins ongewone order maar er werd in voorzien.

De Amerikaan kreeg zijn vliegmachine en zijn bemanning.

Op 1 Maart 1927 vlogen gezagvoerder G. J. Geysendorffer met J. B. Scholte en H. Veenendaal naar Londen in een Fokker F-VII om hun welgestelde passagier en zijn onafscheidelijke bediende J. L. Bayline op te halen.

Dit vijftal legde een afstand van 71.126 kilometer in 7 maanden af en toonde de Nederlandse vlag op talloze plaatsen in Europa en Azië.

Als Lindbergh

Het vliegen beviel de rusteloze passagier meer en meer.

Van Lear Black's oorspronkelijke plan was om ter nabootsing van Lindbergh de Atlantische Oceaan over te vliegen maar KLM directeur Albert Plesman vond dat te riskant.

Eind Mei 1927 nam hij een beslissing: Batavia zou de volgende plaats van bestemming worden.

Op dat moment was de commissie "Nederland-Indie Vlucht" reeds druk bezig een tweede vlucht naar Batavia voor te bereiden maar Van Lear Black wilde onmiddellijk vertrekken.

Derhalve begon de KLM haar eigen voorbereidingen, welke leidden tot een voorspoedig vertrek op 15 Juni 1927 met Geysendorffer, Scholte en Weber als bemanning en Van Lear Black en zijn bediende als passagiers.

Op 30 Juni landden zij in Batavia.

De 15.000 kilometers waren in 13 vliegdagen en 86,27 vliegreizen afgelegd, bijna 41 vliegreizen minder dan de eerste vlucht in 1924.

Maar Van Lear Black vond 6 dagen op Java genoeg en 6 Juli werd de terugtocht ondernomen, welke echter ook niet zonder hinderpalen verliep.

Op 23 Juli was de taak volbracht en landde men op Schiphol waar een juichende menigte de helden der lucht welkom heette.

Wederom was een

Stilstand in groei passagiersvervoer

AMSTERDAM — Voor het eerst na de oorlog is er een stilstand gekomen in de groei van het passagiersvervoer op de luchthaven Schiphol.

Het geregelde Europese passagiersvervoer nam in de eerste helft van dit jaar wel met 3% toe maar het geregelde intercontinentale vervoer verminderde met 2%.