

# MET DE „UIVER” NAAR MELBOURNE

EEN ACTUEEL BOEK VOOR  
DE NEDERLANDSCHE JEUGD

DOOR

NOR HEERKENS

VERLUCHT MET ORIGINEELE  
FOTO'S EN KAARTEN.

20ste – 30ste DUIZENDTAL



JEUGDBIBLIOTHEEK – No. 36A

## MELBOURNE. DE HONDERDJARIGE STAD

**Z**orgvuldig bewaard in het beroemde „British Museum” te Londen, bevindt zich het origineele en ambtelijke document, waarin met weinige woorden verhaald wordt de stichting van de stad Melbourne, thans, met hare voorsteden, één miljoen twee en dertig duizend vijfhonderd inwoners groot, de zevende stad van het Britsche wereldrijk, de hoofdstad van den staat Victoria en gelegen op de Zuid-Oostpunt van het werelddeel Australië.

De stad, thans honderd jaren geleden gesticht.

De stad, waarop debelangstelling an de geheele wereld zich had samengetrokken tijdens de uiterst spannende dagen van de Londen—Melbourne race, den grootsten vliegwedstrijd, die ooit is gehouden.

De stichting van Melbourne ging gepaard met hevigen strijd, zooals met het koloniseeren in geheel Australië het geval is geweest.

Australië was op het einde der achttiende eeuw een nagenoeg onbekend land. Een dorre, onvruchtbare vlakte, waarop een aantal inboorlingen hun schamel en armoedig leven leefden.

Het was op het einde van deze eeuw dat de Engelschen hun begeerige blikken lieten vallen op dit land en de Engelsche scheepskapitein Philip op last der Regeering er heen voer om kolonies te stichten.

Philip landde het eerst op dat gedeelte, dat later Nieuw-Zuid Wales werd genoemd en op het eiland Tasmanië, waar de eerste koloniën werden gesticht en waarheen ook de Engelsche misdadigers, boeven van allerlei slag, werden verbannen.

Wij, Nederlanders, mogen er echter met reden trots op gaan,

---

---

## MELBOURNE, DE HONDERDJARIGE STAD

de eersten te zijn geweest, die het werelddeel Australië hebben ontdekt.

Het was op den 20 November van het jaar zestien honderd vijf, dat de Nederlandsche schipper Willem Jansz. op last van de bloeiende Oost-Indische Compagnie met zijn schip „Het Duifken” uit de haven van Bantam vertrok om de Zuidkust van Nieuw-Guinea te gaan verkennen.

In het voorjaar van 1606 keerde hij te Banda terug en was hij op zijn koenen ontdekkingsstocht Australië gepasseerd.

Veel acht heeft hij er echter niet op geslagen en in den zomer van datzelfde jaar voer de Spanjaard Torres denzelfden weg en naar hem is in lateren tijd de straat tusschen Noord-Australië en Zuid-Nieuw Guinea de Torresstraat genoemd.

De Oost-Indische Compagnie zette in de eerste jaren die volgden, de onderzoekingsstochten door. Maar de ontdekte streken waren dor en kaal, de inboorlingen vluchtten weg of leverden bittere gevechten.

Tezelfder tijd ontdekte een aantal andere Nederlandsche schepen de Westkust van het werelddeel en talloze, nu nog bestaande namen, herinneren aan hun durvenden moed. De namen Carpentania golf, naar den gouverneur-generaal Pieter Carpentier, Arnhemsland, Houtman-rotsen, Geelvink-kanaal, Kaap-Leeuwijn zijn zuiver Nederlandsch.

De man, die deze verschillende ontdekkingen met elkander in verbinding bracht, was de beroemde schipper Abel Tasman, een Nederlander wederom, die met zijn compagnon Frans Visscher een kustreis volbracht van de Torresstraat tot aan de Noordwestkaap. Nu voor het eerst wist men, dat het geheel één land was en men noemde het Nieuw Holland.

Maar nog ééns zou Abel Tasman op route gaan om verdere gebieden te verkennen. Thans op last van Gouverneur-generaal Antonie van Diemen. Nu bereikte hij het van Diemensland, later door de Engelschen naar den ontdekkings-kapitein Tasmanië genoemd en Nieuw Zeeland.

## MELBOURNE, DE HONDERDJARIGE STAD

De zee tusschen deze beide eilanden werd later de Tasmanzee genoemd.

Sedertdien vonden nog verschillende onderzoekingstochten plaats, voornamelijk door Nederlandsche kapiteins gemaakt, maar veel werd niet meer ontdekt, totdat in 1770 de bekende Engelsche ontdekkingsreiziger James Cook er landde.

Evenmin als de Nederlanders er lust toe voelden zich daar te vestigen, voelden de Engelschen er voor, totdat zij, na het verliezen der Amerikaansche koloniën, behoefte kregen aan nieuwe strafkolonies voor de misdadigers en boeven en in het einde der achttiende eeuw een strafkolonie werd gesticht op de plaats waar nu Sydney ligt, de grootste Australische stad en op het eiland Tasmanië, recht tegenover Melbourne.

Van 1788 tot 1840 werden 82000 Engelsche gedeporteerden naar deze plaats gebracht en ongeveer 70.000 naar Tasmanië!

De eigenlijke eerste nederzetting op het punt van de nog weinig bekende kust van Zuid Australië waar thans Melbourne ligt, dateert van October achttienhonderd vier en dertig, toen de Engelsche schapenfokker Edward Henty, van zijn zeven zonen vergezeld, zich als vrije kolonist, — dit in tegenstelling met de gedeporteerden, die men het beste „dwang-kolonisten” zou kunnen noemen, daar zij gedwongen werden hun verdere leven in de Australische kolonies te slijten — op dit punt vestigde en langs de tegenwoordige Port Philip-baai een schapenfokkerij begon en een station oprichtte voor de walvischvangst.

Hij hield daar met zijn zonen stand, hoewel zij last hadden van naburige inboorlingenstammen, echter groei zat er in zijn onderneming niet.

Totdat in het voorjaar van achttienhonderd vijf en dertig een andere Engelschman kwam, 'n man van brutalen ondernemingsgeest en doortastende energie: John Batman, schapenfokker van beroep, die op het nabijgelegen eiland Tasmanië uitgestrekte

## MELBOURNE. DE HONDERDJARIGE STAD

weiden bezat voor het fokken van runderen en van schapen.

Reeds lang was hem zijn eigen grond te eng geworden en hield hij de oogen gericht op het punt waar thans de nederzetting van Henty zich bevond.

Hij richtte een verzoekschrift aan den Engelschen gouverneur van Nieuw Zuid Wales, die te Sydney zetelde, om een bepaalde strook grond langs deze kust in bezit te mogen nemen, maar zijn verzoek werd botweg geweigerd.

John Batman nu, die voor geen enkele hindernis uit den weg ging, wist den steun te krijgen van een aantal invloedrijke lieden van Tasmanië en in het voorjaar van 1835 zelde hij, vergezeld van een groep mannen die op zijn hand waren, met den schoener „Rebecca” naar de tegenover gelegen Port Philip baai, met het doel om een strooptocht te ondernemen dieper het land in.

Zij passeerden de Henty's, voeren de Yarra-rivier op, die in de baai uitmondt en kwamen aan de plaats, waar thans Melbourne ligt.

Het was alsof John Batman de geweldige beteekenis van deze plek voorvoelde!

Hij besloot er te blijven en stichtte er een dorp, dat is geworden de grondslag van Melbourne.

Hij knoopte reeds aanstonds onderhandelingen aan met de inboorlingen, die daar woonden en kocht van hen een groot stuk grond, hetgeen hij betaalde met.... twintig paar wollen dekens, dertig strijdbijlen, dertig spiegels en tweehonderd zakdoeken!

Dit is het, wat staat beschreven in het officieele document, dat zich in het „British Museum” te Londen bevindt.

Grond gekocht voor een waarde, waarvoor in de wereldstad Melbourne thans nog geen kwart vierkante meter te koop is!

John Batman sloeg nu eenige houten loodsen op en vertrok voor korten tijd wederom naar zijn bezittingen in Tasmanië.

## MELBOURNE, DE HONDERDJARIGE STAD

In dien tusschentijd echter was uit Tasmanië een nieuwe groep van voor niets terugdeinzende Engelsche kolonisten de monding van de Yara-rivier binnen gezeld en aangekomen op de gronden, die John Batman reeds gekocht had.

Zij namen de houten loodsen in beslag en begonnen toebeidselen te maken om zich voorgoed op deze plaats te vestigen. Natuurlijk niet zonder in botsing te komen, met de mannen van Batman, die waren achtergebleven, zoodat er verwoede vechtpartijen ontstonden en men zich van weerskanten zoo hecht mogelijk versterkte. Men leefde met elkander op voet van oorlog en het plegen van geweld.

Eerst de terugkomst van John Batman, die in den nieuwen aanwas een welkome hulp zag voor zijn plannen, kalmeerde de gemoederen en na veel overleg en gepraat begon men elkander te begrijpen en te verstaan en werkte men eensgezind samen.

Maar nu dreigde een nieuw gevaar!

De vloed van misdadigers, die naar de nieuwe Australische gebieden door Engeland werden verbannen, dreigde het werk der vrije kolonisten te verstikken.

De inboorlingen waren reeds lang dieper het land in gevlucht, daar zij van deze barbaarsche blanken niets wilden weten.

John Batman, die, als vele anderen, het gevaar dat deze banelingen voor zijn kolonie konden gaan worden, inzag, begon er voor te ijveren om aan zijne kolonie een officieel en wettelijk beschermd karakter te verleenen en stichtte, na den taaien tegenstand van het bestuur te Sydney, waaronder zijn district behoorde, de „Port Philip Association”, officieel door de regering van Nieuw Zuid-Wales erkend.

Een tijdperk van een koortsachtigen, Amerikaanschen groei brak voor het nieuwe district aan.

---

---

## ELBOURNE. DE HONDERDJARIGE STAD

Een levendige handel bloeide op, groote sommen gelds werden verdiend, vanuit Europa en Tasmanië stroomden geregeld duizenden en duizenden nieuwe emigranten toe en in het jaar 1841, zes jaar dus nadat John Batman op die plaats was geland, woonde er in het district reeds twaalf duizend menschen en was de eerste aanleg van de stad Melbourne verricht.

De kolonisten bouwden groote en rijke huizen, de straten werden op Amerikaansche voet breed en weids bebouwd. Trotsche handelsgebouwen verrezen, kantoren en groote magazijnen, waarin alle Europeesche producten werden verhandeld en verkocht.

Sneller en immer sneller nam de aanwas toe en in het jaar 1851 werd het Port-Phillip-district bevolkt door tachtigduizend menschen.

In 1853 werd de Universiteit gesticht, die heden ten dage bezocht wordt door ruim drie duizend studenten.

Op stormachtige wijze werd nu de afscheiding van den bondsstaat Nieuw Zuid Wales, onder wiens regeering Melbourne viel, geëischt. Voornamelijk sproot dit voort uit den jaloerschen strijd die de stad Melbourne, van het begin harer stichting af voerde met Sydney, de andere groote Australische stad, hoofdzetel van den gouverneur van Nieuw Zuid Wales en welke stad door Melbourne in grootte, aanwas van bevolking, handel en bloei op den voet werd gevolgd.

Na een hevigen strijd werd ten laatste onder een geweldig enthousiasme van de zijde der bevolking het Port-Phillip district van Nieuw Zuid Wales gescheiden en tot afzonderlijken bondsstaat gevormd, welke staat „Victoria” genoemd werd, naar de toenmalige levende Engelsche koningin, terwijl de stad Melbourne haar naam ontleende aan den beroemden Engelschen staatsman van die dagen: Lord William Lamb. Melbourne.

**Goud! Goud!**

Het was omstreeks dien tijd, rond de jaren 1850—1853, dat in

---

---

---

## MELBOURNE, DE HONDERDJARIGE STAD

Australië in de verschillende bondsstaten allerwege rijke goudvelden werden ontdekt, zoodat een siddering voer door de oude waereld, een siddering van hebzucht, van een schroeiend verlangen naar geld, genot en macht.

Een dolle ren naar het goud begon!

Duizenden en nogmaals duizenden stroomden van alle uit-  
hoeken der aarde bijeen: dieven, moordenaars, brandstichters,  
avonturiers van allerlei stand en rang, vervallen grootheden,  
arme sukkels, wien de lokroep in de oogen brandde, oud en jong,  
arm en rijk.

De nieuwe bondsstaat Victoria, die de rijkste mijnen bevatte,  
kreeg in drie jaren tijd een aanwas van tweehonderd duizend  
zielen.

Schip na schip voer aan en men trok langs ongebaande wegen  
naar de velden van geluk en macht, ontberingen niet achtend,  
het moordende klimaat niet voelend, niet voelend den dorren,  
drogen wind, den brandenden gloed der zon.

Tot diep in de binnenlanden van het nieuwe werelddeel drong  
men door. Steden verrezen er uit den grond, groeiden uit in een  
tempo, dat tot dan toe nergens ter wereld in de geschiedenis  
zijn weerga vond, te midden der dorre, eindelooze steppen, waar-  
over een doodende hitte dag en nacht stond te branden.

Schouwburgen werden gebouwd, concertzalen, hotels, waren-  
huizen en plaatsen van vertier en vermaak, sportvelden werden  
aangelegd en om de duizenden menschen van drinkwater te  
kunnen voorzien, werd dwars door de mulle steppe een water-  
leidingskanaal gegraven over een lengte van zeshonderd kilo-  
meter, een afstand van Amsterdam tot Berlijn!

Er was rumoer, vertier, het leven was een roes, een eeuwig  
vretende spanning, men moordde, vocht, plunderde, stichtte  
brand, telkens nieuwe avonturiers stroomden toe.

En de steden groeiden.

De eeuwige steppe was ook vol van een wild en verward  
gedruisch.



## MELBOURNE, DE HONDERDJARIGE STAD

In den zomer droogden de rivieren uit. Het gewas verbrandde.  
De grond gloeide van broeiende hitte.

Meedoogenloos schreed de kopergele zon over het land.  
Duizenden en nogmaals duizenden stroomden toe.

Maar de roes ging voorbij.

De goudvelden, die diep in het Australische binnenland gevonden waren, bleken niet dien rijkdom te bevatten, dien men veronderstelde en zij raakten langzaam leeg.

Men vluchtte weg.

De steden werden verlaten. Men snelde terug naar Victoria, naar Melbourne, naar Sydney, naar Europa, naar het vaderland.

Te midden der eindeloze steppen, onder den eeuwigen gloed der zon, onder den zengenden wind, lagen de steden uitgestorven neer. Met hun gebouwen, hun trotsche huizen, hun hollen van spel en vertier.

Maar niet Melbourne!

Duizenden, die uit de doodende steppen waren weggevlucht, stroomden naar de nieuwe, fantastisch groeiende stad en er ontstond een woningnood; die ondanks het dolle tempo waarmede nieuwe huizenblokken werden gebouwd, dreigende vormen aannam, terwijl de toestanden in de stad dagelijks verslechterden.

Het overgrootste deel der toegestroomde avonturiers was zonder middelen van bestaan, zonder bezittingen, zonder eenig beroep.

Drie jaar nadat de eerste goudvelden waren ontdekt, was de bevolking van den staat Victoria toegenomen met tweehonderd duizend nieuwe bewoners, uit alle oorden van Australië en de wereld bijeen gestroomd, zoodat de nieuwe staat de moederkolonie Nieuw Zuid Wales in inwonersaantal verre overtrof.

Melbourne groeide en zwol.

Musea werden gebouwd. Voor schilderkunst en beeldhouwkunst. Regeeringsgebouwen verrezen in alle pracht en praal.

## MELBOURNE, DE HONDERDJARIGE STAD

Een natuurkundig museum werd gesticht en begonnen werd met den aanleg van de thans wereldberoemde botanische tuinen.

Een druk verkeer van schepen, die de handelswaren naar alle oorden der wereld verzonden, maakten Melbourne tot een havenstad van eersten rang.

De schapenfokkerij bloeide. De uitvoer van wol nam van jaar tot jaar in omvang toe. Er kwamen verschillende industrieën in ijzer, hout, leder en erts.

Zoo was dan de stad aan het einde der vorige eeuw gegroeid, tot op Sydney na, als de grootste van het land en in het jaar 1891 bezocht de tegenwoordige Engelsche Koning George, toentertijd zestien jaar oud, de stad.

In datzelfde jaar werd te Melbourne de eerste bijeenkomst gehouden van de verschillende staats-gouverneurs van het land om te komen tot de oprichting van een federale regeering en een federaal parlement, welke statenbond tien jaren nadien, in het jaar 1901, tot stand kwam.

Vanaf dien datum vormden de Australische koloniën één statenbond (the Commonwealth of Australia) met een door de Engelsche Kroon benoemden gouverneur-generaal, een ministerraad en een rechtstreeks gekozen volksvertegenwoordiging.

Melbourne werd uitverkoren tot zetel van de nieuwe federale regeering en parlement. Het was nu de federale hoofdstad van het land.

Maar Sydney, de oude tegenstandster, die Melbourne in inwonersaantal nog altijd vóór bleef, hield niet op met vechten en stoken, totdat om den na-ijver tusschen de beide steden voor goed te onderdrukken, besloten werd een nieuwe hoofdstad te bouwen, in het Zuid-Oosten van Nieuw Zuid Wales, op een door heuvels omringde vlakte en die den naam Canberra zou dragen.

Zoo werd in het jaar 1913 Canberra, de nieuwe hoofdstad van de Republiek Australië, gesticht, waar de regeering van het land zou zetelen en wonen.

---

## MELBOURNE, DE HONDERDJARIGE STAD

Maar dit plan is in zooverre niet geslaagd dat de regeeringsambtenaren er niet wilden wonen en de naargeestige en trieste stad ontvluchtten, telkens wanneer de gelegenheid dit toeliet.

Na den grooten wereldoorlog heeft zich de fantastische groei van Melbourne in hetzelfde tempo doorgezet, zoodat de stad thans, nu ze aan het begin staat om haar eeuwfeest te vieren, één millioen twee en dertig duizend vijfhonderd inwoners telt en haar oude rivale, Sydney, bijna voorbij streeft.

Behalve de reeds genoemde Universiteit en musea, is er gevestigd de zetel van den Katholieken Aartsbisschop, terwijl de stad sinds 1897 een prachtige kathedraal bezit: de St. Patrick-kathedraal.

Voorts is er een zetel van de Anglicaansche bisschoppen. Er zijn gevestigd consulaten van Oostenrijk en Zweden. Een meteorologisch en astronomisch conservatorium, een radiostation; terwijl de paardenrennen, die daar jaarlijks worden gehouden, tot de grootste en beroemdste der wereld gerekend worden.

Op deze terreinen nu van de paardenrennen, de „Flemington-Face-Course”, zijn de deelnemers aan de Londen-Melbourne race geland.

Met deze luchtrace waren de eigenlijke herdenkingsfeesten van dit honderdjarig bestaan ingezet, als eerste van twee historische gebeurtenissen.

De tweede historische gebeurtenis waarmede de stichting der stad werd herdacht, was de onthulling van het enorme monumentale oorlogsgedenkteeken door den Hertog van Gloucester, die speciaal daartoe naar Melbourne was gekomen.

Over de eerste historische gebeurtenis, de sensationeele lucht-race van Londen naar Melbourne, zal in dit boek verder alleen het woord zijn.

---

## EEN VRIJGEVIGE SCHOTI

**Z**oals gezegd: de eerste historische gebeurtenis waarmede het honderdjarig bestaansfeest van Melbourne gevierd werd, was de Londen—Melbourne race, waaraan de beste vliegeniers der wereld hebben deelgenomen.

De eigenlijke naam van deze luchtrace zou moeten luiden: de MacRobertson-race, omdat de man die op het idee kwam en die de vorstelijke prijzen, die aan den wedstrijd waren verbonden, heeft uitgelooft, niemand minder is dan de Australische zakenman en millionaire Macpherson Robertson; kortweg Mac Robertson genoemd.

Mac Robertson werd geboren in de gouddelversstad Ballarat, in den staat Victoria, op zes September van het jaar 1860.

Zijn ouders waren uit Schotland naar Australië gekomen, blijkbaar met de bedoeling om in de rijke goudvelden een fortuin te zullen vinden.

Maar ook hun hee,ft de ontnuchtering bitter leed bezorgd en toen hun zoontje Mac eenige jaren oud was, trokken zij, door ellende en armoë gedreven, wederom naar Schotland terug.

Daar de weelde in het gezin niet groot was, begon de kleine Mac, nauwelijks acht jaren oud, op allerlei manieren te probeeren om geld te verdienen en den ergsten honger te verdrijven.

Zij woonden nu in Leith, in de nabijheid van Edinburgh en Mac, die daar de school bezocht, schrok er niet voor terug om des morgens in alle vroegte reeds, vóórdát de school begon, de kranten rond te brengen!

Maar daarmede verdiende hij nog niet genoeg!

Bij een barbier, dien hij goed kende en die den levenslustigen jongen bijzonder graag mocht lijdén, hielp hij de klanten inzeepen. En, naar het oordeel van den barbier, deed hij dit dikwijls al te goed, want het schuim vloog naar alle hoeken en kanten

## EEN VRIJGEVIGE SCHOT!

en de slachtoffers zaten geweldig te niezen en te proesten, daar hij neus en oogen had dicht gezeept!

Overdag naar de school. Weetgierig luisterend naar de geleerde lessen van den onderwijzer!, en 's avonds goed en wel weer thuis toog hij wederom er op uit om iets te verdienen.

Maar de ouders van Mac, die eenmaal van het wilde, onstuimige leven ginds ver in de goudvelden van Australië geproefd hadden, begonnen dag aan dag een heviger heimwee naar die streken te krijgen en opnieuw aangelokt door den roep van het goud, scheepten zij zich voor de tweede maal in, na hun schamelen inboedel te hebben verkocht en zetten zij opnieuw koers naar Australië, naar Melbourne.

Mac hangt urenlang over de reeling van het schip en tuurt naar het eindeloze spel van de deinende golven.

Hij is de schooljaren ontgroeid.

Ginds in het beloofde land, zal hij met eigen handen een bestaan zien te vinden.

Een week in Australië terug krijgt hij werk bij een hoedenmaker. Maar het verveelt hem.

Zijn rusteloze, jeugdige geest drijft hem van het eene beroep naar het andere en in enkele jaren tijds is hij achtereenvolgens biscuitbakker, kurksnijder, smidsjongen, boodschappenjongen, kolensjouwer en koeherder.

Hier, op de onmetelijke weiden, temidden der gezapig grazende koeien, komt hij tot rust en na lange overpeinzingen besluit hij het nog eenmaal te probeeren als bakkersknecht, daar dit vak hem het hardst van alles aantrok.

Het geluk dient hem en hij krijgt een baantje als hulpjongen bij een suikergoedbakker, een goedig mannetje, dat een klein fabriekje dreef.

Dertien volle uren per dag sjouwde en zwoegde hij zich af en als de week dan om was, had Mac Robertson één gulden en vijftig centen verdiend.

Rijk zou hij op die manier niet worden.

## EEN VRIJGEVIGE SCHOT!

Maar die kunst had hij tijdens het hoeden der koeien geleerd! Urenlang had hij zitten te wikken en wegen, hij was wijzer geworden, rustiger, doortastender, taaier van werklust en drift en het duurde niet lang of Mac nam afscheid van zijn patroon en begon zelf suikergoed te vervaardigen.

Eerst op zeer kleine schaal.

Zeer primitief. Alles met eigen handen en hersens.

Maar Mac, die den polsslag van het onstuimige, driftige leven daar in die Zuidpunt van Australië begreep, Mac zag in dat hij met bluf en opgeschroefde reclame de harten der menschen aldaar het beste kon treffen.

Lange nachten werden werkend en ploeterend doorgebracht. Er kwam vraag naar zijn spullen, er kwamen opdrachten en bestellingen, Mac kon het alleen niet meer af. Hij had hulp noodig en op een goeden morgen stapte z'n eerste knechtje het bekrompen gebouwtje, dat „fabriek” werd genoemd, binnen.

Mac zwol van ontroering en trots.

Maar hij bleef nuchter — zakelijk en koel.

De „fabriek” werd te klein.

Maand op maand groeide zij uit. Jaar na jaar.

Mac kreeg naam.

Mac Robertson, fabrikant van suikerwaren.

Hij kreeg geld. Hij werd rijk.

Nieuwe fabrieken richtte hij op. Fabrieken, waarmede hij zijn concurrenten het felst en meest doelmatig kon bestrijden, fabrieken die de grondstoffen moesten leveren, waarvan zijn suikerwerken werden gemaakt.

Mac Robertson, krantenjongen, inzeeper, mislukking van beroep, was millionair geworden, een der grootste zakenlieden van het gewest.

Reclame beteekende voor Mac immer succes.

Vandaar dat hij groote sommen voor dit doel uittrok. Vandaar

---

## IN VRIJGEVIGE SCHOT!

dat hij, in tegenstelling met de meeste Schotten, die fameus gierig zijn, ook voor andere dingen, die op het eerste gezicht niet op reclame lijken, groote sommen besteedt.

In de laatste afgelopen zeven jaren heeft hij het geweldige bedrag van bijna drie milioen gulden besteed voor kunsten en wetenschappen en voor liefdadige doeleinden.

Toen nu de stad Melbourne zich opmaakte om haar honderdjarig bestaan op grootsche wijze te vieren, groeide in Mac een plan, dat de aanleiding is geworden van de Race Londen—Melbourne.

Vorstelijke prijzen zou hij er aan verbinden en toen het plan in zijn brein eenigen vasteren vorm had gekregen, stelde hij zich in verbinding met de Britsche Luchtvaartclub, die het samenstellen van den wedstrijd beloofde op zich te zullen nemen.

---

## DE LONDEN--MELBOURNE RACE

**D**e gedachte, die bij Mac Robertson bij het uitschrijven van deze race voorop stond, was om te zien, wie bij een maximum aan veiligheid de snelste verbinding tusschen Engeland en Australië tot stand kon brengen.

Aan een snelle verbinding door de lucht tusschen Australië en Europa had een man als Mac de grootste behoefte en het grootst mogelijke voordeel.

Immers tot nu toe was er van een geregelde luchtverbinding Australië—Europa geen sprake en slechts nu en dan werd door een of anderen stoutmoedigen piloot een vlucht naar Engeland ondernomen. Vluchten alleen uit het oogpunt van sport van belang, maar die voor den handel en den vooruitstrevenden zakenman van weinig betekenis waren.

Mac wilde dus op deze manier te weten komen of het mogelijk zou zijn dat de voortbrengselen van Australië niet op een snellere wijze konden worden vervoerd dan met de booten over zee, hetgeen heel wat kostbaren tijd vergde.

Australië namelijk, dat een zeer sterk ontwikkelde export-handel bezit, is nog uitsluitend op vervoer met schepen aangewezen.

Het is vooral bekend om zijn wol en zijn enorme schapenfokkerijen.

Behalve deze schapenfokkerijen neemt het de eerste en eenigste plaats ter wereld in op het gebied der konijnenhuiden.

Het konijn is in zekeren zin de grootste plaag van Australië te noemen.

Het was in het jaar 1859 toen vanuit Engeland de eerste konijnen in Australië werden ingevoerd en het heeft zich daar op zoo'n onwaarschijnlijke manier vermenigvuldigd, dat het er op is gaan lijken dat er voor hen alleen maar plaats is in dit werelddeel.

Milliarden en milliarden bevolken het land en er worden des



---

---

## DE LONDEN--MELBOURNE RACE

zomers op speciaal daarvoor aangelegde plaatsen, konijnenvallen, per nacht veertienhonderd konijnen gevangen en gestroopt. Dit duurt zoo drie maanden aaneen op honderden plaatsen.

Sinds 1911 heeft de staat Nieuw Zuid Wales aan die konijnenvachten, die vooral voor de hoedenindustrie gebruikt worden, twintig miljoen pond verdiend!

Er zijn streken in Australië waar men hooge premies betaalde voor het uitroeien dezer dieren. Maar er baatte niets. Men stond machteloos er tegenover, wat men ook probeerde of verzou.

Voor het vervoer dus van vele dezer producten was een snelle verbinding door de lucht met Europa wel gewenscht.

Maar ook de sportieve kant, die aan de wedvlucht Londen—Melbourne was te ontdekken, wou Mac Robertson naar voren zien gebracht en met deze ideeën vervuld stapte hij in het jaar 1932 naar de kopstukken van de Britsche Luchtvaartclub en de uitwerking van zijn idee begon.

De officiële naam werd: „Mac Robertson International Air Races.” (Internationale Mac Robertson vliegwedstrijden).

In het begin van 1933 werden de officiële luchtvaartmaatschappijen der geheele wereld en alle beroemde vliegeniers uitgenoodigd er aan deel te nemen, terwijl de reglementen van den wedstrijd in September van datzelfde jaar werden bekend gemaakt.

De regeling van den wedstrijd kwam in het kort hier op neer.

„De Londen—Melbourne-race”, zooals hij weldra algemeen genoemd werd, gaat van Londen (vliegveld Mildenhall) naar Melbourne, Australië. De wedstrijd is verdeeld in twee afdelingen: „een snelheidsrace en een handicaprace.”

In de snelheidsrace kwam het er maar op aan wie het eerst de eindstreep te Melbourne passeerde. De deelnemers aan deze race konden een route volgen, die korter was dan die van de handicaprace en waren alleen verplicht om te landen in de

## DE LONDEN-MELBOURNE RACE

plaatsen Bagdad, Allahabad, Singapore, Port Darwin en Charleville.

Voor de deelnemers aan de handicaprace was een langere en veiligere route ontworpen, die het voordeel had van over veel meer geschikte landingsplaatsen te gaan, waar overal hulp en benzine gereed was. Deze officieel erkende tusschenstations waren Marseille, Rome, Athene, Aleppo, Bagdad, Boesjir, Djask, Karatsji, Jodhpoeer, Allahabad, Calcutta, Rangoon, Bangkok, Alorstar, Singapore, Batavia, Rembang, Koepang, Darwin, Newcastle Waters, Cloncurry, Charleville, Narramine, Melbourne.

Als einddatum van den inschrijvingstermijn was bepaald begin Juni 1934.

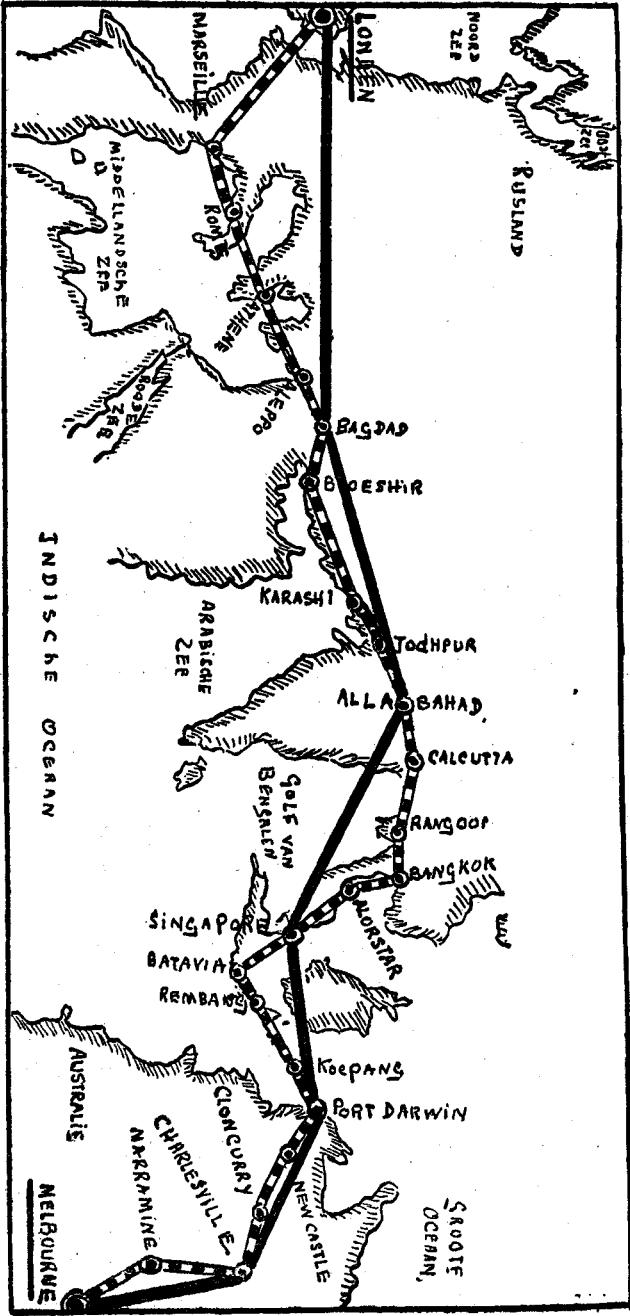
Oorspronkelijk had Mac Robertson een prijs van 10.000 Australische ponden (ongeveer 60.000 guldens) beschikbaar gesteld. Later schonk hij er echter nog 5000 pond bij en een gouden beker.

Want Mac was van oordeel dat één enkele prijs van 60.000 gulden niet voldoende aanmoediging zou geven voor de kleinere vliegtuigen.

Want reeds dadelijk na het bekend worden van de reglementen hadden verschillende vliegers hem aan het verstand gebracht, dat de prijs, op deze manier toegekend, vast en zeker zou ten deel vallen aan een of anderen Amerikaanschen vlieger, daar men in Amerika aan de spits staat wat betreft het bouwen van ongelooflijk snelle machines, met meer dan één motor voorzien en waartegen de kleinere machines geen kansen hadden, hoe knap overigens de vliegeniers ook mochten zijn.

Dit nu was niet precies wat Mac met zijn race bedoelde! Integendeel, hij vertrouwde dat de meest bekende vliegeniers der gansche aarde zouden mededingen en daarom loofde hij meerdere prijzen uit en verhoogde hij 't bedrag en stelde hij bovendien

# E LONDEN-MELBOURNE RACE



## DE LONDEN-MELBOURNE RACE

voor elken deelnemer (ster) een gouden jubileumsmedaille beschikbaar.

De prijzen werden nu verdeeld: Voor de snelheidsrace: 1e prijs 10.000 pond ( $\pm$  60.000 gulden) *en* de gouden beker, die een waarde had van 500 pond ( $\pm$  3000 gulden.) De 2e prijs 1500 pond ( $\pm$  9000 gulden) 3e prijs 500 pond ( $\pm$  3000 gulden).

Voor de handicaprace: 1e prijs 2000 pond ( $\pm$  12.000 gulden) 2e prijs 1000 pond (6000 gulden.)

De kostbare beker was vervaardigd uit Australisch goud en door uiterst bekwame edelsmeden vervaardigd.

Toen in het begin van Juni de inschrijvingstermijn om aan den wedstrijd deel te nemen ten einde was, bleek dat bij de Koninklijke Britsche Aero (Luchtvaart) Club 64 inschrijvingen waren ontvangen. Uit Amerika 21, 19 uit Engeland, 6 uit Frankrijk, 5 uit Nederland, 3 uit Australië, 2 uit Italië en 2 uit Nieuw Guinea.

Van de landen Duitschland, Portugal, Algiers, Denemarken, Zweden en Britsch-Indië ieder één.

Maar tusschen Juni en einde October zou nog veel gebeuren.

De deelname aan de Mac Robertson race kostte een zware som geld. Velen van de inschrijvers bleken aldra niet bij machte deze som bijeen te brengen en moesten dus van deelname afzien. Zeer tot hun spijt natuurlijk.

Maar daarbij kwam nog een tweede en voor velen een even voorname kwestie, een punt in de reglementen namelijk, dat vooral in Amerika veel stof opjoeg en verontwaardiging wekte, zóó zelfs, dat nagenoeg alle Amerikaansche inschrijvers zich lieten schrappen van de lijst.

De oorzaak van deze verontwaardiging, die bijzonder in Amerika werd geuit, school daarin, dat ook de deelnemers aan de snelheidsrace gebonden waren aan een scherpe controle. Bij de eerste bekendmaking van de reglementen was voorgescreven dat de deelnemende vliegtuigen alleen maar een bewijs

## III LONDEN-MELBOURNE RACE

behoefden te bezitten, dat ze luchtvaardig waren volgens de voorschriften van hun eigen land. Het is namenlijk zoo maar niet mogelijk om een vliegmachine te bouwen en de lucht in te stijgen!

De vliegtuigen moeten wel degelijk aan eischen van veiligheid en betrouwbaarheid voldoen.

Nu heeft ieder land zijn eigen bepalingen hiervoor, het eene land strengere dan het andere.

Maar tevens bestaat een internationale vereeniging voor luchtvaart, waarvan de meeste landen lid zijn en die speciale eischen stelt wat de luchtvaardigheid van vliegmachines betreft.

De eischen van deze vereeniging, de C.I.N.A. genoemd, (Commission Internationale de Navigation Aérienne — Internationaal Luchtvaart Verbond —) zijn strenger dan bijvoorbeeld de eischen, die in Amerika aan de veiligheid der vliegtuigen worden gesteld.

De Amerikaansche snelheidsduivels voldeden voor het overgrootste gedeelte niet aan deze eischen en zij hadden gedacht om er een ware snelheidsrace van te maken, met hun vliegtuigen boordevol benzine gepropt, zoodat zij meer geleken op vliegende benzinebussen, met een zitplaats en stuurwiel erop!

Zij trokken zich nagenoeg gezamenlijk terug en verweten de organisators, dat het in hun bedoeling lag er een „deftige” vlucht van te maken, waarbij snelheid en durf niet op de eerste plaats kwamen.

Maar hoe groot de teleurstelling over dezen massa-afval bij de organisators ook was, zij hielden vast aan hun bepalingen — en met reden.

Want de bedoeling van Mac Robertson toch was: op de allereerste plaats het bewijs te zien geleverd óf en op welke wijze en hoe snel een vaste en regelmatige verbinding door de lucht van Londen naar de Zuidkust van Australië tot stand was te brengen.

---

HOOFDSTUK IV  
DE K. L. M. SCHRIJFT INI



De energieke directeur van de K.L.M.  
de Heer Plesman.

**T**ot degenen, die in de internationale vlegerswereld het hoogst van allen staan aangeschreven, behoort zonder eenigen twijfel onze wereldberoemde K.L.M., de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, die, onder de voortdurende opstuwung van haar energieke directeur, den heer Plesman, na een arbeid en een bestaan van vijftien jaren is gegroeid en geroemd tot een der eerste handelsluchtvaartmaatschappijen der aarde.

Veiligheid stond bij deze maatschappij altijd voorop, veiligheid op de eerste plaats, voor passagiers en bemanning, veiligheid voor de ladingen goederen aan hare zorgen toevertrouwd.

Veiligheid allereerst, gepaard aan zoo hoog mogelijke snelheid. Het is dus geen wonder dat onze K.L.M. mede werd uitgenoo-

---

## DE K. L. M. SCHRIJFT IN!

digd deel te nemen aan de Mac Robertson race, terwijl hare principes geheel strookten met de bedoeling die Mac Robertson bij de uitschrijving van zijn wedstrijd had.

Het was oorspronkelijk het plan, dat de K.L.M. met twee machines aan de monstervluchtrace zou deelnemen, namelijk met de Douglas D C2 (later genoemd de „Uiver”) en met de F 36, een nieuwe Fokkermachine, „een vliegende slaapwagen” genoemd, daar hij gebouwd was voor vluchten bij dag en nacht.

Beide nieuwe machines waren reeds in een vergevorderd stadium afgebouwd en met de Douglas zou de K.L.M. deelnemen aan de snelheidsrace, terwijl de F. 36 voor de handicap zou worden ingeschreven.

Volgens dit oorspronkelijk plan zou het K.L.M. vliegtuig Douglas-Uiver, uitgerust met extra benzine tanks een zeer snelle postvlucht naar Melbourne maken, waarbij erop gerekend was dat het toestel zeer groote afstanden kon afleggen, zonder dat het behoefde te landen om benzine in te nemen. Met deze speciale uitrusting zou de „Uiver” in één ruk door, den afstand Londen—Bagdad (4105 K.M.) kunnen vliegen. Dan Bagdad—Allahabad (3699 K.M.), Allahabad—Singapore (3570 K.M.), Singapore—Darwin (3353 K.M.) en als laatste traject den afstand Darwin—Melbourne (3440 K.M.)

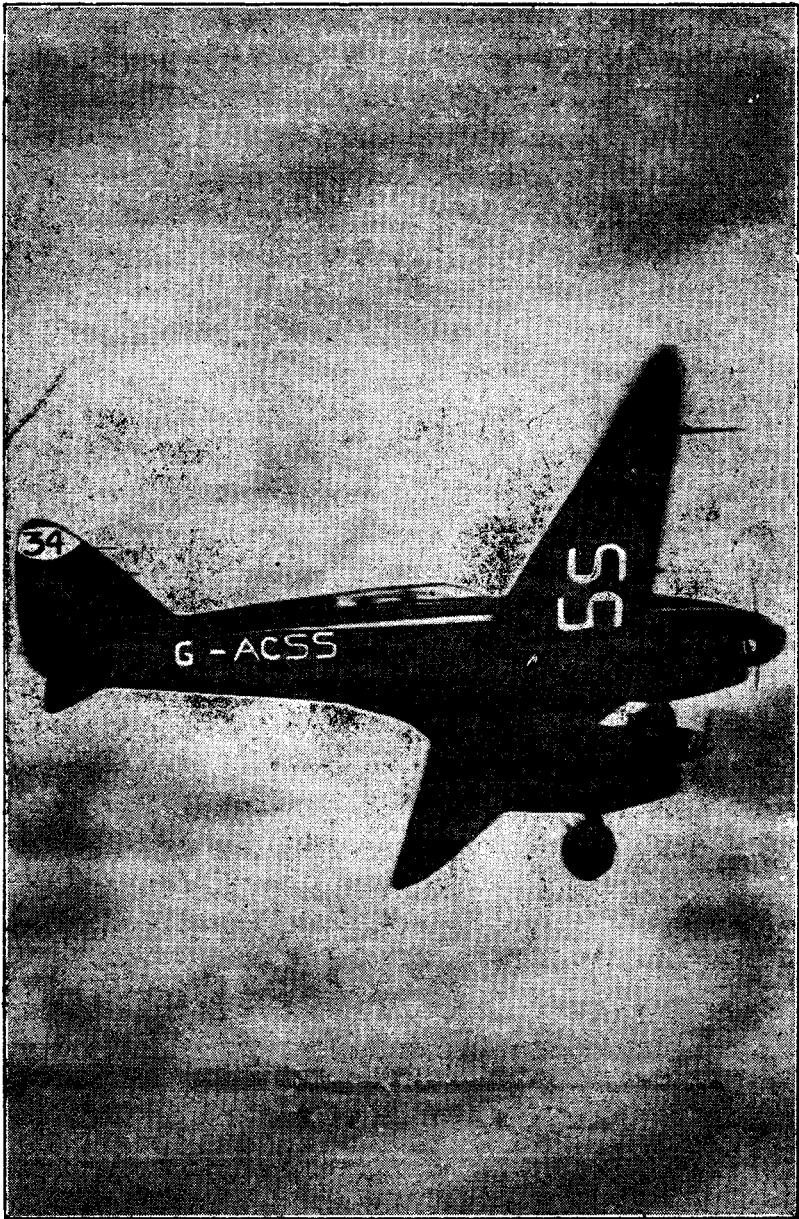
Maar in den loop van den zomer 1934 bleek reeds dat de F 36 niet tijdig klaar zou komen, om met dit reusachtige vliegtuig nog voldoende proefvluchten te maken, zonder dewelke de K. L. M. met dit vliegtuig aan den wedstrijd niet durfde mede te doen.

Nu besloot de K. L. M. het Douglas D C 2 toestel, dat inmiddels was gereed gekomen en waarmede de toekomstige gezagvoerder-vliegenier Parmentier in Amerika, waar het toestel op de Douglas fabrieken te Santo Monica, Californië, werd gebouwd, reeds proefvluchten maakte, in te doen schrijven zoowel voor de snelheidsrace als voor den handicapwedstrijd.

---

---

DE K. L. M. SCHRIJFT IN!



Het „Havilland Comet” vliegtuig, waarmede Scott en Campbell als eersten te Melbourne landden.



## E K. L. M. SCHRIJFT IN!

Zij stapte af van het plan om over te gaan tot het inbouwen van extra tanks en besloot met de „Uiver” een normale passagiers- en postvlucht te maken. Zij liet de gedachte aan een „race” heelemaal los, het zou moeten worden een betrouwbaarheidsvlucht, een demonstratie hoe men met een goed uitgerust, modern verkeersvliegtuig op een aangename en gerieflijke manier snel, maar veilig van Londen naar Melbourne kan vliegen.

Een opzet, die geheel en al strookte met de bedoelingen van Mac Robertson!

Maar gemakkelijker was de taak der K. L.M. vliegers er niet op geworden!

Immers, indien de „Uiver” alleen was ingeschreven voor de handicaprace, dan zou het voor deze machine al heel gemakkelijk geweest zijn om haar kansen op den eersten prijs te verdedigen. Want de bepalingen voor de deelnemers aan de handicap-race waren zoodanig, dat zij alleen maar eraan gebonden waren om den afstand Londen—Melbourne binnen zestien dagen te volbrengen en dan had men op de voorgeschreven landingsplaatsen telkens een gunstigen wind af kunnen wachten alvorens men wederom vertrok.

Want hoeveel dagen men onderweg bleef was dan van minder belang, mits men het aantal voorgeschreven vliegrepen, dus uren waarin de machine in de lucht was en die voor elk deelnemend vliegtuig aan de handicap-race afzonderlijk, in verhouding met de grootte en zwaarte, de kracht der motoren en snelheid, was bepaald, maar in het oog hield!

Nu echter was de Douglas, daar hij ook in de snelheidsklasse meedong, gedwongen, om den afstand zoo snel mogelijk te doen en kon er niet worden gewacht op gunstige weersomstandigheden.

Een moeilijke opgave dus, waarover vooral het buitenland zich verwonderde.

In dien tusscherijt was de Douglas D C 2 machine door de

## DE K. L. M. SCHRIJFT INI.

fabriek afgeleverd en door den vliegenier Parmentier, die speciaal daarvoor naar Amerika was vertrokken, aan de fabriek „afgehaald” en hij vloog kort daarop een proefvlucht van Los Angeles naar New-York, een afstand van  $\pm$  5000 K.M., zóó verbazend snel, dat de vliegerswereld opschrok.

De machine werd aan boord van een oceaanboot gebracht en naar Europa vervoerd, alwaar zij te Amsterdam op de Fokker-fabrieken wederom in elkander werd gezet.

Tallooze proeven werden genomen, vluchten boven Nederland en vluchten naar Londen, Berlijn, op de gewone luchtlijnen der K.L.M.

Wij hebben de Douglas D C 2 machine reeds enkele malen de „Uiver” genoemd, maar eigenlijk had het vliegtuig dezen naam nog niet ontvangen, daar dit eerst in de maand September 1934 plaats vond.

Het geven van een naam aan een vliegtuig is voor de K. L. M. dikwijls een moeilijk gevalletje, dat niet zoo maar in de kortste keeren is opgeknapt!

Een vliegtuig wordt gewoonlijk aangeduid met een vijftal registratieletters, dat zijn letters waaronder het vliegtuig officieel in de registers en boeken ingeschreven wordt.

Maar deze letters vormen gewoonlijk een niet uit te spreken en schijnbaar Russisch woord! Daarom is de directie van de K.L.M. eenige jaren geleden ermede begonnen om haar vliegtuigen, die op de Indië-route dienst doen namen van vogels te geven, waarvan de voorste letter overeenkomt met de laatste letter van het registratieteekeken.

Zoo heet bijvoorbeeld de PH—AIP-Pelikaan, en de PH—AJA-Arend.

De registratieteekeken van de Douglas DC nu, waren PH-AJU.

De naam „Uil” lag dus voor de hand, maar . . . de K.L.M. bezat reeds een machine, die den naam Uil voerde.

---

## DE K. L. M. SCHRIJFT INI

De directie van de K.L.M. en de piloten peinsden en peinsden om een goeden naam te vinden en zelfs de directie van den Haagschen dierentuin, die om inlichtingen was gevraagd, kon geen vogelnaam opgeven, die in den smaak viel en direct geschikt was.

Totdat men op het idee kwam om de machine „Uiver” te noemen, met welken naam men in de Betuwe dialectisch den „Ooievaar” noemt.

„Uiver” zou de naam zijn voor de nieuwe machine en nauwelijks een maand nadien, was deze naam bekend en beroemd over de gansche aarde!

---

## HET GEHEIME MILITAIRE VLEGVELD

**H**et was in het begin van October 1934 en de datum waarop het vertrek der vliegtuigen zou plaats vinden naderde snel, zonder dat men nog maar bij benadering wist hoeveel vliegtuigen aan de Mac Robertsonrace zouden deelnemen.

Het vertrek zou plaats vinden op het militaire vliegveld van Mildenhall, een vliegveld, dat in gewone omstandigheden door geen enkelen vreemdeling mocht worden betreden, en dat ook nu slechts toegankelijk zou zijn voor menschen, die in het bezit waren van een specialen pas, door het Engelsche Ministerie van Luchtvaart geteekend.

Mildenhall is een vrijwel onbekend plaatsje op een afstand van 2½ uur sporen van Londen gelegen, achter Cambridge.

Het ligt aan de Lark, een klein, kronkelend stroompje, dat zich slingert tusschen weilanden en uitgestrekte boomgaarden. De wegen in deze streek zijn smal, de huisjes laag en wit gepleisterd, de menschen vriendelijk en eenvoudig en allen waren maandenlang van te voren reeds vervuld van trots en enthousiasme, dat de beroemde luchtrace op „hun vliegveld” beginnen zou!

Het vliegveld echter ligt nog 3 K.M. achter het stadje.

Het is omgeven door een kazerne en door groote, nieuw gebouwde loodsen. De toegang ertoe wordt altijd-door bewaakt door een soldaat van de Engelsche militaire luchtmacht, een vriendelijk glimlachenden schildwacht in een keurig, lichtblauw tenue.

Die echter geen enkelen nieuwsgierige toelaat!

Alvorens de deelnemende vliegtuigen in de loodsen van Mildenhall zouden worden opgeborgen, moesten zij eerst gekeurd en gewogen en onderzocht zijn op het militaire vliegveld van Martleham Heath, een vliegveld dicht in de nabijheid, dat echter in een nog grooter geheimzinnigheid bleef gehuld!

---

---

## ET GEHEIME MILITAIRE VLEGVELD

Het was den verslaggevers der dagbladen absoluut verboden om dit vliegveld te betreden en zelfs in normale tijden komt geen enkele krantenman er op.

Dit vliegveld wordt speciaal gebruikt voor het nemen van talrijke proeven. Nieuwe uitvindingen, die hier door de hooge militaire luchtvaartautoriteiten worden beproefd en waarbij geen enkele „persmusket” geduld kan worden!

Maar thans werden de deelnemende vliegers hier binnengehaald, ofschoon de meeste vliegeniers toch militairen waren of geweest waren!

Geheimzinnigheid en van den anderen kant.... onbegrijpelijkheid!

Maar.... de deelnemende vliegeniers, die hier met hun vliegtuigen moesten landen, om hun machine te laten controleren en te wegen, zullen wel niet veel geheimzinnigs hebben ontdekt!

Dat zal wel veilig opgeborgen zijn geweest.... voordat die vreemde snoeshanen kwamen.

---

## DE HOLLANDERS GAAN!

O

p Zondag 14 October 1934 had het sluitingsuur om deel te nemen aan de race geslagen en het bleek dat hoogstens twintig vliegers zouden wedijveren met elkander om de eerste plaats.

Dien Zondag waren de meeste toestellen reeds op Mildenhall present, terwijl enkele anderen permissie hadden verkregen om, wegens bijzondere omstandigheden, enkele dagen later te komen.

Des middags waren de piloten naar een vergadering bijeen geroepen, waarop door den voorzitter der Engelsche Luchtvaart Club de bijzonderheden van de race en de reglementen werden voorgelezen en uitgelegd.

Aan het slot der vergadering werden de piloten dringend verzocht om, als zij oefenvluchten gingen ondernemen, niet laag bij den grond te willen vliegen, want in de nabijheid van het vliegveld was een renstal, waarin zich in die dagen, met het oog op een te houden paardenren, zeer kostbare dieren bevonden, die groot gevaar liepen schichtig en onhandelbaar te worden, indien de piloten hun gewone gangetje maar zouden gaan.

Een bijzonder uur beleefde dien dag ook het beroemde vliegers-echtpaar Mollison, wereldbekend als Jim en Amy.

In die dagen was namelijk te Marseille de verschrikkelijke en treurige moordaanslag gepleegd op Koning Alexander van Yoego-Slavië, die de geheele wereld in beroering bracht.

Van dezen aanslag was het een filmopérateur gelukt een film te maken, welke film enkele Amerikaansche bioscoopmaatschappijen gaarne zoo spoedig mogelijk in Amerika wilden zien gebracht.

Zoодоende werd aan het echtpaar Mollison de vraag gericht of zij genegen waren het filmdocument door de lucht naar New-York te brengen.

Zij wierpen het niet van zich af, maar vroegen er de niet geringe som van 180.000 gulden voor!

Een bedrag waarvoor zelfs de fantastische Amerikanen terug-

---

---

## DE HOLLANDERS GAAN!

schrokken, zoodat dit spannende intermezzo geen verdere gevolgen had en de film gewoonweg per oceaanstoomer is verzonden!

**En Goddank!**

Want wie weet wat er gebeurd was met dit moedige echtpaar, indien zij werkelijk getracht zouden hebben om nog vóórdat de Mac Robertson-race begon heen en terug naar Amerika te vliegen en dan nog op tijd te zijn om mee te doen!

Hun vliegtuig was nog nieuw en zij kenden nog lang de werking niet der motoren... een feit, dat hun tijdens de race veel onheil zou berokkenen en veel achterstand!

Tot de toestellen, die eerst op Dinsdag 16 October 1934 op Mildenhall aanwezig behoefden te zijn, behoorden de „Uiver”, het prachtige toestel van de K.L.M. en „De Panderjager”, het tweede Nederlandsche toestel, dat door een Nederlandsch Syndicaat was ingeschreven en dat zou mededingen in de snelheidsrace.

Het vertrek naar Mildenhall was bepaald op Dinsdagmorgen te acht uur en een groot aantal belangstellenden had zich op het Amsterdamsche vliegveld Schiphol verzameld.

De lucht was grauw.

De wimpels aan de hooge masten en de vlaggen hingen triestig en bewegingloos terneer onder een druilerigen regen, die gestadig naar beneden viel.

Het groote betonnen vlak, vanwaar de toestellen zouden starten, lag glimmend en blinkend neer.

Te half acht ongeveer verzamelden zich in het restaurant van Schiphol de leden der bemanning met hun familieleden, vele beampten van de K.L.M., terwijl van de drie passagiers, die de vlucht tot Melbourne toe zouden medemaken, alleen de Duitse vliegenierster en journaliste Thea Rasche aanwezig was, omdat de beide andere passagiers, de Nederlanders Gilissen en

## DE HOLLANDERS GAANI



DE BEMANNING VAN DE „UIVER”.  
Van links naar rechts de heeren : Van Bruggen,  
Parmentier, Moll en Prins.



De aankomst van de „Uiver” op Mildenhall.



## E HOLLANDERS GAAN!

Dominie eerst te Mildenhall in de Uiver plaats zouden nemen.

Ook de post, die de Uiver zou vervoeren, zou eerst Vrijdagavond naar Mildenhall worden gebracht.

De K.L.M. had om de hooge kosten, die aan het deelnemen van deze race verbonden waren eenigszins te dekken, drie betalende passagiers geboekt, terwijl de opbrengst van het postvervoer eveneens bedoeld was om de onkosten te dekken.

Te kwart voor acht werd de Uiver uit den hangar naar buiten gerold, de belangstellenden kropen, diep in hun regenjassen gedoken, onder de groote vleugels om zich te beschutten tegen den regen en den guren wind.

Filmoperateurs snelden naderbij, journalisten en fotografen!

De piloten waren naar buiten gekomen en moesten zich geduldig onderwerpen aan lens en microfoon!

De passagiers, die tot Londen mee zouden vliegen, zaten reeds lang behagelijk in de gemakkelijke fauteuils, toen de complete bemanning voor de zooveelste maal nog eens op een rijtje naast elkander moest gaan staan, vlak voor het toestel.

De bemanning van de „Uiver” voor de verre race naar Melbourne bestond uit vier bekwame kaerels, die met elkander reeds menigen grooten Indië-tocht hadden gemaakt, die elkander door en door kenden en vertrouwden in tijden van nood en gevaar.

Gezagvoerder was *Koene Dirk Parmentier*, geboren in 1904 te Amsterdam, die zijn eerste vliegersopleiding ontving te Soesterberg. Hij trad in het jaar 1929, vijf en twintig jaar oud, in dienst van de K.L.M. en nam daar al spoedig een vooraanstaande, gewichtige plaats in. In het jaar 1933 werd hij door de K.L.M. naar Amerika gestuurd om daar de mogelijkheden en de moeiten, die aan het vliegen des nachts verbonden waren, te onderzoeken. Toen hij van deze reis terugkwam, nam hij de organisatie van het vliegen bij nacht op de K.L.M. luchtlijnen ter hand, zoodat

## DE HOLLANDERS GAANI

deze nachtvluchten in de reisplannen op Londen, Parijs en Berlijn werden opgenomen.

Toen de K.L.M. besloten had de Douglas DC 2 aan te koopen ging hij wederom opnieuw naar Amerika om bij den bouw van het toestel aanwezig te zijn en het naar Holland te brengen. Op de lijn Amsterdam—Batavia was hij een der beste gezagvoerders-vliegeniers.

Tweede bestuurder was *Jan Johannes Moll*, eerste officier op de „Uiver”. Hij werd geboren te Soerabaja in 1900 en trad in dienst bij de K.N.I.L.M., dat is de Koninklijk Nederlandsch Indische Luchtvaart Maatschappij en deed in die betrekking groote ervaring op voór het vliegen boven den Indischen Archipel. Hij maakte in het jaar 1931 door twee collega's vergezeld een vlucht van Batavia naar Melbourne in een Fokkervliegtuig, zoodat de streken en de atmosfeer aldaar hem niet geheel onbekend waren, met het oog op de Melbourne-race. Na dien datum kwam hij in dienst der K.L.M. en maakte hij, tezamen met Parmentier, verschillende Indië-vluchten.

Mecaniciën *Bouwe Prins* werd geboren te Den Helder in het jaar 1901 en diende oorspronkelijk bij de marineluchtvaart als vliegtuigmaker. Op 13 April 1931 kwam hij in dienst bij de K.L.M. en maakte op 8 Juni 1932 zijn eerste Indië-vlucht met Parmentier en heeft er sindsdien negen gevlogen.

Als marconist aan boord van de Uiver was aangewezen *Cornelis van Brugge*, die een en dertig jaar oud, sinds einde 1931 bij de K.L.M. in dienst is en sindsdien reeds 10 Indië-vluchten maakte. Voordat hij bij de K.L.M. in dienst trad was hij bij Radio Holland en marconist aan boord van Nederlandsche koopvaartschepen.

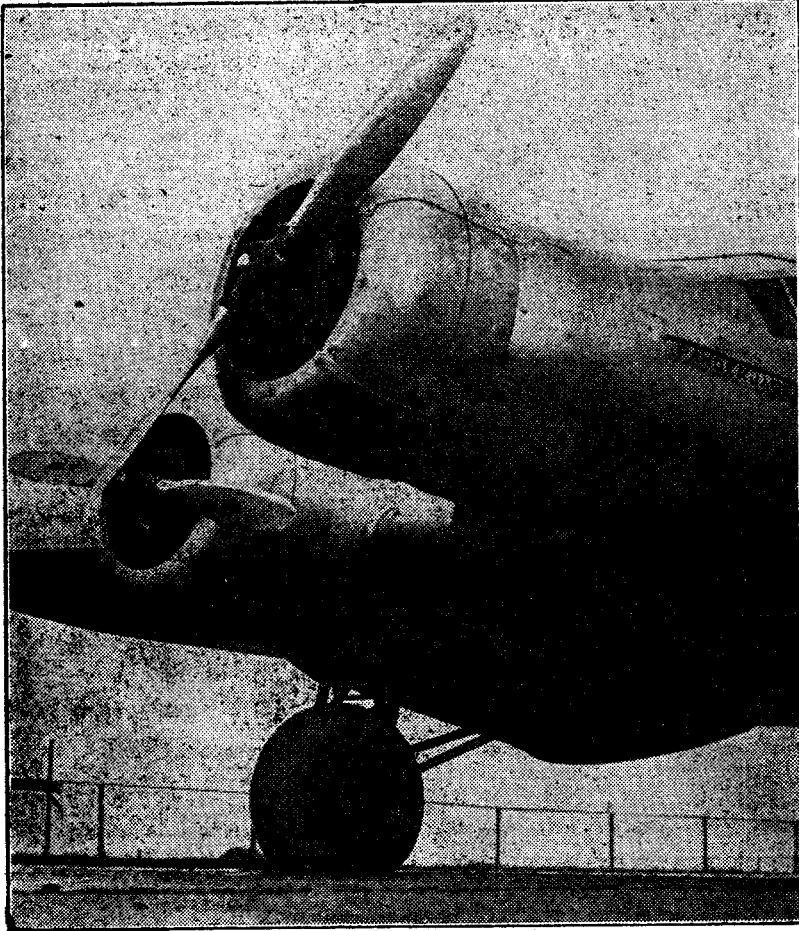
Nadat de bemanning voor de laatste maal was gekiekt, namen zij afscheid van hun familie en verdwenen zij in de cockpit.

Het water op het beton stooft onder de zoemende motoren weg, of een plotselinge stormwind over de vlakke gierde.

---

---

## DE HOLLANDERS GAAN!



De zoo jammerlijk verongelukte „Panderjager”  
de trots van constructeur Slot.

## DE HOLLANDERS GAAN!

De sirene van Schiphol begon te loeten.

De wielen kregen vaart, het toestel gleed weg, de menschen juichten en zwaaiden.... toen, plots, stopten de motoren en de „Uiver” gleed weer naar den grond.

Langzaam taxiënd hobbelde hij naar de gebouwen van den technischen dienst en de verbaasde toeschouwers begrepen, dat Parmentier een kleine storing had ontdekt, die hij, veiligheids-halve, gaarne zag weg gewerkt.

Maar er bleek niets defect.

De bemanning stapte wederom in. Opnieuw zette de „Uiver” zich in beweging, steeg snel omhoog en verdween in den somberen, grauwen morgen.

Gevaren, spanning, het onbekende tegemoet.

De Panderjager, het tweede Nederlandsche toestel van de Mac Robertson race, zou te ongeveer elf uur dienzelfden morgen vertrekken.

Vroolijk en tintelend scheen nu de zon. De lucht was helderblauw. De wind woei frisch en koel.

De belangstelling was op dit latere morgenuur groeter geworden en tal van autoriteiten vulden de terrassen en het middenveld.

In den hangar kroop de heer Slot, de constructeur van den „Panderjager” overal tusschendoor om zijn stoere machine aan een laatste inspectie te onderwerpen.

Klokslag half elf werd de machine naar buiten gerold, getrokken door een tractor, gevolgd door alle aanwezigen en hetzelfde leventje van dien morgen begon. Filmoperateurs, journalisten en fotografen drongen op en de piloten werden van alle kanten geknipt en ondervraagd.

Het verschil in uiterlijk tusschen de beide bemanningen was groot! De K.L.M.'ers staken frisch en monter in hun keurige uniformen, de Panderjagers droegen slappe, doorweekte hoedjes

---

## DE HOLLANDERS GAAN!

en een wapperende regenjas, alsof zij, in plaats van een race over drie werelddeelen te beginnen, eventjes een routje maakten naar Alkmaar retour!

Maar dat deed aan den moed dezer mannen niets af. Want alle drie waren zij voor hun taak ten volle berekend.

De gezagvoerder van den Panderjager was *Gerrit Geysendorffer*, kortweg „Gijs” genoemd onder z'n collega's, een der oudste piloten van de K.L.M., beroemd door de vlucht die hij maakte met den Amerikaanschen millionair Van Lear Black, eenige jaren geleden. Hoewel in dienst van de K.L.M. kon hij, met toestemming der directie, ook elders, waar dit gevraagd werd de helpende hand toesteken en kon hij in het jaar 1933 de beroemde en door tegenslagen zoo droevig verloopene Kerstvlucht naar Indië maken in hetzelfde toestel, als waarmede hij thans aan de Melbournrace deelnam, welk toestel in die dagen nog „Postjager” genoemd werd.

De tweede bestuurder van den Panderjager was *Dirk Asjes*, militair vlieger, de laatste jaren verbonden aan de Nederlandsche Luchtvaartschool te Rotterdam, eveneens bekend door z'n deelname aan de mislukte Kerstvlucht.

Marconist *Pieter Pronk* was sinds 1931 in dienst der K.L.M., waarvoor hij reeds 14 Indië-vluchten gemaakt heeft.

Constructeur Slot maakte een einde aan het gefotografeer en afscheid nemen. Hij duwde de bemanning de cockpit in, onder gejuich verdwenen ze in de cabine, terwijl als laatste Slot zelf, die de reis tot Mildenhall zou medemaken, in het vliegtuig verdween. De motoren begonnen te ronken, het vliegtuig trilde en rilde, de stootblokken werden weggeschoven en met een sprong stootte de machine vooruit, rolde over het veld, zette den kop tegen den wind en kwam langzaam los van den grond.

---

## DE HOLLANDERS GAANI

Hoog in de lucht lagen ranke, militaire Fokkerjagers op wacht, om den Panderjager op te vangen en een eindweegs te vergezellen.

Tot tweemaal toe joeg de machine over het veld, nagestaard door de bewonderende blikken, dan zette zij koers richting Den Haag, de militaire vliegers ver achter zich latend.

De reis was begonnen.

De geweldige race.

---

---

## HOOFDSTUK VII

### DE HOLLANDERS ZIJN ER!

**D**e Hollanders zijn er!"

„De Hollanders zijn er!!”

Dit was de algemeene kreet op het vliegveld van Mildenhall, toen op dien Dinsdagmiddag 16 October 1934, de „Uiver” tegen half vier neerstreek op het grasgroene terrein.

Maar nauwelijks raakten de wielen van den „Uiver” den grond of tegen den horizont kwam de ranke silhouet aangieren van den „Panderjager”.

Weer stroomden journalisten, fotografen en beambten toe en maar pas stond de Uiver-bemanning voor het toestel op den grond, toen de Panderjager neerstreek.

De Uiver had dien middag het record over den afstand Amsterdam—Londen gebroken, door het te vliegen in den tijd van 85 minuten en een gemiddelde snelheid van driehonderd twintig Kilometer per uur.... maar nauwelijks was dit bekend of het bleek dat de „Panderjager” denzelfden afstand had gevlogen in 81 minuten en dus het „Uiver”-record met vier minuten verschil geslagen had!

Redenen om te juichen.

Redenen bij de concurrenten voor vrees!

Van alle zijden stroomden de mededingers nu toe, kreten van bewondering klonken overal luide op, men hing aan de toestellen als vastgekleefde vliegen.

Na van alle zijden te zijn gefotografeerd begonnen de Hollanders op hun beurt de toestellen hunner concurrenten te bezichtigen. Bewondering en woorden van lof zijn niet van de lucht. De kameraadschap na de eerste kennismaking is direct beklonken en hartelijk.

Het gezelschap heeft zich naar de clubtent der Engelsche vliegers begeven en de stemming is spoedig luidruchtig en tof!

Vliegers zijn groote, wilde jongens.

---

## DE HOLLANDERS ZIJN ERI

In hun oogen glanst de bekoring van verre einders, de lust naar het avontuur.

Om hun mond zweeft de lach van bravour en durf en jongensstreken.

„Dat is onze grootste en gevaarlijkste concurrent”, zoo sprak constructeur Slot van den „Panderjager”.

Hij stond met zijn „jongens” om zich heen voor den hangar van het vliegveld van Mildenhall en wees naar het toestel „Airspeed” van den Amerikaan Capt. Neville Stack.

„Maar misschien dat die drie „Comets” voor een verrassing zorgen”, vervolgde hij weer.

De „jongens” vielen hem bij of zwegen ertoe en sloegen schuinsche blikken naar den hangar waarin de „Panderjager” stond opgeborgen, broederlijk naast den „Uiver” gerold.

Hij is weer tot in de puntjes gereed gemaakt, de „Panderjager” of de oude „Postjager” zoo ge wilt. In de bagageruimte is een benzinetank ingebouwd om zodoende over langere afstanden te kunnen vliegen, zonder te moeten dalen.

Men geeft hem een prachtige kans.

Men vreest hem!

Den volgenden middag bezocht de bemanning van den „Panderjager” de groote paardenrennen te Newmarket. Geysendorffer „zette” op een paard.

En won!

Het geluk was met hem.

De voortekens gunstig.

---



## HOOFDSTUK VIII

### DE DOUGLAS DC 2 „UIVER”

**S**neller en steeds sneller gaat het verkeer!

De wereld heeft haast.

De zakenmensen hebben haast. De post heeft haast.

Wij willen 's morgens van Amsterdam naar Londen, of naar Parijs, of naar Berlijn en wij willen 's middags weer thuis zijn.

De brief die naar Indië moet, moet vlugger dáár zijn.

De zending, die in de magazijnen van MacRobertson klaar staat voor Londen, moet vlugger weg.

Dus sneller nog.

Over een grooteren afstand.

De snelheden, die enkele jaren geleden maar door race-vliegtuigen kon worden behaald, moeten thans kunnen gelden als normaal-kracht voor gewone verkeersvliegtuigen.

Amerika, het land met de enorme afstanden tusschen de groote belangrijke steden, zag zich van meetaf aan gedwongen om vliegtuigen te bouwen, die op steeds grootere snelheden waren ingesteld en zoo behoeft het eigenlijk ook geen verwondering te baren, dat de snelste verkeersmachine ter wereld de Douglas D C 2 „Uiver” in de Douglasfabrieken te Santa Monica in Californië, gebouwd werd.

Hoeft het geen verwondering te baren dat de vooruitstrevende K.L.M. zulk een machine heeft aangekocht op den langsten lucht-passagiersdienst der wereld van Amsterdam naar Batavia.

De „Uiver” is een verkeerstoestel met twee motoren. Het kan vervoeren: veertien passagiers, twee piloten, een marconist en een steward, dat is een man zooveel als hofmeester, die voor de ververschingen zorgt tijdens de vlucht.

De cabine is weelderig en ruim gebouwd. De wanden zijn bekleed met geluiddempende platen, zoodat het gedonder der twee 700 P.K. motoren niet tot de reizigers doordringt.

## DE DOUGLAS DC 2 „UIVER“

Deze twee machtige motoren stellen den „Uiver“ in staat om op een hoogte van 2100 Meter een snelheid te behalen van 338 K.M. per uur!

Als bijzonderheid komt daar nog bij, dat de „Uiver“ indien noodig, op één motor kan stijgen en vliegen. Bij proeven die hiermede werden genomen vloog men op één motor een afstand van 400 K.M., dus ongeveer van Amsterdam naar Parijs!

De beide vleugels hebben door hun constructie wel de meeste aandacht getrokken in de vliegerswereld, daar zij, door een speciale vinding van den constructeur, zeer licht zijn en zeer sterk.

Zes jaren lang werden uitgebreide en wetenschappelijke proeven gedaan, tot eindelijk de vorm gevonden werd, waarmede thans de „Uiver“ vleugels gebouwd zijn.

Door verschillende verbindingen aaneen te bouwen — de vleugels der groote vliegtuigen zijn altijd hol, daar zij anders natuurlijk te zwaar worden — verkreeg men het prachtige resultaat, dat zij niet „fladderden“, iets wat het grootste gebrek is bij de meeste vliegtuigvleugels, vooral aan de beide uiteinden en waardoor de machine een belangrijk geringere snelheid kan maken.

Door nu in den vleugelromp vele vakken naast elkander te bouwen verkreeg men dat de vleugel wat men noemt „stijf“ werd.

De bovenzijde van de „Uiver“-vleugels bestaat uit zware, gegolfde platen, die stevig zijn vastgeklonken onder een gladde opperhuid.

In den voorkant der vleugels zijn de geweldig-sterke motoren ingebouwd, vlak naast den romp van het toestel.

Deze motoren zijn vanuit de cockpit gemakkelijk te bereiken.

De reusachtige benzinereservoirs, namelijk twee van 680 liter en twee van 295 liter — in het geheel dus 1950 liter! — zijn in den vleugel gebouwd. De ruimten, waarin deze tanks liggen,

---

---

## DOUGLAS DC 2 „UIVER“

zijn natuurlijk veilig afgeschermd, terwijl er geregeld versche lucht doorheen komt.

Natuurlijk hebben zij ieder hun benzinemeter, zoodat de piloot ten allen tijde kan lezen hoe het met den voorraad van zijn benzine staat.

Indien bij het tanken, het innemen van nieuwen benzinevoorraad, hetgeen haastig en ruw geschiedt, benzine gemorst wordt, dan kan deze toch niet in den vleugel terecht komen, en geen gevaar opleveren voor brand of anderzins.

De romp van de vleugels van den „Uiver“ zijn geheel vervaardigd uit duraluminium, het sterkste en lichtste metaal dat er bestaat en dat voor de vliegtuigen als het ware het neusje is van den zalm!

De verdeeling, of de plattegrond van den „Uiver“-romp, is als volgt: geheel voor in den neus van den romp bevinden zich twee landingslichten en een opening voor het inlaten van lucht, welke door het luchtververschingssysteem verwerkt en verspreid wordt. Daarachter bevindt zich de bestuurderscabine ofwel de cockpit voor de piloten. Van de cabine uit kan men door een speciale deur tot in den neus van den romp komen, waardoor de achterzijde van het instrumentenbord bereikt en gecontroleerd kan worden, ook tijdens het vliegen.

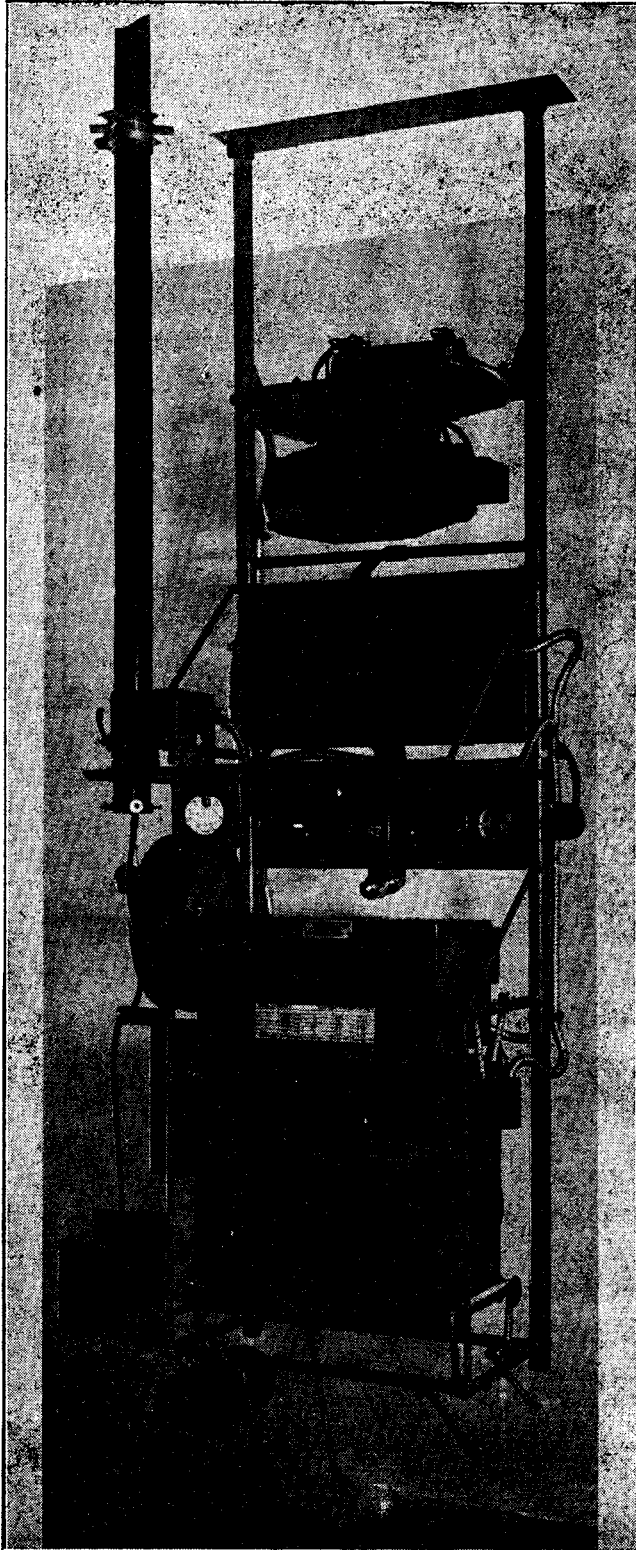
De cockpit van den „Uiver“ ligt vóór den grooten vleugel en vóór het vlak van de schroeven. Op deze wijze hebben de beide piloten een zeer vrij uitzicht en kunnen zij de uittrekbare wielen van het landingsgestel, indien zij uitgelaten zijn, zien, een voordeel dat tijdens de vlucht, gezien de mankementen, die de andere vliegers hadden, zeer groot is!

De ramen van de cockpit zijn vervaardigd van onsplinterbaar glas, zij sluiten geheel de cockpit af en enkele ervan kunnen geopend worden. Gedurende de vlucht kunnen zij aan den buitenkant worden gereinigd, iets wat na onweersbuien, sneeuwstormen en dergelijke, van groote beteekenis is

In het dak is een noodluik aangebracht, waardoor de piloten bij brand of gevaar de cabine kunnen verlaten.

---

---



Het Philips' radio ont-  
vang- en  
zendappa-  
raat van den  
„Uiver”,  
waarmede  
ook alle  
indië- vlieg-  
tuigen van  
de K. L. M.  
zijn uitge-  
rust.

## DE DOUGLAS DC 2 „UIVER“

De besturing van den „Uiver“ is dubbel, zoodat twee piloten tegelijkertijd kunnen vliegen!

Achter de cockpit ligt de ruime en gerieflijke cabine voor de passagiers, in het geheel 8.03 Meter lang, 1.68 Meter breed en 1.91 Meter hoog. Er zijn veertien zitplaatsen, iedere passagier heeft een eigen venster van onsplinterbaar glas en voorzien van gordijnen.

Boven zijn fauteuil bevindt zich een leeslampje, dat hij zelf kan aan- en uitdoen. Verder heeft hij tot zijn beschikking een aschbakje, lunchplankje, een signaalknop voor den bediende en.... natuurlijk het onmisbare luchtziektezakje.

Evengoed als de meeste menschen tijdens een zeereis „zeeziek“ worden, worden de meeste passagiers, en vooral zij, die voor het eerst meegaan, „luchtziek“, een ziekte die bijna dezelfde is en daar men in een vliegtuig niet over de reeling kan gaan hangen om z'n maag eens wat „op te luchten“, heeft men deze zakjes naast zijn stoel, waarin men hetgeen de maag te veel had netjes deponeert!

Tusschen de twee rijen verstelbare fauteuils is een breede gang, die naar de cockpit leidt en naar.... het buffet dat achter in de cabine is ingebouwd.

Achter de cabine bevindt zich een ruime toiletinrichting, met geheel verchroomd waschbekken en drinkwaterreservoir.

De cabine, de cockpit en het toilet worden geheel electrisch verwarmd, terwijl de passagiers den warmtegraad zelf kunnen regelen .

Rest nog de bagageruimte te noemen, die zich bevinden tusschen de cockpit en de cabine en die door een groote deur van buitenaf zijn te bereiken, in den linkerzijwand van den romp. Hierin wordt de post bewaard.

Een tweede bagageruim bevindt zich achter in den romp en tesamen hebben zij een inhoud van ruim vijf kubieke meter.

Maar misschien wel het voornaamste onderdeel in zulk een

## DE DOUGLAS DC 2 „UIVER“

moderne verkeersmachine als de „Uiver“ is het radio-ontvangen zendstation, handige, speciaal gebouwde toestelletjes, die in de vliegtuigen gemakkelijk geplaatst kunnen worden .

De bediening ervan ligt geheel in de handen van den marconist en die is onder de bemanning nog niet zoo'n min personage!

Van de twintig aan de Mac Robertsonrace deelnemende vliegtuigen, hadden slechts vier een radio-installatie aan boord, een feit, dat tot veel critiek aanleiding kon geven, want voor de veiligheid en de betrouwbaarheid op de groote verkeerslijnen en zeker bij een dergelijke wedvlucht is de radio onmisbaar. .

Welk een genot en welk een voordeel zou de „Uiver“ daar niet van hebben in den angstigen nacht toen hij, vlak bij Melbourne in een onweersbui verdwaald, een noodlanding moest maken bij Albury!

Met een radio-installatie aan boord is de piloot altijd in staat om te informeeren naar de gesteldheid van het weer in de streken, waar hij over heen moet vliegen.

Iedere groote luchthaven heeft z'n aparte seinkamers, waarin bekwame marconisten voortdurend met de vliegeniers in verbinding staan.

Voor al bij het landen in het duister is de radio voor den vliegenier van onschatbaar belang.

Om de juiste plaats te bepalen waar de vliegenier zich bevindt, het zogenaamde „peilen“, gaat hij als volgt te werk. Hij informeert bijvoorbeeld bij den marconist van Schiphol waar hij zich bevindt. Deze geeft antwoord, hetgeen hij doen kan omdat hij kan nagaan uit welke richting het geluid van den vliegtuig-radiozender vandaan kwam. Intusschen heeft de vliegenier ook den marconist van het vliegveld Twente b.v. om inlichtingen gevraagd en ook deze is in staat hem die te geven. Nu worden de beide richtingslijnen, die de antwoordende vliegveldstations gegeven hebben op de kaart gebracht en precies op

---

## E DOUGLAS DC 2 „UIVER“

het punt waar deze lijnen elkander snijden bevond zich het vliegtuig op het oogenblik van zijn verzoek.

De marconist brengt nu den bestuurder daarvan op de hoogte en deze bepaalt daarna de richting die hij aan het vliegtuig geven wil.

Het radiozend- en ontvangtoestel, waarmede zowel de „Uiver“ als de „Panderjager“ waren uitgerust, was een Philips N.S.F. VR 5 installatie, met welk apparaat alle Holland-Indië-vliegtuigen van de K.L.M. zijn uitgerust.

---

## HOOFDSTUK IX

### CONCURRENTEN I

**T**oen de dag van het vertrek, dat bepaald was op Zaterdagmorgen 20 October 1934, begon te naderen en de toestellen der twintig deelnemers broederlijk bijeen stonden in de hangars van het militaire vliegveld van Mildenhall, begonnen de couranten der geheele wereld de kansen der verschillende deelnemers te bespreken, werden de voornaamste concurrenten genoemd en fabelachtige weddenschappen afgesloten.

Over het algemeen werden de Nederlanders voor de gevaarlijkste concurrenten gehouden, voornamelijk door hun prima machines en hun jarenlange ervaring, opgedaan in de Indië-route.

Maar daarnaast kon men van het echtpaar Mollison, dat een der drie uiterst snelle „Comet“-vliegtuigen, speciaal voor de Melbourne-race gebouwde Engelsche machines, zou vliegen de meest sensationeele dingen verwachten.

Maar ook de piloten C. W. A. Scott en Th. Campbell waren voor geen geruchtje vervaard.

Dat deze Scott lang niet de eerste de beste was, bewees hij door den afstand Engeland-Australië reeds tweemaal in een recordtijd af te leggen.

Scott was geboren op 13 Febr. 1903 te Londen. In 1922 reeds kwam hij bij de Engelsche luchtmacht, negentien jaren oud en in het jaar 1926 nam hij dienst als verkeersvlieger boven Australisch gebied.

Den afstand Londen—Melbourne kende hij dus zeer goed en hij was als geducht mededinger te vreezen.

Hij is 1.80 lang en was vroeger een uitstekend bokser, zoodat hij niet tegen een uiterste krachtsinspanning zou opzien, indien de luchtrace dit van hem zou vergen.

Campbell Black, de metgezel, die met Scott den langen tocht zou maken, was een langen afstand-vlieger van de beste soort en menige trophée werd door hem met z'n beroemde vluchten reeds gewonnen.



## CONCURRENTEN!

Deze beide mannen, die de handen ineen zouden slaan bij hun poging naar succes, waren voor de Nederlanders niet te onderschatten concurrenten!

Vooraf op het gebied van snelheid waren zij geducht, want hun „Comet“-toestel was, vergeleken bij den „Uliver“ en den „Panderjager“ een vliegende benzinebus, een race-auto bij een luxe autobus, een „gilletmesje met een zitplaats“!

De „Comet“ was heelemaal op snelheid gebouwd. De cockpit erg klein en nauw en ongerieflijk, het uitzicht door het mica-dakje boven de hoofden der vliegers beperkt en lang niet voldoende.

De piloten moesten achter elkander gaan zitten, ingeklemd in den stuurstoel, waaruit men zich niet verwijderen kon, alvorens een nieuwe landingsplaats was bereikt.

Iedere plek van het vliegtuig was benut voor benzine en nogmaals benzine. Snelheid, en nogmaals snelheid was hun doel.

Van de talrijke Amerikanen, die oorspronkelijk inschreven voor de race, was een der weinigen die waren opgekomen de nieuwe Boeing-machine van kolonel Roscoe Turner en Clyde Pangborn, welke machine eveneens als een der snelste vliegtuigen gold.

In Amerika is het vliegen veel meer een sport dan bij ons en kolonel Turner was in zijn land een der beroemdste wedstrijdvliegers, die geen enkele race liet passeeren.

Maar... hij had nog een bijzonder en eigenaardig zwak... evenveel en misschien meer nog dan van vliegtuigen en motoren houdt hij van steeds nieuwe uniformpakken, welke hij op iederen dag van de week met een ander verwisselt.

Voor de gelegenheid van de Melbournrace werd de snelle Boeing verkeersmachine van speciale benzinereservoirs voorzien, opdat hij de grootst mogelijke snelheid kon maken.

Maar deze vlieger ging niet op en de extra tanks moesten worden afgebroken of verzegeld en Turner besloot het laatste te doen.

## CONCURRENTEN I

De deelname van deze machine aan de race geschiedde geheel uit zakelijk oogpunt, omdat de Amerikaansche Boeing-fabrieken in Europa een nieuw en grooter afzetgebied zochten voor hunne machines.

Een andere concurrent, hoewel toch niet direct gevaarlijk te noemen, was de jeugdige Australier James Melrose, twintig jaar oud, dus eigenlijk nog een jongen.

Zijn moeder had voor de Mac Robertson-race ingeschreven met een 120 P. K. Leonard Moth machine, een „Davidje” dus vergeleken bij de 1400 P. K. der twee „Uiver” motoren.

James Melrose, die in het jaar 1933 pas voor de eerste maal van zijn leven vloog, toonde al direct bijzondere kwaliteiten te bezitten en vestigde reeds een record met een vlucht rond Australië, die hij volbracht in vijf dagen en 11 uur.

Om nu „zoo goedkoop mogelijk” naar Londen te kunnen komen en om meteen de route van de race te leren kennen, was hij in de maand September 1934 op een goeden dag heelemaal in z'n eentje te Port Darwin in het kleine Puth Moth vliegmachientje geklommen, dat zijn moeder speciaal voor dezen overtocht voor hem had gekocht! Hij had slechts tachtig gulden op zak en toen hij in Londen aankwam had hij er nog achttien van over!

Natuurlijk had hij de benzine niet hoeven te betalen! Zijn aankomst op Croydon, het vliegveld van Londen, was uiterst sensationeel.

Op den middag van 28 September, toen een schare belangstellenden de prachtige Fokkermachine F 36, het reusachtige, nieuwe toestel van de K. L. M., stond te bewonderen en bezien, kwam daar plotseling een kleine machine uit de wolken gevallen en taxiede hobbelen over het veld.

Uit de cockpit kwam een blonde jongen gekropen, onverschillig en zichtbaar vermoeid.

Een beambte schoot haastig toe.

---

---

# ONCURRENTEN!



Scott en Campbell, de winnaars van de  
snelheidsrace.

## CONCURRENTEN I

„Waar komt u vandaan, mijnheer, als ik mag weten?”

„Uit Australië!”

De ambtenaar meende dat hij voor den gek werd gehouden, maar uit de papieren bleek weldra de waarheid van wat James had gezegd.

Terloops, haast zonder interesse, informeerde James nu of hij misschien een record had gebroken.

Men toog ijverig aan het rekenen en becijferen en inderdaad, het bleek dat de twintigjarige James 't beroemde record van Jim Mollison, die er acht dagen en twee en twintig uur over had gedaan met *dertien* uren had gebroken!

Des avonds drukten de Engelsche couranten dit feit met vette koppen af. James was beroemd, en met één slag populair geworden!

En zóó werd hij, hoewel zijn machine slechts 120 P.K. bezat, een ernstige mededinger, door z'n lef, z'n jeugdigen moed.

Vrijdag 19 October 1934 brak aan.

Den volgenden morgen zouden de twintig deelnemers starten.

Mildenhall was volgepropt met journalisten, fotografen, film-operateurs, nieuwsgierigen uit alle deelen der wereld.

Op den ochtend van dien Vrijdag klinkt plotseling de kreet: „Brand! Brand!!”

En voor den hangar waaruit de „Comet” van Scott naar buiten is gereden, slaan felle vlammen uit den neus van het toestel.

Mecaniciens rennen toe.

Werpen water.

Dooven de vlammen uit.

Het toestel mankeerde niets. Er was geen enkel onderdeel beschadigd. Maar zou de moedige Scott de race wel durven beginnen met dit benzine-kistje dat zoo ontvlambaar bleek?

## HOOFDSTUK X

### DE AVOND VOOR HET VERTREK

**D**e belangstelling van de geheele wereld voor den monsterwedstrijd was enorm en op Vrijdag 19 October 1934 stroomde van des morgens in alle vroegte een geweldige stroom belangstellenden toe, in extratreinen, in autobussen, in autos, per fiets, te voet, over water en land.

De K. L. M. had om de Nederlandsche enthousiasten te gerieven speciale vergunning gevraagd en verkregen om haar luchtlijn dien dag tot Mildenhall te mogen verlengen en des morgens te acht uur vertrok het eerste toestel erheen, terwijl des middags een extra toestel de belangstellenden er heen bracht.

In de hangars werkten zwermen monteurs en mecaniciens om de laatste hand te leggen aan de toestellen, en er hing een sfeer van nervositeit en fantastische haast.

Met de „Snip”, het extra toestel van de K. L. M., vertrokken, behalve technische autoriteiten en belangstellenden, ook de beide „Uiverpassagiers”, de bankiers P. M. J. Gilissen en R. J. Dominie naar Mildenhall en te 12.15 uur des middags precies werd het vertreksein gegeven.

Onder de passagiers bevond zich de beroemde Nederlandsche vliegtuigbouwer Anthony Fokker, die bij den start natuurlijk wilde tegenwoordig zijn, hoewel hij van de race weinig heil of voordeel verwachtte.

Volgens hem was degene, die het meeste nut zou trekken van de reclame die van den wedstrijd zou uitgaan, niemand anders dan de uitschrijver ervan Mac Robertson!

Hoewel deze bewering van onzen vliegtuigbouwer wel wat al te kras was.

Op den middag van 19 October arriveerde plotseling met zijn eigen vliegtuig op het Mildenhall terrein de Prins van Wales,

## DE AVOND VOOR HET VERTREK

die de toestellen kwam bezichtigen en vol belangstelling was voor de vliegers.

Er was aangekondigd dat het Engelsche koningspaar, dat de paardenrennen van Newmarket dien middag had bezocht en waar onze Panderjagerpilot Geysendorffer nog een prijs had behaald, een bezoek zou brengen, vrijwel onverwacht, aan het vliegveld, op welk bericht de machines allen uit de hangers naar buiten werden gerold en de drukte en stroom van nieuwsgierigen haast nog driemaal zoo groot werd.

De heer Plesman, de directeur van de K. L. M., was op het vliegveld aanwezig en zou het Koninklijke echtpaar, indien zij daartoe bereidheid toonden, rondleiden om de Nederlandsche machines te bezichtigen.

Onder stormachtig gejuich betrad de Engelsche koning met Zijne gemalin 't terrein en aan de bemanningen van den „Uiver” en „Panderjager” viel de hooge eer te beurt, een bezoek te ontvangen van den Koning en de Koningin van Engeland en van den Prins van Wales. Zij lieten zich voorstellen aan de bemanning, drukten hun de hand en onderhielden zich met hen op geanimeerde wijze.

De Koning was vol bewondering, vooral voor den „Uiver”, dien hij bezichtigde, terwijl de Koningin bijzonder de comfortabele fauteuils en de ruime cabine prees.

Intusschen vergden de laatste voorbereidingen voor den start, die den volgenden morgen om half zeven zou beginnen, zware zorgen en moeiten.

De groote tent, die speciaal voor de journalisten was gereserveerd, zat stampend-vol hard zwoegende journalisten. Schrijfmachines tikten dor en droog. Kreten en roepen weerklonken. Van buiten kwam het gonzende donderen van proefdraaiende motoren, terwijl in de tent door den luidspreker die daar was opgesteld de stemmen gierden van degenen, die bezig waren met

---

---

## DE AVOND VOOR HET VERTREK

een proef van den start en zich boven de drukte verstaanbaar wilden maken.

Aan een groote tafel, waarop geweldige routekaarten lagen uitgespreid liet een vliegenier zich de bijzonderheden uitleggen door een Amerikaan en het bleek dat de vlieger er eigenlijk nog maar weinig van afwist.

In den ingang der tent, de handen diep weggestoken in de zakken van z'n overall, stond smeurig en bemorst met benzine en vette olie, de Engelsche deelnemer, Neville Stack, zalig glimlachend z'n „Airspeed” machine te bekijken.

Blij dat de dag van vertrek eindelijk aanbreken zou, blij dat aan z'n maandenlange zorgen eindelijk een einde zou komen.

Want als iemand zorgen en moeiten eraan had besteed, als iemand schier onoverkomelijke hindernissen overwonnen had, dan was hij dat toch zeker, Neville Stack, die met precies zestig gulden in zijn bezit besloot mede te vliegen in den wedstrijd!

Maar hoe aan een nieuwe machine te komen?

Geen nood. Neville ging op stap, klopte aan bij de vliegtuigbouwers die hij op het oog had en na een onderhoud van eenige uren, wandelde hij, het hoofd diep gebogen, weder de straat op, want hij wist nu dat die machine bijna 50.000 gulden kosten moest.

En... hij moest vooraf 1500 gulden storten.

Hemel en aarde werden in beroering gezet.

Een vriend leende 1500 pop, de bouwers konden beginnen en nu ging hij met een lantaarntje op stap om dengene te vinden, die 50.000 gulden missen kon!

Overall klopte hij aan.

Overall gingen de deuren weer dicht.

Z'n zakken bleven leeg.

Tot eindelijk hij den heer S. Turner bereid vond hem 18000 gulden te geven, op voorwaarde dat Turner als tweede bestuurder zou meegaan.

„Goed!”, riep Neville en 18.000 gulden had hij al in zijn bezit.

---

---

## DE AVOND VOOR HET VERTREK

Maar daarmee was hij nog niet gereed en opnieuw werd bij de vliegtuigenbouwers getracht om de kosten omlaag te drukken. Maar zonder resultaat. Daar kon nog geen stuiver van af!

Weer opnieuw ging Neville op stap. En inderdaad hij vond een goeden geest, die hem de twee motoren cadeau deed. Een ander schonk de stuurinrichting, een derde een complete radio-installatie. . . .

Maar toen liep het vast!

Méer kreeg hij niet los. . . . maar nu lieten de bouwers blijken dat ook zij te vermurwen waren en men kwam overeen dat de resteerende som in termijnen zou worden voldaan.

Maar nog ontbrak hem een som van zesduizend gulden ongeveer voor verzekering, olie, benzine. . . . nergens kreeg hij steun en de wanhoop nabij besloot hij zich toch nog terug te trekken!

Maar als de nood het hoogst is, is de redding het dichtst nabij. En de redding kwam. Op het laatste nippertje nog en Neville zuchtte van voldoening en van ontroering.

Aan dit alles dacht hij dien laatsten middag terug, staande in de opening van de rumoerige tent en op het vliegveld stond trots zijn machine!

Een schilder stond op een trapje, dat tegen den romp was geplaatst en schilderde met groote zwarte letters een reclame voor. . . . Nuggett schoensmeer!

Dat bracht hem geld in de la! De gewiekste Neville wist dat hij nadien nog veel moest betalen! Zijn „Airspeed” was de eenige machine, die aan „reclame” deed, maar zou er wel één bij zijn, die zóó voor z'n centen had moeten vechten?!

Het is avond.

De avond vóór het vertrek.

Altijd door stroomen van alle kanten nieuwsgierigen naar het militaire vliegveld toe en Mildenhall kan den stroom niet verzetten.



## E AVOND VOOR HET VERTREK

Op het vliegveld zijn tenten opgericht; daarin zullen de vliegers als zij tenminste nog tijd daartoe hebben, overnachten, want nog altijd kruipen en wringen zij tusschen de vliegtuigen rond, kloppen hier, kloppen daar, smeren hier, smeren daar, zij kennen geen einde.

Monteurs rennen heen en weer over het veld, lampen branden fel, lampen branden ros en zwak, dat zijn de looplampen van de monteurs, die nog werken.

De menschen stellen zich geduldig op langs het terrein. Zij weten dat zij er zullen moeten overnachten. Maar geen nood! Er zijn er die veldstoeltjes hebben meegebracht, heele pakken met brood, koffergramofoons, mondharmonica's, bier, champagne, wijn, limonade.

Hevig wordt er gedampt en gerookt. Dat houdt den slaap weg. En om beurten beginnen de groote troepen van jongens, die met honderden vlak langs het vliegveld staan opgesteld, te zingen en te hossen.

De nacht valt in.

Ergens op een der hoeken van het veld speelt lustig een grammofoon en staan tal van paren te dansen. Zij zijn in avondtoilet. De nacht is koud en om niet te verstijven kunnen zij niets beters doen dan maar dansen!

Vanaf het vliegveld klinken de kreten van de monteurs. In de tenten wentelen de piloten zich om in een korten, koortsachtigen slaap. Langs het veld zingen, roepen, praten, rooken, drinken, dansen de menschen.

Jongens schieten stoeiend overal tusschendoor of staan met brandende blikken het werk der mecaniciens te bekijken.

De hemel is zwart.

Aan den verren horizont flikkert van tijd tot tijd de schichtige bliksem.

---

## HOOFDSTUK XI VERTROKKEN!

**Z**aterdag 20 October 1934.

De dag, die in de geschiedenisboeken der luchtvaart tot in verre jaren zal worden genoemd.

De dag, die aan de schooljongens der toekomst in het hoofd gepompt zal worden onder de volgende woorden:

„Op 20 October van het jaar 1934 na Christus vlogen de Hollanders naar Melbourne, Australië.”

Misschien dat de geschiedschrijvers een verdere, korte beschrijving zullen laten volgen. Misschien ook niet. Maar de datum zal van buiten worden geleerd, zooals wij geleerd hebben de datums van de tochten der Oost-Indische Compagnie, van Tromp, van Piet Hein, van Michiel de Ruyter.

In de dagen van Tromp vochten de koppige bewoners der Vereenigde Provinciën met Engeland om den voorrang ter zee.

Ten tijde der roemrijke K.L.M., ten tijde der wereldbekende piloten als van der Hoop, Smirnoff, Parmentier, Geysendorffer en Moll vochten de bewoners van het kleine landje aan zee met de Engelschen, met de geheele wereld om den voorrang in de lucht.

De tijden waren veranderd.

Maar de strijd om de eerste plaats bleef.

Mildenhall.

Vliegveld.

Zaterdagavond 20 October 1934.

Duizenden en nogmaals duizenden stroomden nog aldoor toe. Auto's kropen als mieren over de smalle, kronkelende wegen, naar één doel:

Extra-treinen werden over het kleine locaallijntje getrokken naar één doel:

---

## VERTROKKEN!

Duizenden paren oogen werden geslagen naar één doel:

den start der twintig toestellen naar Melbourne.

Over de gansche aarde lagen enthousiasten koortsigwakend „nu gaan zij daar ginds weldra starten”.... dan soesden ook zij, vermoeid, weer in, om een uur nadien wederom wakker te schieten en dezelfde woorden te denken.

Drie uur in den nacht.

De menschenmenigte rondom Mildenhall is aangegroeid tot honderdduizend.

Nóg klinken zacht en verward de gramofoons, maar langzaam aan begint het stiller te worden.

Er komt spanning.

Vier uur in den nacht.

Een kreet klinkt op. „Daar zijn ze!”, hij plant zich voort uit duizenden kelen. Halzen worden nieuwsgierig gerekt. Er wordt gedrongen.

Het vliegveld wordt met schijnwerpers verlicht. De hangarsdeuren schuiven open. De eerste toestellen worden naar buiten gerold en stellen zich op, loodrecht op de lijn van de hangars.

Menschen stroomen op het veld.

Beambten. Mecaniciens. Monteurs. De piloten.

Het veld wordt gezuiverd. Wie er niets te maken heeft, wordt onverbiddelijk weggestuurd.

Er valt stilte.

Een beklemmende, nerveuze spanning.

In het Zuidwesten kleurde een donkere, zware wolkenbank de lucht. Een bliksemschicht kronkelde neer. In het Oosten klimt langzaam de bleeke schemering van den dag.

Honderd vijftig duizend menschen zijn nu in de omgeving van het vliegveld bijeen.

Een voor een, beurt om beurt, beginnen de motoren te werken

Een dondering van lawaai.

Brullende geesten uit het nieuwe tijdperk der techniek, trillende vogels, die schreeuwend en grommend hunkeren naar de lucht.

---

## VERTROKKEN!

Op de voor hem bepaalde plaats van den start, staat trillend de Panderjager te ronken.

Plotseling klinkt rondom hem gejaagd en verward geschreeuw.

Mannen schieten toe, hollen weg, per luidspreker wordt de vertegenwoordiger van de fabriek, die de motoren leverde opgeroepen.

Ontsteltenis! Angst! Wat is er gebeurd? Kan hij niet starten?

Tien minuten nadien wandelt de opgeroepen vertegenwoordiger weer weg.

Zes uur.

Kwart over zessen.

De heer Plesman, directeur van de K.L.M., komt glimlachend van de startplaats terug. Hij heeft afscheid van de bemanning genomen. Hij heeft de drie passagiers nog gegroet. Hij heeft ze nog een laatste vermaning medegegeven. Hij is tevreden. Volkomen gerust en voldaan. Tweehonderd zes en vijftig duizend brieven worden met den „Uiver” verzonden.

De echtgenoot van gezagvoerder-piloot Parmentier komt terug. Zij heeft afscheid genomen van haar man. Van zijn compagnons. Van de bemanning.

Door het cabineraampje boven haar fauteuil wuift de Deutsche journaliste-vliegenierster haar gelukkig-lachend nog toe.

Een beetje bleek om den mond.

Van de emotie. Van de ontroering. Van de geweldige spanning.

De zon is tegen den helderen hemel geklommen. De wind waait zacht Zuid West West.

Berichten komen binnen: Londen hemel helder. Uitzicht zeer goed. Noord-West Frankrijk: mist, slecht uitzicht. Wolken laag boven het Kanaal.

Tien minuten vóór half zeven.

Nog vijf minuten.

Nog drie. Nog twee.... Nog één!

Dan!

## ERTROKKEN!

Dan, te half zeven Zaterdagochtend 20 October 1934 taxiet het rappe „Comet” toestel der Mollisons over het veld en stijgt na een langen aanloop op.

Te 6 uur 30 $\frac{3}{4}$  trekt de zware Boeing zich op, op een na de grootste machine.

Te 6 uur 31 $\frac{1}{2}$  de groene „Comet” van Cathart Jones, hij taxiet weg, maar krijgt geen vaart en komt terug naar de startplaats.

Dan: te zes uur 32 $\frac{1}{4}$  schiet met een ruk de „Panderjager” over het veld en verheft zich verbazend vlug naar boven.

Te 6 uur 33 is de „Airspeed” van Neville Stack aan de beurt, maar hij komt niet los van den grond en startte als laatste.

Opnieuw worden duizenden halzen in spanning gerekt als te 6 uur 34 $\frac{1}{2}$  minuut precies de „Uiver” schielijk vooruit snelt en met een korten, fantastisch snellen sprong omhoog is gevlogen en naar den einder verdwijnt.

„Hup, K.L.M.!! Leve Holland!!”, roept, met schorre kelen van ontroering, het groepje belangstellenden uit Holland.

Maar opnieuw is een machine weg. Dan weer een en weer een.

In den koelen morgen ligt een uur nadien het vliegveld Mil-denhall, onwezenlijk stil en verlaten.

Daar rondomheen stroomt de honderdduizendkoppige menigte weg. Slaperig. Vermoeid. Afgemat, nu de spanning hen niet meer geboeid houdt.

Een rumoerige middag.

Misschien nog twee rumoerige dagen.

Maar dan wandelt opnieuw de eeuwig glimlachende schildwacht voor het terrein weer heen en weer.

Dan is de toegang verboden.

Dien ochtend joegen twintig vliegtuigen over Europa. Snelheid. Steeds sneller.

## VERTROKKENI

Om de namen der deelnemers te kennen en de beroemdste ervan te onthouden, volgt hieronder het lijstje van de deelnemers, het startnummer, het toestel waarmee zij vlogen en hun namen.

### DE VLEIETUIGEN EN DE VOLGORDE, WAARIN ZIJ STARTTEN.

Start- nummer	Toestel	Namen der piloten:
63	D. H. Comet	Mr. en Mrs. Mollison
5	Boeing Transport	Col. Roscoe Turner
19	D. H. Comet	Ken Waller en E. H. Fielden
6	Pander S 4	G. J. Geysendorffer en D. Asjes
58	Airspeed A.S. 8	Capt. T. Neville Stack en S. L. Turner
34	D. H. Comet	C. W. A. Scott en T. Campbell Black
44	Douglas D.C. 2	K. D. Parmentier en J. J. Moll
46	Granville Monoplane	Miss J. Cochran en Wesley Smith
33	Lambert Monocoupe	Johan H. Wright
15	Fairey III f	C. G. Davies
62	Fairey Fox	H. D. Gilman
36	Lockheed „Vega”	H. C. Miller en J. Woods
60	D. H. Dragon	J. D. Hewett en C. E. Kay
35	Fairey Fox	R. Parer en G. E. Hamsworth
7	Desoutter Mark II	Lt. M. Hansen
31	Miles „Falcon”	H. L. Brook
2	Miles Hawk (Gipsy III)	Malcolm McGregor en Henry Walker
47	British Klemm „Eagle”	G. Shaw
14	Airspeed Courier	A. L. T. Naish
16	D. H. Moth (Gipsy)	C. J. Melrose

Schiphol.

Radiokamer.

Zaterdagochtend 20 October 1934. Te half zeven uur.

Voor het groote, bruine toestel dat de radioberichten der vlie-

## VERTROKKEN!

gers zoo aanstonds, direct na hun start te Mildenhall zal op gaan vangen, zitten de marconisten en ontcijferen de verwarde teekens.

De minuten kruipen als eeuwicheden voorbij.

Plotseling een gekraak. Een vloed van morse-teekens.

„Daar zijn ze!” en de potlooden der marconisten glijden driftig over het papier.

Zij schrijven op: „6 uur 34½ „De Uiver” is vertrokken uit Mildenhall.”

Minuten verstrijken.

Teekens klinken op. Sterven weg.

De „Panderjager” vraagt berichten. Hij krijgt ze!

De „Uiver” vraagt berichten. Hij krijgt ze!

De radiokamer van Schiphol luistert. Het groote, het gevoelige oor!

Een uur gaat voorbij. Twee uren.

Te half negen dien morgen gaf de „Uiver” bericht.

Op 20 K.M. Noord-Noord-West van Reims.

Heeft de „Panderjager” dit bericht soms ook gehoord? Men zou het zeggen. Want precies vier minuten nadien geeft ook hij zijn positie op. Die zit 24 K.M. Noord-Noord-West van Dortmund.

De marconisten rekenen. Cijferen.

Dan klinkt een kreet:

De „Panderjager” vliegt met 380 K.M. snelheid per uur!

De „Uiver” loopt 280!

## HOOFDSTUK XII IN DE COCKPIT

**E**r hangt een kort, een regelmatig geluid in de cockpit van den „Uiver”, dat boven het rustige ronken der motoren uitklinkt.

Het is het getik der instrumenten.

Toerentellers, oliemeters, benzinemeters, hoogtemeters, snelheidsmeters.

Er hangt het tikken van de morseteekens van den marconist.

Zij vliegen boven het Kanaal. Zij vliegen drie duizend meter hoog.

Zij jagen over Frankrijk; zij stijgen nog steeds. Zwitserland. De Alpen.

Zij stijgen nog steeds.

Zij suizen nu boven pieken en bergtoppen geheel met sneeuw en ijs bedekt, omgeven door witte vachten van wolken, die verblindend wit schitteren en een felle weerschijn van licht hangt in de cabine en in de cockpit.

De passagiers zijn verrast. Zij zijn opgetogen, uitbundig van enthousiasme.

Maar in de cockpit is men koel. Daar is men nuchter. Daar gaat alles zakelijk en kalm zijn gang.

Het is daar ernst geworden. Zooals het ernst is geworden met de heele vliegerij van de K. L. M.

Parmentier en Moll besturen een vliegende luxebus, bemand met passagiers die voor hun snelheid betaalden; vol geladen met brieven en post.

Ernst in de vliegerij.

Een kwestie van cijfers.

Het tijdperk van een luchtvaart, die bestond en dreef op vliegmachientjes van latten, zeildoek en een sputterenden nietigen motor is voorbij.

De tijd van de heldendaden van Jan Olieslagers ligt achter ons.



## DE COCKPIT!

Weg zijn de omgekeerde sportpetten, de romantische vliegerkleppen, de sportbroek en beenkappen, de vuile motorjekker.

Dáár, in de cockpit van den „Uiver” van de K. L. M. zitten vier mannen, in prachtig, kraakzindelijk tenue. Zij zijn kalm. Het is alles becijferd en berekend hoe snel zij zullen vliegen.

Er is zekerheid gekomen. Zakelijkheid, nuchter, berekend verstand.

Zij vliegen niet meer. Zij verkoopen snelheid.

De „Uiver” Douglas DC2 scheert niet meer vlak over de aarde, kerktorens, schoorsteenen, boomen noch bergen vormen een dreigend gevaar. Zij hebben de hoogere luchtlagen gekozen en tegen den tijd dat zij daar of daar moeten landen, duwen zij den ronkende vogel met den neus naar den grond, boren zich door de wolken, zien de aarde in grooter wordende vlakken op zich toegieren, de motor stopt af, zij glijden, zij liggen nu recht, zij cirkelen... een lichte schok, zij staan op den grond.

Rome!

Tien minuten voor twaalven!

Parmentier stapt uit. Z'n oogen tintelen schalks. Hij heeft een list gebruikt. Hij heeft Marseille, waar hij volgens de bepalingen van de handicaprace had moeten landen rechts laten liggen en vloog in één ruk door naar Rome.

Twintig minuten straftijd heeft hem dit gekost, maar hij heeft door de route af te snijden veertig minuten gewonnen en boekt dus nog een winst van twintig volle minuten voor-sprong.

Berekening. Cijfers. Getallen. List!

Maar ook „Gijs” in de cockpit van den „Panderjager” gebruikte een list.

Ook dáár getik van instrumenten. Ook dáár een druk geroep en gevraag door den marconist.

Te vijf minuten vóór half tien: bericht van Leipzig: „Panderjager” vraagt om benzine.

## IN DE COCKPIT I

En Leipzig antwoordt „Benzin ist fertig”.

De benzine staat gereed.

De „Panderjager” wil te Leipzig landen. Zij houden de benzine gereed. Het toestel, dat in een minimum van tijd den „Panderjager” vol zal tanken, rolt reeds op het veld. Vanuit de wolken waait een vaag gerucht van ronkende motoren. Om 9.40 uur precies taxiede de „Panderjager” over het veld, landde vlot, tankte en veertig minuten nadien precies suisde hij door de lucht in de richting Athene.

Dien middag te vijf minuten voor half vijf precies streek hij op het vliegveld van Athene neer en een half uur nadien donderden opnieuw de motoren en vlogen zij in de richting van Bagdad.

Ook „Gijs” had succes van zijn list, want toen hij dien morgen op Mildenhall de windrichting had gehoord, vloog hij met sterken wind in den rug naar Leipzig, tankte zoo veel mogelijk bij en slaagde erin zonder verdere tusschenlandingen den sprong naar Athene te maken.

Nederland in spanning!

Waar is de „Uiver”? Waar is de „Panderjager”? Waar zijn de Mollisons, de Amerikanen, waar zijn de anderen?

Menschen groepten rond de bureaux der K. L. M. bijeen, stonden te staren voor de ramen der bulletineerende courantenbedrijven, luisterden thuis, in hotels, in restaurants, in café's naar de radio en de laatste berichten, hielden, elkander ondervragend, vrienden op de straat aan.

De wereld is klein. En begrensd.

Honderden kilometers van hier vlogen de twintig machines, met de razende winnaars op kop.

De radio lei het oor te luisteren naar berichten en nieuws, telefoons rinkelden, foto's en films werden gemaakt.

Over de gansche aarde.

Nieuws!

Nieuws! Verschafft ons het nieuws!

---

## IN DE COCKPIT!

Zóó zou het gaan dien middag, dien avond, dien nacht. Dien volgenden dag.

Melbourne werd een roes.

De vliegers fantastische gestalten.

In de cockpits is het rustig. Is men kalm. Is men koel. Athene ligt achter hen. De avond valt. Duisternis. En de nacht.

Melbournrace.

De race van Macpherson Robertson.

„Gijs” vliegt. Parmentier vliegt. Nederland vliegt mee. Een nerveuze spanning komt over stad en land. Het is alsof de dagen van de Pelikaanvlucht \* weer zijn aangebroken. Het volk geraakt in een roes.

De „Uiver” en de „Panderjager” hebben in hun dolle race Nederland in gedachten achter zich aan getrokken. Het is alsof iedere Nederlander voor zijn eigen gevoel den stuurstoel houdt omklemd, of hij vooruit ziet door de ruiten van de cockpit en de motoren donderen langs zijn hoofd.

Haast geen winkel van eenige beteekenis in het gansche land of een groote kaart van de vliegroute Londen-Melbourne staat uitgestald. Vliegtuigen in miniatuur zweven er over heen en worden vastgeprikt op de plaatsen, waar de vliegers zich volgens de laatste berichten bevinden.

Telegram volgt na telegram.

Aparte diensten leveren de bestelling.

Naast en onder elkaar worden zij tegen de etalageramen geplakt.

Melbourne race is troef.

Er is een nieuwe ziekte uitgebroken!

De wereld vliegt.

Holland vliegt.

De „Panderjager” en „Uiver” vliegen tegen de gansche aarde!

---

\*) Lees over die beroemde Pelikaanvlucht tijdens de Kerstdagen 1933, het boek van Nor Heerkens „Het Pelikaantje”, uitgekomen als no 32 in deze Jongensboekenserie.

SNELHEID, SNELHEID

Z

ondag 21 October 1934.

De kranten schreeuwen het met vet gedrukte koppen uit!  
Snelheid! Snelheid!

De radio omroep trilt van nauwelijks bedwongen emotie!  
Snelheid! Snelheid!

Er is sensatie. Er is spanning. Er is nog romantiek!

De Mollisons liggen aan den kop. De Nederlanders volgen op den voet. De Amerikaan zit hen op de hielen.

Maar de Mollisons hebben getriomfeerd. Die hebben alle bestaande records omver gekegeld. Die zijn in één ruk doorgevlogen van Mildenhall naar Bagdad, een afstand aan een Oceaanvlucht gelijk!

Zij hadden geen radio aan boord. Den ganschen Zaterdag door heeft de wereld slechts kunnen gissen waar zij waren. Waren zij uit den koers? Waren zij neergestort ergens op een verlaten vlakte?

Maar dien Zaterdagavond te half acht Nederlandschen tijd precies streek hun razende „Comet” op het vliegveld van Bagdad neer. Toegejuicht door een menigte van fanatiek-schreeuwende Arabieren.

Bagdad baadde in roes en licht.

Het duister viel over de stad.

Op het vliegveld werden alle schijnwerpers en lampen waarover het beschikte ontstoken om voor de deelnemende vliegers te dienen als signaal en als baken om zich te oriënteren in hun course.

In de heete middaguren reeds van den dag hadden zich duizenden en duizenden Arabieren in hun bonte gewaden en met opgewekten, drukken tred naar het vliegveld begeven, want misschien, hoewel het haast onmogelijk scheen, zouden de snelste vliegers den afstand van Mildenhall naar Bag-

## SNELHEID, SNELHEID

dad in één ruk door hebben gevlogen en konden dan reeds in den vroegen avond worden verwacht.

Politie en militairen vormden een stevig cordon, waarachter de woelige menigte in bedwang werd gehouden. Luid wordt er geschreeuwd, geroepen, gewed, gepraat.

Dan klinkt plotseling een zwak geronk.

Het zwelt aan, het neemt toe in kracht. Het wordt een zee van geluid, een loeiende dondering van lawaai en als een pijl stuift een toestel naar den grond onder ontzaglijk gehuil van duizenden en nogmaals duizenden fanatieke Arabieren.

Het zijn de Mollisons.

De beroemde, de populaire, de sympathieke John en Amy!

Een nieuwe orkaan van toejuichingen breekt los, de vliegers stappen uit, vermoeid, versuft, verdoofd, hongerig, dorstig en nuttigen haastig een schielijk opgediend maal.

Snelheid!

Mecanicus springen als losgelaten honden op het toestel toe, zwermen er om heen, smeren, kloppen, pompen, werken met sleutels.

Twintig minuten nadien rollen de motoren wederom opnieuw hun gedonder over het vliegveld, wielen suizen hobbelend over den grond.

Een korte aanloop. Een zee van lawaai. Opnieuw zijn de Mollisons gestart. In de richting van Allahabad.

Snelheid! Snelheid!

De nacht, de duizenden gevaren tegemoet.

Nauwelijks zijn de wolken van stof, die door hun vliegtuig waren opgewaaid gezakt of opnieuw dondert van uit de donkere lucht motorengerommel neer en dalen Scott en Campbell met hun „Comet” als tweede te Bagdad.

Dezelfde drukte opnieuw.

Dezelfde haast. Dezelfde schielijke start.

Door den nacht, over de Perzische bergen jagen de koene Engelschen voort, zonder radio aan boord, in een machine die

## SNELHEID, SNELHEID

zij maar nauwelijks kennen. Bekrompen, eng en nauw. Een groote benzinebus, die door de wolken vliegt.

Koel en strak staat de maan aan de lucht. Blauw liggen de bergen onder de milliarden sterren.

Driehonderd twintig kilometer, gemiddeld per uur!

De Mollisons jagen voort. Scott volgt hen op de hielen. Uiterst spannend was reeds het eerste gedeelte van de race.

Gesteund door een gunstigen wind, die woei over Midden-Europa waagden de Mollisons den sprong, die even groot was als de afstand van een Oceaanvlucht. Maar de weerberichten verderop werden ongunstig. Het vliegtuig, zonder radio aan boord, kende niet de dreigende gevaren. Hield de benzinevoorraad het uit, draaien de motoren niet warm, hoe was het boven de hooge gevaarlijke bergen?

Niets van dat alles was hun bekend. Zij hadden beslist om in één ruk te vliegen

Zij hebben gewaagd. Zij hebben gewonnen.

Het was een vliegtocht, vol van de oude romantiek!

Met de regelmaat van een klok, met de securiteit van een trein vloog de „Uiver” Bagdad intusschen tegemoet. De cabine was prettig verlicht. De heeren bankiers zaten rustig te lezen en maakten notities over hun reis.

Thea Rassche stond aan het buffet en zorgde voor eene verfrissching.

In de cockpit van den „Uiver”, heerlijk verwarmd en prettig verlicht, zat de gezagvoerder Parmentier in den stuurstoel. Naast hem zat Moll achterover geleund en van Brugge werkte rustig aan de berichten.

Er was behaaglijkheid. Er was kalmte. Men reisde in een moderne, vliegende, luxe-bus.

---

---

## IELHEID, SNELHEID

„Panderjager”. In de cockpit.

Geysendorffer luistert in spanning naar de berichten. Vijf minuten vóór den Pander precies zijn de Amerikanen met hun Boeing uit Athene vertrokken en „Gijs” besluit tot een gevecht op leven en dood.

De motoren ronken.

Harder nog! Sneller

De motoren razen.

De marconist seint. Vraagt. Antwoordt. Geeft aan Geysendorffer bericht. Een nieuwe ruk en de motoren loeien op uiterste snelheid. Vlammen breken brullend de uitlaatpijpen uit. Een rossig spoor door den nacht.

Sneller! Sneller! De duivels-jagende Amerikanen voorbij.

De „Uiver” vliegt.

„Pander” vliegt.

Nederland vliegt door den nacht.

De redactiekantoren der groote bladen worden overstroomd met berichten. De telefoontoestellen rinkelen aanhoudend, onafgebroken voort.

Het was een woordenstroom. Een lawine van klanken, een klaterende waterval van geluid, een windhoos van stemmen en kreten, waaruit de namen „Panderjager” „Uiver” telkens opklonken in denzelfden roep.

De Zondag brak aan.

De Zondagavond. Nederland was een woelige zee van spanningen en lawaai — — — — —

Terwijl dien middag in het Hyde-park te Londen, een Hollandse jongen, die met de handen in de zakken te kijken stond, door de politie te Scotland-Yard werd ingerekend.

Die jongen was Willem van Lee, uit Amersfoort vertrokken, zonder dat iemand daarvan wist, om het vertrek van den „Uiver” en „Pander” in Mildenhall mede te maken!

---

---

---

---

## SNELHEID. SNELHEID

Willem had er al weken op geloerd en in de dagen vlak vóór de race was het hem gelukt en.... zonder paspoort wist hij Engeland binnen te komen.

Hij vloog mede naar Croydon, het vliegveld van Londen, stapte uit, een fototoestelletje hing op z'n rug en hij maakte aanstalten het vliegveld te verlaten.

Plotseling echter komt een beambte op hem af en vraagt hem het paspoort.

Willem heeft er geen bij zich. Dat ligt thuis op tafel en de angst kruipt hem om het hart.

Hij moet mee naar de autoriteiten. Een agent van politie brengt hem weg en sluit hem op in een der gebouwtjes van Croydon.

De avond valt.

Moederziel alleen in het duister van het gebrekkige hokje waarin hij opgesloten zat, zint Willem op plannen om te ontsnappen.

Hij had geld uitgegeven om den start te zien. Hij *wilde* hem zien.... en door het raampje dat hij stuk sloeg wist hij te ontsnappen.

Maar.... hij werd gezien, hij werd betrapt door een anderen Hollandschen jongen, die een betrekking had als kellner in het restaurant van het vliegveld Croydon en deze zet een achtervolging van z'n landgenoot in.

Maar Willem ontsnapt door de duisternis beschermd, neemt plaats in de bus, rijdt met den trein naar Londen, dan naar het Liverpoolstreet-station, vanwaar een trein vertrekt naar Cambridge....

Nog heeft hij Mildenhall niet bereikt!

Hij roept een taxi aan en jaagt naar het vliegveld!

Hij vraagt naar de Nederlandsche vliegers. Hij wordt naar de tent gebracht. Hij betreedt het vliegveld. Alles zonder toestemming, zonder pas. Hij is dol, hij is overgelukkig.

Den start maakt hij mee. Het historische moment waarnaar hij reeds weken gesmacht heeft.



---

## SNELHEID, SNELHEID

Op Zaterdagavond ging hij naar Londen terug. Zondags middags liep hij in Hyde park te wandelen. Plotseling hield 'n groote auto naast hem stil. Vier agenten stapten uit, hielden hem aan... en gezeten naast den chauffeur werd hij naar het bureau gereden!

Men praatte met hem. Men schonk hem thee. Hij was als gast der politie!

Des Maandagsmorgens werd hij per auto door twee agenten naar het vliegveld Croydon gebracht, de „Adelaar”, de K.L.M.-vogel stond gereed voor vertrek. En plechtig uitgeleide gedaan vertrok Willem van Lee na z'n hachelijke avonturen wederom terug naar Holland!

---

## LONDEN-BATAVIA IN 52 UUR

**M**

aandagmorgen 22 October 1934.

De „Uiver” te Batavia geland!

In twee en vijftig uur was de luxe-bus van Mildenhall naar Batavia gevlogen en had het beroemde record van de „Pelikaan” gehalveerd.

Nederland sprong op.

De Nederlandsche leeuw mocht dansen!

Duizenden en nogeens duizenden hadden zich uit Batavia en uit den verren omtrek naar het vliegveld Tjilitjan begeven, om den „Uiver” te zien landen.

Want die was volgens de berichten op komst.

De spanning kende geen grenzen. Het enthousiasme steeg ten top.

Auto's snellen in lange rijen, uren te voren reeds, de wegen naar het vliegveld op. Autoriteiten repten zich er heen. Velen der militaire vliegers, groote afdeelingen soldaten, die een beschermenden ring moesten vormen rond het veld.

Tankwagens werden aangerold om de bemanning zoo spoedig mogelijk te kunnen helpen, mecaniciëns en monteurs stonden in grooten getale gereed.

Het publiek is over-verhit. Hoerageroep breekt los, luide kreten, die zich voortplanten langs alle zijden van het veld.

Het is zes uur in den avond. Plaatselijke tijd.

Aan den horizont komt een kleine stip te voorschijn, men begint te brullen. . . . de kreten verstommen, de stip verdwijnt.

Schemering daalt neer.

Zoeklichten zwaaien verblindende stralen over het veld.

Wéér wordt een stip gezien. Wéér wordt er gebruld en gejuicht. Het is wederom een vergissing.

Van tijd tot tijd ontvangt men een telegram

Verzonden aan boord van den „Uiver”.

---

---

## ONDEN-BATAVIA IN 52 UUR

Zij verhalen van de vlucht. Van de snelheid. Van het weer.  
Van de stemming onder de passagiers.

„Wij maken het goed”, zeint van Brugge. „Wij slapen zoo nu  
en dan. We eten. Wij wasschen ons zelve. Wij houden moed.”

Stilte valt nu over het veld.

Stilte en duisternis. Zwijgende eerbied. Ontroering van zelf-  
bewusten trots, het oogenblik waarop duizenden menschen in  
de wereld hebben zitten wachten, breekt aan.

Dan klinkt plotseling een kreet.

„De Uiver!”

De stilte is nu voorbij. In het duister nadert een verlichte  
stip. De stip wordt grooter, nadert, nadert, schuift over de  
boomen heen, die het vliegveld omringen.

Militairen vormen hand aan hand een cordon, maken zich  
gereed om den „Uiver” te ontvangen, die majestatisch en fier  
neerstrijkt op het veld, een groote, blanke vogel, die even rust  
zoekt.

De geestdrift breekt zich baan.

De menschen stormen op den „Uiver” af, zij dringen er om-  
heen, de militairen zwoegen en duwen om de menschen op een  
afstand te houden. Men danst. Men schreeuwt. Men zingt.  
Men roept.

Het is in Nederland 10.53 uur in den morgen.

Het is te Batavia zes uur.

De bemanning verlaat de machine. De post, de duizenden  
brieven worden te voorschijn gehaald, bekenden begroeten  
elkander, men begeeft zich naar het restaurant.

De motoren moeten worden gecontroleerd, de mecaniciën  
is reeds lang daarmee begonnen.

De bemanning moet naar de microfoon! Nederland luistert  
naar de aankomst en het vertrek en zij zullen hun stem

---

---

---

## LONDEN-BATAVIA IN 52 UUR

moeten laten hooren in de duizenden binnenkamers van het vaderland.

Parmentier spreekt het eerst.

„O, is Holland daar. Dat is fijn. Nu, we zijn zooeven aangekomen en we hebben een zeer vlotte reis gehad. Er waren heelemaal geen moeilijkheden. Alles is goed verlopen.”

Een der omstanders mengt zich in het gesprek.

„U ziet er patent uit, mijnheer Parmentier. Wanneer hebt u het laatste gerust?”

„O, dat zal in Alor Star geweest zijn. Vijf uur geleden ongeveer.”

Nog meer wordt er gesproken.

Door anderen nog. Holland luistert. Maar er is haast, er is spanning. Over een uur vliegt de „Uiver” weer weg. Scott achterna, die als een duivel vooruitstuift naar het einddoel.

Holland leeft in een roes!

De „Uiver” is te Batavia geland.

Wie maalt er om voetbal! Wie denkt er aan politiek?

Een nieuwe week zette in.

Maar wie dacht er aan werken? Door de steden loopt plotseling het gerucht, door de straten, de winkels, de café's, de werkplaatsen, magazijnen, kantoorgebouwen, de fabrieken: „De Uiver is in Batavia geland!”

Voor de dagbladenbureaux, voor de openbare gebouwen stroomden de menschen in groepen bijeen. Er is vreugde. Er is vrolijk gepraat en gelach.

Een stuk van ons hart is daar over zeeën en landen, over bergen, woestijnen en oerwouden gevlogen, door stormweer, door regen, door wind, door duisternis en eindeloozen nacht.

Maar niet alle deelnemers aan de zware Mac Robertson-race ging het zoo „voor den wind”.

---

## ONDEN-BATAVIA IN 52 UUR

De Mollison's lagen met kapotte motoren op het vliegveld van Allahabad.

De „Panderjager” lag met gebroken landingsstel op hetzelfde terrein machteloos neer.

Des morgens waren de vliegers J. K. C. Baines en H. D. Gillman met hun Fairey vliegtuig in de provincie Apulië tegen den Italiaanschen bodem te pletter geslagen. Hun toestel vloog op den grond in brand. De beide piloten kwamen jammerlijk in de vlammen om.

Hulp snelde toe. Men kon niet helpen. Men stond machteloos toe te zien.

Vanaf het oogenblik van hun vertrek op Zaterdagmorgen te Mildenhall door pech achtervolgd, waren zij twee uren na den start reed genoodzaakt in de nabijheid van Lyon te landen.

Een uur nadien stegen zij weder op, maar in Marseille moesten zij weer wachten door een defect aan den motor.

Laat in den avond vlogen zij nog weg en landen te Rome. Om vier uur Zondagsmorgens stegen zij weer op, vermoeld. Zij hadden om zoo te zeggen nog niet geslapen.

Eenige uren nadien zouden zij rusten en slapen voor eeuwig. Gevallen tijdens een roemvollen tocht. Gevallen in dienst van de luchtvaart.

De „Panderjager” lag verlamd terneer!

Nederland was opgeschrokken bij het eerste bericht. Terneer-geslagen. Bedrukt door den vogel met pech.

Zes en dertig volle uren achtereen had hij de oogen der gansche aarde op zich gevestigd gehouden door de dolle achtervolging die hij over Europa, Azië en Indië had ingezet om de beide vluchtelingen, die hem vooruit waren in deze fantastische race te achtervolgen.

Uur na uur won hij veld. Hij was sterk en snel, hij was geducht en gevreesd, hij was een der groote favorieten.

## LONDEN-BATAVIA IN 52 UUR

Maar de pech, de booze geest, die den „Panderjager” reeds in het verleden had achtervolgd, in de dagen reeds toen hij de dol-vlugge postvlucht ging volvoeren van Amsterdam—Batavia, in de dagen dat hij nog fier en bewust „Postjager” zich noemen verstoutte, diezelfde booze geest heeft hem opnieuw achtervolgd en klemde het trotsche vliegtuig en zijn bemanning op het vliegveld van Allahabad in den greep van zijn noodlot.

Het vliegveld Bamrauli van Allahabad lag in de avonddonkerte neer. Het weer was zacht. „Gys” dook met loeiende motoren den neus naar beneden.

Hij was vermoeid. Een zware achtervolging lag achter den rug. Hij trok den hefboom van het landingsgestel, dat tijdens de vlucht kon worden ingetrokken naar beneden en maakte aanstalten om neer te strijken op het veld.

Plotseling schrikt hij op!

Er is onraad. Het landingsgestel is niet in orde!

Een van de wielen schoot niet in den juisten stand.

Gys trachtte op één wiel te landen.

Duizenden stonden rond het vliegveld geschaard. Uit duizenden kelen klonk een schreeuw van schrik, toen zij zagen hoe de „Panderjager” eenige malen hevig waggelde en slingerde en met beschadigde propellers tot stilstand kwam.

Men voelde: dat is nu mis. Men voelde dat deze favoriet voorloopig niet zou vertrekken.

„Gys” was kapot van misère en tegenslag.

Tien minuten voorheen berekenden zijn hersens nog met koelen trots zóó en zóó lang zullen wij tanken, de motoren smeren, ons verfrisschen, versterken en dan gaan wij opnieuw in de race, jagen wij los in ontembare kracht op hen, die ons vóór zijn!

De bemanning zwermt moe en gebroken om den „Pander” rond. Het publiek voelt het aan. Tranen staan in de oogen van velen. De autoriteiten schudden deelnemend en bedroefd de bemanning de hand.

---

## INDEN-BATAVIA IN 52 UUR

Twee favorieten lagen uit de race.

De Mollisons en de Nederlandsche „Pander”.

Ook zij, de Mollisons, hadden door het niet functionneeren van het landingsgestel aanzienlijke schade gehad en die beide gevallen bijeen, openden, vooral nu dit gebeurde tijdens zoo'n beroemde race, de oogen der vliegtuigbouwerswereld voor het gevaar dat in de intrekbare landingsgestellen schuilt.

Om de snelheid der vliegtuigen zoo hoog mogelijk op te kunnen voeren was de vliegtuigenbouw-techniek er toe over gegaan om alle deelen van het vliegtuig, die buiten den romp uit staken, zooveel mogelijk „in” te bouwen. Op die manier biedt het vliegtuig minder obstakelen voor den enormen zucht van wind en storm. Deze glijdt nu gemakkelijker daarover heen en het vliegtuig kan een grootere snelheid behalen.

Daarom werd het landingsgestel der moderne, groote verkeersvliegtuigen waarbij snelheid een voorname rol speelde, zoodanig geconstrueerd dat men de wielen tijdens het vliegen naar binnen kon trekken, terwijl men ze vlak voor de landing weer kon laten zakken, door op een handle te drukken in de cockpit.

Ook de K.L.M. heeft op verschillende van hare vliegtuigen dit principe toegepast en de „Uiver” was eveneens van een dergelijke constructie voorzien.

Maar... de K.L.M. had bijzondere veiligheidsmaatregelen getroffen, zoodat een dergelijk ongeval hare machines niet treffen kon.

De „Uiver” was voorzien van een systeem, dat berustte op oliedruk, waarbij met behulp van een pomp de olie op een zeer hoogen druk wordt gebracht, welke druk de landingswielen omhoog duwt.

Bovendien gaan bij de „Uiver” de wielen niet geheel omlaag, maar steken steeds een eindje buiten de vleugels uit, hoog ge-

---

---

## LONDEN-BATAVIA IN 52 UUR

noeg om bij weigering van het systeem toch nog veilig te kunnen landen.

Bovendien begint in de cockpit van den „Uiver” op hetzelfde oogenblik dat de motoren op verminderd toerenaantal beginnen te draaien en de piloot zich gereed maakt om te landen, achter zijn hoofd een claxon te loelen, die hem waarschuwt om de wielen naar buiten te draaien!

Veiligheidsmaatregelen te over.

En Nederland was op dit punt volkomen gerust!

---



## HOOFDSTUK XV

### HET „DUIFKEN” EEN „UIVER”

**I**n het begin van dit boek is verhaald hoe in den jare zestienhonderd vijf op den morgen van twintig November de Nederlandsche schipper Willem Jansz. op last van de bloeiende Oost-Indische Compagnie met zijn schip het „Duifken” uit de haven van Bantam vertrok met het doel om de Zuid Kust van Nieuw Guinea te verkennen.

In het voorjaar van 1606 keerde hij in de haven van Banda terug. Hij had Australië zien liggen.

Hij was gegaan op dezen koenen ontdekkingsstocht in opdracht van zijne superieuren.

Hij was gegaan uit het oogpunt van nieuwen handel op deze kust.

Australië werd ontdekt.

Steden groeiden op in fantastische grootte.

Nijverheid, handel en industrie brachten goud en geluk. Stoombooten voeren af en aan, volgepropt met goederen, met menschen

Maar de tijd ging snel.

Het vliegtuig kwam.

De tijden gingen nóg sneller!

Afstanden tusschen werelden en landen werden overbrugd en verkleind, men vloog over oceanen, woestijnen, oerwouden, rivieren en zeeën.

Maar Australië, het nieuwe werelddeel, bleef geïsoleerd. Geen enkele vaste luchtlijn, die het verbinden zou met Europa, werd ooit getrokken.

Kreten klonken op. Kreten, en smeekbeden en verzuchtingen van vooruitstrevende millionairs en handelsgeesten. Kreten, die inhielden een verzoek om te komen.

## HET „DUIFKEN“ EEN „UIVER“

Australië, het werelddeel met zijn enormen handel ging zich bekommeren om zijn intercontinentale verbinding door de lucht.

Over zee voeren dag aan dag geweldige stoomers af en aan, rijk bevracht en beladen.

Maar te langzaam. Het moest sneller nog!

Macpherson Robertson, de zakenman, riep alle beroemde vliegeniers der wereld op het appél. Dit appél was: te bewijzen hoe een geregelde luchtlijn op Australië te leggen was.

Het appél klonk. Het werd aangekondigd als een wereldfanfare. Nederland verstond den roep.

En het „Duijken“ van Willem Janz. is geworden de „Uiver“ van Parmentier!

Wat toen was de Oost Indische Compagnie, was thans de K.L.M., de Koninklijke Nederlandsche Luchtvaart Maatschappij, die voor haar vasten luchtdienst op Batavia met dezen tocht moest onderzoeken of daar nieuwe handelsmogelijkheden zich zouden openen.

Wat toen gold voor het „Duijken“: een tocht te maken door onbekende wateren, gold thans voor den „Uiver“ evenzeer: nu was het echter een tocht geworden over tweeduizend mijlen onbekend land, door de lucht, tusschen Port Darwin en Melbourne.

Over tropische wildernissen, over dorre woestijnen, over verlaten, verdroogd, verstorven land.

Velen der koene pioniers, die in de afgelopen honderd jaren het hart van dit geweldige, nieuwe werelddeel hebben onderzocht, hebben hun stoute tochten met den dood moeten bekoopen.

Geldprijzen, duizenden en duizenden guldens groot, loofde men uit voor den piloot, die den moed bezat om te vliegen van de Zuidpunt van Australië naar Port Darwin.

Voettochten dwars door Australië heen werden georganiseerd door geleerden en mannen van handel. Maar de beenderen van

---

---

## „DUIFKEN“ EEN „UIVER“

velen die het waagden, verbleeken reeds vele jaren in de woestijn.

In Melbourne is opgericht een monument voor de mannen Binke en Wills, twee der meest ervaren Australische ontdekkingsreizigers, die verdwaald zijn in de wildernissen van dit groote, sombere, zwiigende hart, dat Midden-Australië mag heeten.

Vliegers stortten in deze eeuwige vlakten omlaag en kwamen om, eenzaam, mijlen en mijlen verwijderd van menschen.

Kingsford Smith, de beroemdste Australische vliegenier, was de eenige die de woestijn ongestraft boven haar gebieden liet kruisen.

Tot... op een dag in het jaar 1928 Australië opschrok bij de noodlottige tijding: „Kingsford Smith is zoek”, want reeds dagen hoorde men van hem taal noch teeken.

De beste Australische vliegeniers vlogen en kruisten heen en weer. Zij joegen over de woestijn, doken neer met hun machine tot vlak boven de eeuwenoude boomen der wouden, maar niemand die hem vond.

Australië wachtte ontroerd.

Er was een jonge man, Keith Anderson heette hij, die niettegenstaande z'n jeugdige jaren een der beroemdste was der Australische vliegeniers. Het was een rustige, een bescheiden, een nederige jongeman.

Drie dagen was Kingsford Smith reeds zoek.

„Moeder ik ga”, sprak hij op een morgen. „Ik moet het.”

En hij ging.

Dienzelfden morgen nog vloog hij weg. Hij had zijn moeder voor zijn vertrek nog omhelsd. Tranen had hij gestort. Was het omdat hij het onheil voorvoelde?

's Morgens is hij gegaan.

Nimmer kwam hij terug. In de woestijn brandde de koper-gele zon op het versplinterde vliegtuig.

Kingsford Smith werd twee dagen nadien gevonden temidden van het oerwoud, vermoeid, verhongerd, dé wanhoop nabij.

Een vliegtuig dat neerstort in de woestijnen van Australië's

---

---

## HET „DUIFKEN“ EEN „UIVER“

binnenland is maar een kleine, verkoolde, zwarte stip op de onmetelijke, witgele vlakten.

Er liggen daar vele van die kleine, verkoolde stippen verspreid. Maar het gebeurt ook dat de machines niet verbranden. Dan vormen zij vanuit de hoogte gezien een nietige wirwar van ijzer.

De weg Darwin—Melbourne is een weg gemerkteekend door den dood.

Over dezen weg zouden de motoren van den „Uiver“ gaan razen.

Het „Duifken“ voer onder een gunstigen wind.

Golven sloegen maandenlang tegen de houten wanden. Door de zeilen woelen winden en regen en stormen.

Eenzaam aan het roer stond de schipper Willem Jansz. te staren. De manschappen waren stil.

Zij zagen land, grauwe kusten.

Zij voeren tusschen de eenzaamheid en den dood.

Eeuwen gingen voorbij.

De „Uiver“ sloeg zich vooruit, gedreven door zijn beide motoren, waarin de enorme krachten van 1400 P.K. loeiden en gromden.

Duizenden juichten hem toe.

Millioenen volgden zijn route.

Zij stonden in permanente verbinding met de aarde.

1400 P.K.!

En het „Duifken“ moest wachten op wind in zijn zeilen!

## HOOFDSTUK XVI

### SCOTT HEEFT PECH

**Z**ondag 21 October 1934.

Singapore ligt bedolven onder de duisternissen van den nacht.

Het is twaalf uur precies. Op het vliegveld gloeien tallooze lampen.

Scott klimt terug in de nauwe cockpit van zijn „Comet”, achter hem wringt Black zich in den engen fauteuil. Zij zijn vermoeid. Zij hebben sinds Vrijdagnacht nog niet geslapen. En ook toen is bij het rumoer der duizenden hun nachtrust verloren gegaan.

Zij hebben een voorsprong op al hun concurrenten!

Acht volle uren liggen zij op den luxen Hollander vooruit!

Een zware tocht ligt voor den boeg.

Zwaar en uiterst gevaarlijk.

In de duisternis van den nacht brullen de woeste, rollende golven van de Timorzee, waaroverheen zij zullen jagen in de dolle race naar Port Darwin.

Scott klept het micaschermpje boven hun hoofden dicht. Alles aan hem doet pijn. Zijn rug. Zijn beenen. Zijn oogen. Zijn armen.

Te vier minuten over twaalfen precies trekt de machine weg. De stoutste race uit de geschiedenis der luchtvaart zet in.

Het toppunt van romantiek, waarover zij later aan hun kindskinderen nog zullen vertellen.

Zwart is de nacht.

Door het micaraampje rolt achter de wolken van tijd tot tijd de bleeke maan te voorschijn.

Wild loeit de zee.

Zij vliegen een storm tegemoet.

Scott ziet bleek. Campbell Black leunt naar voren.

## SCOTT HEEFT PECH

Minuten duurden een eeuw. De machine waggelde en schudde in den wind.

Regen sloeg over haar neer. De lucht verduisterde. Het werd stikdonker.

Motoren loeiden. Scott hield met beide handen het roer omklemd.

Plotseling een kreet, rauw en heesch klonk hij uit boven den donder der motoren.

„De motor slaat af! Wij zijn verloren.”

Verlamming greep hem aan. Eén minuut. Twee eeuwiglange minuten.

Hun leven cirkelde aan hun oogen voorbij, hun jeugd, hun jongensjaren, hun groote beroemde tochten als piloten.

Dan knarsten zij de tanden op elkaar.

„Het moet! Er doorheen of we zijn reddeloos verloren!”

Het toestel zwaaide op den wind. Zij dreven af. Sloegen omlaag. Kropen omhoog. Werden opnieuw weer teruggeslagen. Wanhoop kroop naar hun hart, wanhoop in hun helschen strijd tegen de losgebroken elementen.

Eindeloos langzaam schreed uur na uur voorbij.

Eindeloos lang vochten de mannen voor hun leven.

Hun oogen waren verstard. Hun handen verdoofd. Hun armen verstijfd en onmachtig.

De zee is gepasseerd!

Zij ademen verlicht. Zij duiken naar de aarde.

Kort na vier uur in den nacht jagen zij over Koepang heen. Een korten sprong nog over de zee en Australië zal het eerst van allen door hen bereikt zijn.

Het bericht wordt verspreid.

Port Darwin loopt uit als één man naar het vliegveld.

Tanks rollen gereed. Men zal hun helpen zoo spoedig mogelijk weer te vertrekken.

---

---

## SCOTT HEEFT PECH

In het Oosten vertoont zich een stip. Het komt nader en nader. Het volk dringt op, het begint te zingen, te juichen. te roepen, Scott! Scott! Scott!

Het toestel landt.

Het cordon wordt verbroken. De „Comet” wordt door de dol-enthousiaste menschen bestormd, tranen rollen uit verheugde oogen. Scott ziet vermoeid en ernstig toe.

Zijn motor stuk. Hij zal de race niet verder kunnen vliegen.

Een doodelijke vermoeidheid valt over de beide vliegers neer. Kreunend en stijf klimmen zij uit de cockpit. Zij steunen op vriendelijk toegestoken armen, zij zijn geheel verdoofd, zij hooren niet het lawaai, zij zien niet het enthousiasme.

Droefheid lag in hun blik, een bittere trek om hun lippen.

Eindelijk spreken zij. Scott neemt het woord. Vertelt met enkele woorden.

„De motor is stuk. Wij zullen niet verder vliegen.”

Stilte alom.

Mecaniciens stormen toe. Kruipen naar de motoren, kloppen, zoeken. Schreeuwen verheugd, verward naar Scott.

„Het is te verhelpen!”

En Scott monterde op.

Alle records waren geklopt! Hij had den afstand Mildenhall-Port Darwin gevlogen in twee dagen, vier uur en acht en dertig minuten!

„Scott heeft motorpech!”

„Scott heeft motorpech! Hij ligt in Port Darwin.”

Van mond tot mond ging de kreet. Holland sprong op! Men riep het elkander toe. In deftige kantoorgebouwen. Op werkplaatsen. In winkels.

De straten stroomden vol. Men las de telegrammen, men drong, men duwde. Men was uitgelaten en kreeg dan medelij. Men stormde voort. Voort naar het kantoor der K.L.M.-gebouwen

---

---

SCOTT HEEFT PECH



De nieuwsgierigen voor het K.L.M.-gebouw.



## OTT HEEFT PECH

op het Leidsche Plein te Amsterdam. Daar stond „de Stand”. Achter die ruiten kan men zien. Achter die ruiten waaromheen oude, deftige mannen, vrouwen in keurig toilet, jongens bij heele troepen.

Men drong. Men duwde.

Weer klonk de kreet! Een nieuw gedrang ontstond en rinkelend sloeg de ruit in duizend scherven.

„Scott heeft pech! De „Uiver” zit hem op de hielen!”

Zou het waar zijn? Zou hij winnen „de Uiver”?

Waar was hij? Hoe vloog hij?

Waar was het laatste bericht?

Men stormt naar de groote bureaux, waar door de dagblad-redacties bericht na bericht wordt gepubliceerd.

Er valt een miezerige regen. Er waait een gure wind. Geduldig wacht men.

Vergeelde blaren dwarrelen tusschen de menschen neer. Men voelt het niet. Men ziet het niet. Men is met de gedachten ergens anders!

Jongens kruipen tusschen de menschen door. Hun wangen gloeien, de oogen glinsteren verrukt. Zij praten, praten, praten!

Het jonge Holland leeft hartstochtelijk met zijn piloten mee.

Scott is opnieuw gestart.

De spanning stijgt!

Waar blijft de „Uiver”???

---

## WAAR IS DE „UIVER“?

Safety first!”

Veiligheid vóór alles!

Onder deze leuze voerden Parmentier en Moll intusschen de „luke-kist” door de lucht, achter de wilde racers in de „Comet” eenige uren vóór hen.

Zonder extra voorzien te zijn voor de reis. Met drie passagiers aan boord, die konden slapen, rusten en eten.

Die zich verwarmden, zich konden verfrisschen, die konden lezen en brieven schrijven naar huis.

Zij vlogen met een regelmaat naar het doel, zooals een trein zich voortspoedt om op tijd het volgende station binnen te zullen rollen.

De piloten zaten gemakkelijk geïnstalleerd, rustig en zeker. Een glimlach zwevend om den mond.

Zij hielden de seinen bij, de berichten, de honderden vragen.

Zij wisten precies waar die en die zich bevond, waar zij vlogen, met welke snelheid, hoe laat zij daar en daar zouden landen.

Zij vlogen niet omhuld door romantiek. Aan hen was alles zakelijkheid, berekeningen, cijfers.

Snelheid werd door hen tegen betaling verkocht.

Tegen aparte betaling aparte snelheid.

Maar vóór alles „Safety first”.

Veiligheid voorop.

Het logboek hielden zij nauwkeurig bij. Het boek waarin de tijden worden genoteerd van vertrek, van aankomst en landing.

Zij hielden het rustig bij, het begon op Zaterdagmorgen.

(Amsterdamsche tijd.)

Zaterdag.

Aankomst Rome	11.47 n.m.	vertrek 12.30 n.m.
Athene	3.50 n.m.	vertrek 4.10 n.m.
Aleppo	8.50 n.m.	vertrek 9.05 n.m.
Bagdad	11.31 n.m.	vertrek 12.07 n.m.

## NAAR IS DE „UIVER“?

### Zondag.

Aankomst Jask	5.32 v.m.	vertrek 5.55 v.m.
Karatsji	9.15 v.m.	vertrek 9.35 v.m.
Allahabad	2.27 n.m.	vertrek 5.31 n.m.
Calcutta	6.00 n.m.	vertrek 6.40 n.m.
Rangoon	10.35 n.m.	vertrek 11.02 n.m.

### Maandag.

Aankomst Alor Star	3.43 v.m.	vertrek 4.40 v.m.
Singapore	7.02 v.m.	vertrek 7.54 v.m.
Batavia	10.53 v.m.	vertrek 11.20 v.m.
Rembang	3.43 v.m.	vertrek 4.17 n.m.
Koepang	7.23 n.m.	vertrek 8.10 n.m.
Port Darwin	23.21 n.m.	vertrek 23.58 n.m.
Charleville	9.05 v.m.	vertrek 10.— v.m.

Rustig en kalm.

Zakelijk. Nuchter.

Een kreet gaat door het land.

Een kreet schrijdt galmend over de waereld:

Scott en Campbell zijn om 5.33 uur in den morgen, Amsterdam-  
schen tijd geland!

Zij hebben de race aller races gewonnen.

Zij hebben alles en allen geklopt!

Melbourne is wild van vreugde geworden.

Londen werd gek van trots.

Duizenden en duizenden stroomden uren tevoren naar het  
Flemingtonvliegveld te Melbourne bijeen om getuige te zijn  
van de aankomst der „vliegende helden“.

## WAAR IS DE „UIVER“?

Orkanen van lawaai barstten los, telkens wanneer de tallooze luidsprekers berichten brachten van de positie van den „Comet“.

Een stip wordt gezien.

Men begint te brullen, te trappelen, te dansen, men grijpt elkander de handen.

„Dáár, daar, daar, komen zij aan!“

„Daar zijn zij!“

Men brult, giert, loeit; men weent van vreugde.

De machine cirkelde over het veld. Langzaam, moeilijk kwam zij ten slotte naar beneden. Men kon het zien: de piloten waren tot het uiterste vermoeld.

Het toestel staat op den grond.

Het staat stil. Rondom hen heen dringen honderden mensen.

Scott en Campbell klommen stijf en stram naar beneden, uitgeput, hun oogen brandend, dorstig, hongerig, ten doode vermoeld.

In hun ooren donderen nog de motoren. Zij hooren niet wat hun van alle zijden wordt toegeroepen en gezegd.

Zij antwoorden niet, zij buigen minzaam voor de woorden die hun worden toegesproken, die de autoriteiten tot hen richten.

Mac Robertson treedt op hen toe. Drukt onstuimig, ontroerd de helden de hand.

Hij spreekt hen toe. Kort. Hartelijk.

„Gij hebt op heldhaftige wijze den wedstrijd gewonnen. Gij hebt een reputatie gevestigd door uw moed en uithoudingsvermogen en gij hebt roem gebracht aan de ontwerpers van het toestel, waarmede gij deze roemrijke vlucht hebt volbracht. De menschen hebt ge dichterbij elkander gebracht, gij hebt op deze wijze gepoogd landen en volken tot een beter begrip van elkaar te brengen. Ik dank u voor uw prestatie.“

## WAAR IS DE „UIVER“?

Campbell Black antwoordde kort.

Scott kan van vermoeidheid nog steeds niet spreken. Ten laatste knapte hij op en zijn woorden werden onder doodsche stilte door de luidsprekers verder gedragen.

Hij verhaalde van den tocht, van de moeilijkheden, van de gevaren.

Een gebrul brak na zijn woorden los, een razernij van enthousiasme.

Armen grepen hem vast, zij werden naar auto's gedragen, met cigarettens bedolven, met chocolade, bonbons.

In triomf reden zij door de stad. De couranten verkochten reeds extra gedrukte edities, luidsprekers verkondigden van alle hoeken der straten het nieuws.

Melbourne was wild van vreugde geworden!

Om de schouders van Scott hing een enorme krans van bloemen, omslingerd met de Nederlandsche vlag, door den Nederlandschen consul in opdracht der K.L.M. den winnaars geschonken.

Zijn schoonste geschenk van dien dag.

Den krans, dien hij het meeste waardeerde!

Londen sprong op.

Engeland raakte in feestroes.

Telegrammen stoven de wereld rond.

Van den Engelschen koning, van ministers, van allerlei autoriteiten.

Nederland schrok op.

Men juichte. Men werd weer stil.

Waar was de „Uiver“?

Achter Charleville!

Waar waren de Amerikanen, waar was Turner, die met z'n snelle Boeing Transport als een verbeten duivel achter de

## WAAR IS DE „UIVER“ ?

„Uiver“ aanjoeg en hem dreigde op het laatste traject voorbij te zullen suizen in zijn dolle uiterste vaart?!

Turner, Pangborn en de radio-telegrafist, de drie eenige inzittenden van het snelle Amerikaansche toestel.

Nieuwe spanning. Nieuwe hoop. Nieuwe angst.

## HOOFDSTUK XVIII

### EEN LANGE NACHT

**D**e „Uiver” heeft het Nederlandsche volk een kwaden Dinsdag bezorgd!

De 22ste October 1934 zal niet gauw worden vergeten in de gedachten der menschen.

Vlamde op Maandagavond in veler harten de hoop op, dat de „Uiver”, gezien de motorpech van Scott, nog als eerste in de monstervluchtrace te Melbourn eindigen zou, deze hoop vervloog toen den volgenden morgen bekend werd dat de beide Engelschen met hun „Comet” behouden, doch dood-vermoeid, waren geland.

Toen greep een nieuwe spanning de enthousiasten aan. Want de Boeing was den beslissenden wedloop met de Nederlanders begonnen.

Vijf minuten voordat de „Uiver” landde te Charleville startten de Amerikanen uit Port Darwin om in één ruk den sprong te maken.

En de „Uiver” moest nog landen en tanken te Charleville, waarmede een vol uur gemoeid was!

Om vijf minuten over tienenvloog de „Uiver” over het vliegveld van Charleville weg om den laatsten sprong naar Melbourne te nemen. 1100 K.M. nog en men begon het uur van aankomst te berekenen.

Men kwam tot de slotsom: tusschen één uur en twee uur dien middag zou de „Uiver” te Melbourne zijn geland.

Het werd middag.

Eén uur. Half twee.

In duizenden huiskamers stond de radio op de nationale zenders afgestemd en wachtten millioenen de boodschap van aankomst.

## EEN LANGE NACHT

Menschen dromden op de straten bijeen, voor de winkels, die bulletins publiceerden.

Op de redactie-kantoren ratelden aanhoudend de telefoons. Het werd later en later.

De uren kropen voorbij. Waar zaten de Amerikanen? Waar bleef de „Uiver” nu toch? De luxe bus, die tot nog toe overal op uur en tijd had weten te arriveeren?

Waren zij verdwaald? Ergens geland? Neergestort tusschen de bergen van Zuid-OostAustralië? Koersten zij boven een vreemde stad?

Half vier. Vier uur.

Plotseling, als een donderslag bij een heldere lucht, viel het bericht:

De Uiver ligt uit den koers. Hij is in een zware onweersbul beland. Hij zoekt de richting.

Weer kropen minuten als uren voorbij.

Waar waren de Amerikanen? Zou op het laatste moment de Boeing nog als tweede over de eindstreep gaan.

Weer kwam bericht:

De Uiver is op de renbaan van Albury geland! Tweehonderd vijftig kilometer van het doel.

Tongen verlamden van schrik.

Oogen trokken pijnlijk te samen!

De avond viel over het land. Duisternis. Angstige stilte.

Men weet nu: de „Uiver” is veilig geland. Alles aan boord is wel. De echtgenooten der vliegers hebben vanuit Amsterdam reeds met hun mannen, ginds duizenden kilometers ver, door de telefoon gesproken.

Het is nacht daar in Albury.

Een donkere nacht, vol regen en onweer. Zij wachten het daglicht af, zij hebben benzine voldoende in voorraad.

Waat zit de Amerikaan?

De vliegers weten het niet. De kranten weten het niet. De K.L.M. weet niets daarover te vertellen.



## IN LANGE NACHT

De hoop herleeft.

Het gaat al dieper den nacht in.

Maar de menschen gaan niet naar huis. Zij blijven wachten. Zij drommen samen voor het gebouw der K.L.M. op het Leidsche Plein te Amsterdam.

Zoo ging het in alle steden van ons land, in alle huiskamers werd gewaakt, gedommeld en gegeeuwd bij de radio, die geen nieuws wist te vertellen.

Zoo deed men in Londen, in vele steden van het buitenland.

Half twee in den nacht.

Te Amsterdam.

Het bericht komt: gearriveerd!

De „Uiver” is te Melbourne geland. Als tweede ging hij over de eindstreep.

Parmentier is geland. *Wij* zijn geland.

Gejuich stijgt op. De spanning breekt zich los.

Men voert een krijgsdans uit, men jubelt, men schreeuwt donderend hoera.

Een lied stijgt op. Uit duizenden kelen. Het oude „Wilhelmus” galmt over het plein. Dol van vreugde is men. Dwaas van enthousiasme.

Stormen van geluid waaien voorbij.

Dan valt er een korte stilte.

Een stem roept:

„Eert de gevallenen!”

En in den nacht gingen de hoeden en petten van het hoofd, zetten de agenten te paard zich stram in postuur en salueerden de volle minuut van plechtige stilte.

De dooden werden herdacht. De twee jonge helden, die te pletter sloegen tegen den zon-doorgloeiden Italiaanschen grond.

Om twee uur dien nacht kwam nog Z. E. Minister Deckers

## EEN LANGE NACHT

het directiekantoor der K.L.M. binnen gestapt, hetgeen gevuld was met tal van belangstellenden en autoriteiten.

Hij drukte directeur Plesman de hand:

*„Ik spreek namens al mijn ambtgenooten, indien ik de K.L.M. en haar piloten gelukwensch met deze schitterende daad en ik ben er van overtuigd, dat gij allen verheugd zult zijn te vernemen, dat alle vier de leden van de „Uiver”bemanning benoemd zijn tot ridder in de Orde van Oranje Nassau.”*

Donderend applaus.

Welgemeende vreugde.

## HOOFDSTUK XIX

### NOODLANDING IN DEN NACHT

**D**e „Uiver” was vertrokken van Charleville.

Hij had op het vliegveld voor de laatste maal getankt. Parmentier zette koers naar het eindpunt.

In behaaglijke rust leunden de passagiers in hun fateuils achterover en bespraken het verloop van de reis.

Het einde kwam in zicht.

Men voelde zich door hechte vriendschapsbanden met elkander verbonden.

De aarde lag donker onder hen neer. De nacht viel over het Australische land. Zij vlogen over oerwouden, die opklommen tegen de hooge bergen.

Het weer was gunstig geweest tot nog toe.

Met eenige verwondering luisterden zij naar de eerste regendruppels, die langs de cabine-ramen verspatten.

De regen werd feller. Er klonk een gehuil van wind. Bliksem-schichten kronkelden paarsblauw terzijde.

„Kijk, onweer!”

„Och, ja, dat is wel eens aardig.”

Het deerde hen niet.

Parmentier maakte zich daarover niet ongerust, daar waren zij aan gewend op de geregelde Indië-routes.

Thea Rasche, de Duitsche passagiere, maakte nog gauw een notitie in haar dagboek.

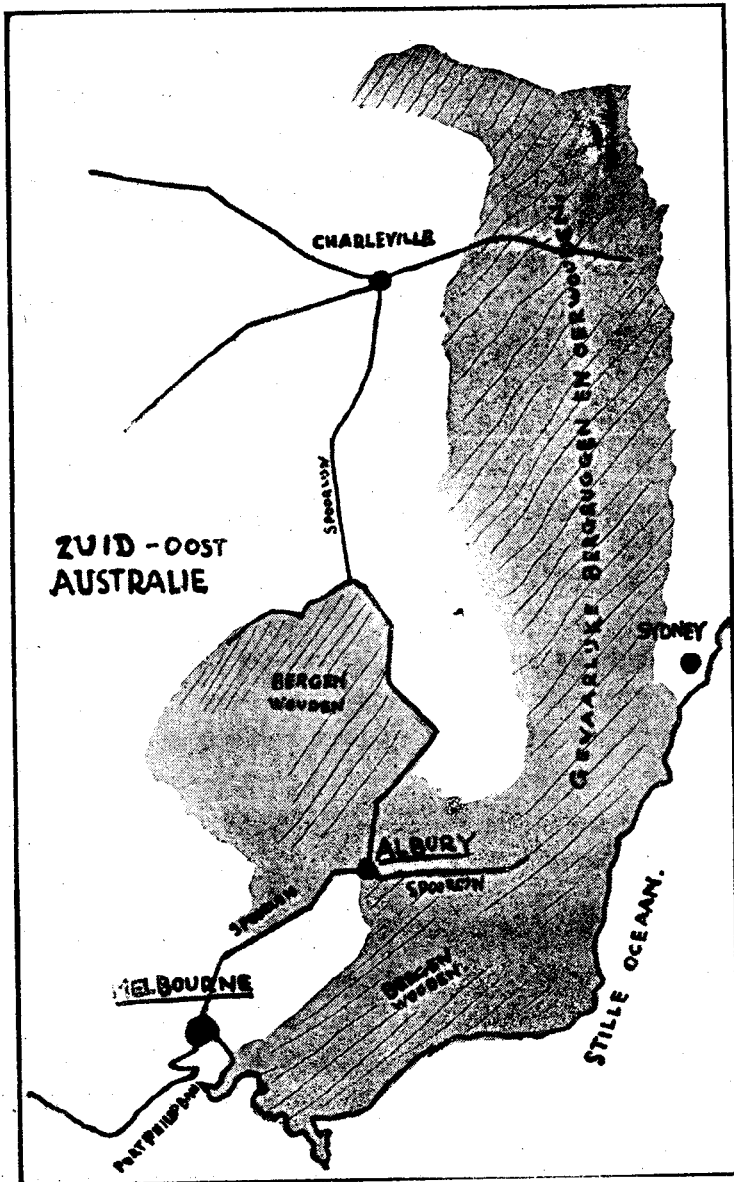
„Charleville—Melbourne. We vliegen door onweer.”

Nog één zin zou daar aan toe worden gevoegd, „we zijn in Melbourne geland”, dan zou haar dagboek aan boord zijn gesloten.

Zoo dacht zij. Zoo dachten de beide andere passagiers. Zoo dacht de bemanning.

Zoo dachten millioenen in Holland.

## NOODLANDING IN DEN NACHT



De Zuid-Oostpunt van Australië, met de plaats Albury, waar de „Uiver” de noodlanding moest maken.

## NOODLANDING IN DEN NACHT

Maar de storm nam in hevigheid toe.

Regenvlagen sloegen woest tegen de vleugels en tegen de vensters. IJs zette zich op de randen der vleugels vast, door de snelheid waarmede de „Uiver” voer.

Rukwinden huilden langs den romp voorbij, stuwden den „Uiver” in een verkeerde richting.

Parmentier zette zich schrap. Het werd ernst met dien storm. Oppassen, jongens!

Hij duwde den „Uiver” met den neus onder de bui, hij daalde, hij zou lager gaan vliegen. Maar de lucht zat tot vlak boven de aarde dicht. Winden woelen verwoed. Regen sloeg kletterend neer. Bliksems kronkelden weg.

In de cabine sloeg men de pogingen gade.

De „Uiver” kroop weer omhoog. Hooger en hooger. De bergen naderden. Er dreigde gevaar.

Spanning kroop naar hun keel.

De storm werd heviger. De rukwinden duwden den vogel nu links dan rechts.

„Benzine raakt op!”

De marconist slaat aan 't werk.

S.O.S.! S.O.S.!

Parmentier strijdt den krijg. Tegen den wind, tegen den regen, tegen den storm, tegen den slinkenden voorraad benzine.

Melbourne werd opgeroepen.

Het toestel gaf geen geluid!

Nogmaals geprobeerd. Nogmaals vergeefs. Drie, vijf, tot acht malen toe. De spanning wordt nu nerveus.

De radio is niet in staat iets te doen. De atmosfeer is gestoord. Het is niet mogelijk om te seinen.

Wederom geprobeerd. Het toestel begint te kraken. Dan, zwak en onduidelijk eerst komt Melbourne door, het gesein wordt intenser, de „Uiver” peilt z'n stand.

Men rekent uit. Men ontdekt: wij vliegen boven Albury. 250 K.M. van doel.

## NOODLANDING IN DEN NACHT

Albury heeft de seinen gehoord.

De marconist van de boot waarmede de hertog van Gloucester op weg is naar Melbourne om daar het groote gedenkbeeld voor de gevallen oorlogshelden te onthullen, heeft het gehoord.

Albury bereidt zich voor om hulp te verschaffen.

Radio-omroep in het holst van den nacht!

De bewoners van Albury worden verzocht uit te kijken naar den „Uiver”.

Hij is de stad gepasseerd. Hij vliegt rond in wijde cirkelingen. Nog weten zij niet waar zij zijn.

Radio-omroep in den nacht.

De auto-bezitters worden verzocht zich met hun auto's naar het vliegveld te begeven en met hun lampen het terrein te verlichten zoo goed als dit kan!

Menschen springen op. In hotels, in café's, in de huizen. De straten zijn weldra van claxonlawaai gevuld.

Berichten worden verstuurd. De spoorwegmannen worden verzocht lichtseinen te geven langs de lijnen, zoodat de machine haar richting bepalen kan.

Weer jaagt de „Uiver” over de stad.

Plotseling begint daar een eigenaardig schouwspel, vlak onder hen.

De marconist van de „Uiver” knipt eerst verwonderd het oog.

Stadslichten springen aan. Springen uit. Springen wederom aan, nu iets langer; weer zijn zij nu uit.

De bedoeling dringt tot hem door, met een kreet springt hij op. Verbazing. Bewondering op het gelaat.

Want daaronder op aarde is men bezig boodschappen te zenden naar hen in den „Uiver”! Het zijn seinen. Het zijn de morseteekens van Albury! Die gevormd worden door de stadslichten aan en uit te draaien vanaf de electriche centrale.

Het vliegveld is helder verlicht.

---

## NOODLANDING IN DEN NACHT

Parmentier cirkelde rond. Zakte lager en lager. De passagiers waren gerust. De opwinding was voorbij. De spanning gebroken.

Nu nog dalen!

Meesterlijk, op de meest schitterende vakmanswijze prikte Parmentier den „Uiver” op den grond, een staaltje van stuurmanskunst was het, dat hij daar vertoonde, dat niet velen hem nadoen!

De bemanning stapte uit. De passagiers zetten hun voeten in den drassigen grond.

De wielen van den „Uiver” zijn diep weggezakt in den modder.

Zij zullen wachten. Het is nu zeventien minuten over eenen in den nacht.

Honderden handen bieden aan om te helpen.

Men is verheugd. Men is blij mede geholpen te hebben aan de voorspoedige noodlanding in den nacht.

Eenieder drukt hen de hand.

Honderden en nogmaals honderden.

Men juichte. Men lachte voldaan.

„Parmentier is de prachtigste piloot ter wereld”, zei marconist van Brugge tegen Thea Rasche in een rustig oogenblik, vlak nadat de landing was volbracht.

„Dat is hij! Een wonder gewoonweg!”

---

DE „UIVER“ IS GELAND

W

ij zijn in Melbourne geland.”

De zin, die Thea Rasche tot slot in haar dagboek wou schrijven, werd niet geschreven!

Bij het kriecken van den morgen stak een nieuwe, zware storm op. De „Uiver” zakte steeds dieper in den modder weg. Honderden bereidwillige handen hielpen de machine er uit te trekken.

Maar de passagiers zouden de reis naar Melbourne per trein moeten vervolgen.

De mecaniciën en de marconist eveneens en toezien dat de post werd verzonden.

D'r was weinig benzine aan boord. Parmentier en Moll zouden in rechte lijn naar Melbourne vliegen.

Teleurstelling op 't laatst.

Was de kans op den eersten prijs in de handicap race nu ook nog verkeken?

Maar: safety first!

Veiligheid vóór alles.

De „Uiver” is geland!

De kreet van verrukking had reeds in Holland geklonken.

Om 1.14 uur en 6 sec. Amsterdamsche tijd, in den nacht, was de „Uiver” te Melbourne geland.

In de vroege morgenuren, Australische tijd, verspreidde zich in Melbourne het bericht. „De Hollanders zijn in aantocht!”

Duizenden stroomden opnieuw naar het Flemington-vliegveld toe, om te gaan juichen voor die fameuze kaerels, die hun „luxe-bus” met de regelmaat van een klok en de veiligheid



## DE „UIVER“ IS GELAND

van een expressetrein naar het einddoel hadden gestuurd, tweede in de race, verwoede snelheidsjagers uren en uren vooruit!

Hadden zij, al die duizenden, niet gevreesd dat op het laatste moment, die „vliegende Hollanders“ ook nog als eersten de eindstreep zouden passeeren, toen Scott te Port Darwin de wanhoop nabij was?

Wonderlijk snel vloog die „Uiver“ over het laatste traject! Want terwijl de groote stroom van menschen, zich nog naar het vliegveld begaf, cirkelde het vliegtuig reeds over het veld en maakte een technisch-prachtige landing.

Parmentier en Moll klommen terstond uit de cockpit, frisch, opgewekt, lenig, keurig in orde.

Zij zagen eruit of zij pas uit een luxe-trein waren gestapt, of zij een uitstapje waren gaan maken. Welk een verschil met Campbell en Scott!

Zij werden verwelkomd door de vertegenwoordigers der Australische luchtvaart en de burgerlijke autoriteiten van Melbourne. De Nederlandsche consul, kolonel Wright, trad op hen toe, drukte hen ontroerd de hand en deelde hun mede dat het H. M. de Koningin had behaagd hen te benoemen tot ridder in de orde van Oranje-Nassau als een erkenning van hun prachtige prestatie.

Een storm van gejuich, door duizenden kelen aangeheven, brak los na deze mededeeling en de vliegers werden zichtbaar ontroerd.

Toen voerde Parmentier het woord. „Hij was blij“, sprak hij, „de moeilijkheden op het laatste deel nog te hebben overwonnen. Blij dat ze bereikt hadden wat hij had gehoopt. Iedereen heeft ons prachtig geholpen en wij danken allen, die ons hulp hebben verleend, vooral de menschen uit Albury, die ons hielpen, uit den modder te komen en allen die hun zooveel goede diensten bewezen hadden tijdens den tocht.“

In triomf ging het nu naar het restaurant van Flemington,

## DE „UIVER“ IS GELAND

werd gevoerd door verschillende autoriteiten.

Mac Robertson was de eerste die daar tot hen sprak.

Zij, de Hollanders, waren het geweest die den tocht hadden uitgevoerd geheel naar zijn bedoelingen, geheel naar den geest waar de ververschingen werden gepresenteerd en waar het woord van het plan, geheel naar den opzet, die er bij voorzat.

De consul der Vereenigde Staten van Amerika nam het woord en feliciteerde de mannen, dat zij als tweede het eindpunt hadden bereikt.

„Er is een felle strijd gestreden tusschen Turner en u”, zeide hij. „Het kwam er maar op aan wie hedenmorgen het eerst van den grond zou kunnen komen. Gij zijt het geweest en het verheugt mij u met uwe overwinning geluk te kunnen wenschen.”

De strijd om de tweede of derde plaats was beslist. Ook de „Boeing” van Turner had gestreden tegen de elementen en had een noodlanding gemaakt. Met bijna drie uren verschil landde hij als derde in aankomst op de eindstreep!

Een stroom van telegrammen begon.

Van den Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Oost-Indië, van Minister-president Colijn, van H. K. H. Prinses Juliana.

Zelfs H. M. Koningin Wilhelmina getuigde met een telegram naar de directie der K.L.M. van hare hooge bewondering voor de prestatie.

Honderden en honderden stapelden zich oopen. De waereldpers begon de loftrumpet te steken!

Officieele ontvangsten werden voorbereid. Plannen voor grootsche huldgingen der bemanning vormden het gesprek van den dag.

En te Donderdagmiddag 25 October 1934 vond een nieuw wonder van techniek plaats, toen de millioenen Nederlanders in hunne huiskamer het radiogesprek konden volgen, dat vanuit Nederland werd gevoerd met de bemanning te Melbourne.

---

E „UIVER” IS GELAND



Een radiografisch overgebrachte foto van de aankomst van den „Uiver” op het vliegveld te Melbourne.

---

## DE „UIVER” IS GELAND

Het was Donderdagmiddag, tien minuten voor half twee. Het „Wilhelmus” werd in de radio gespeeld, daarna klonk duidelijk de stem van gezagvoerder Parmentier.

„De heele bemanning van de „Uiver” is hier.”

Minister-president Colijn nam nu het woord en wenschte de bemanning geluk, sprak zijn bewondering uit en zijn hulde. De bewondering en de hulde van het Nederlandsche volk. Van de gansche wereld.

Om beurt dankte de bemanning van de „Uiver” voor de huldigende woorden en voor de hooge koninklijke onderscheiding aan hen verleend.

De Minister-president had aan het slot van zijn rede de bemanning nog gezegd op den terugtocht van den „Uiver” kalmpjes aan te vliegen.

„Je hoeft niet in twee dagen van Batavia naar hier terug te vliegen. Wij willen je hier heelhuids terug zien.”

En Parmentier antwoordde daarop kort en fier:

„Excellentie, als we in twee dagen terug komen, dan komen we ook heelhuids terug. De veiligheid staat bij de K.L.M. altijd voorop!”

Na de woorden van de bemanning dankte Minister-president Colijn het Australische volk namens geheel Nederland voor de wijze waarop het onze nationale helden bij hun voorspoed en hun tegenspoed had gesteund.

Directeur Plesman nam nu het woord en sprak bewonderende woorden tot de bemanning. Daarop stelde hij aan Parmentier eenige vragen en deze vragen en de antwoorden daarop, volgen wegens hun typeerend karakter hieronder, juist zoals zij gesproken zijn.

„Hoe lang was de aanloop bij den start in Albury?”

„De aanloop was vrij kort, het terrein was ook vrij klein. Maar we hebben het toestel zoo licht mogelijk gemaakt. We hadden nog voldoende ruimte, om bij niet slagen der opstijging uit te loopen.”

## E „UIVER“ IS GELAND

„Hoe groot was de aanloop naar schatting?”

„Tweehonderd meter.”

„Hm. Is de post afgeleverd?”

„De post is in den namiddag per auto naar Melbourne gebracht en daarna verder besteld.”

„Wilt u de passagiers van harte groeten namens de K.L.M. en hun een prettig verblijf in Australië toewenschen?”

„Zeker, directeur. Van de passagiers hebben we buitengewone medewerking en een aangenaam gezelschap gehad. Ze hebben ook goed geslapen.”

„Is u tevreden met de bereikte resultaten?”

„Ja, directeur.”

„Op 11 November zullen jullie uit Indië vertrekken. Is de datum van het vertrek uit Australië al vastgesteld?”

„Nog niet. De machine moet eerst goed nagekeken worden en de motoren moeten geïnspecteerd.”

„Als de datum is vastgesteld, laat hem dan zoo spoedig mogelijk weten. En dan wou ik nog iets zeggen: In Indië willen ze jullie huldigen. Vind je het goed, dat ik alles laat regelen door den heer Nieuwenhuis van de K.N.I.L.M.?”

„Ja, directeur.”

„Ik heb den indruk, dat de benzine- en olievoorziening door de Shell uitstekend heeft gewerkt.”

„Zeker, directeur.”

„Ik heb ook den indruk, dat het vliegtuig goed in orde is geweest en gebleven.”

„Zeker, directeur.”

„En wil je namens de K.L.M. duizend gulden beschikbaar stellen voor de hospitalen in Albury?”

„Zeker, directeur.”

„Ik wou nog zeggen, dat we de Hollandsche kolonie in de Oost nu zeer dichtbij gevoelen en dat we hopen den vliegdiens steeds meer te verbeteren. Hebt u nog iets voor mij?”

„Ja, directeur, wilt u nogmaals onzen dank uitbrengen aan

## DE „UIVER“ IS GELAND

de heele K.L.M. voor de medewerking en vooral aan den technischen vliegdiens.

„Ik heb op den dag van jullie aankomst per dagorder jullie dank al overgebracht aan het personeel. Nou, we wenschen jullie nog een prettig verblijf en een aangename reis. We hopen je op 17 November hier op Schiphol te ontvangen.”

„Goed, directeur.”

„Dag, directeur!”

„Ik dank je vriendelijk.”

Krachtig, maar kort. Vriendelijk en fier-onderdanig.

Op 17 November weer thuis! Hoeveel huldgingen zou dat intusschen nog brengen!

„Zijn jullie daar, mannen van den „Uiver”?”

„De bemanning van den „Uiver” is hier.”

Negentienduizend acht honderd zeven en zeventig Kilometers van de startplaats vandaan. Na een historischen tocht van drie dagen, achttien uren en zeventien minuten.

## HOOFDSTUK XXI

# NEDERLAND GEEFT EEN LES

De opwinding, die de roemruchtige aankomst van Scott als eerste te Melbourne in de wereld had teweeg gebracht, was geluwd.

Allerwege, in de groote dagbladen aller landen, begon men de geweldige prestatie van de „Uiver“-bemanning meer en meer in haar beteekenis te zien.

Scott was de eerste inderdaad op de eindstreep, maar de „Uiver“-prestatie overtrof allen en alles in belangrijkheid.

Een tocht uit het oogpunt van handelsbelangen, zooals eertijds het „Duifken“ ondernam, had hij met z'n 1400 Paardekrachten gemaakt; Nederland had de wereld een les gegeven hoe het mogelijk was veilig en vlug naar de Zuid-Oostpunt van Australië te vliegen.

Deze prestatie was er eene, die in de annalen van de luchtvaartgeschiedenis zou worden ingeschreven met gouden letters! Nederland, het kleine landje aan de zee, had de gansche wereld wederom aangetoond dat het waarachtig nog meetelt, als het gaat om de ontketende krachten der natuur te bedwingen, als het gaat om organisatie en uithoudingsvermogen, als het gaat om waarachtige werken, waarmede de vooruitgang der geheele menschheid werd gediend.

Batavia was een afstand van twee dagen vliegen geworden voor onze begrippen!

Duitschland, Frankrijk, Oostenrijk, België, Italië, de gansche wereldpers noemde de prestatie der Hollanders het grootst.

En toen in Engeland, de dolste verrukking dat Scott de race had gewonnen, voorbij was, begon men allerwege in de Engelsche pers Nederland ten voorbeeld te stellen en drong men er op aan de geheele Engelsche burgerlijke luchtvaart te herzien en

## NEDERLAND GEEFT EEN LES

om te werken. De „Morning Post”, een der grootste Engelsche couranten, schreef in het hoofdartikel van Woensdagmorgen 24 October 1934 de woorden, die hier volgen en waarmede de gedachtengang van de geheele wereldpers het beste is getypeerd.

„Niet alleen zijn alle records gebroken”, schrijft het blad dien morgen in zijn hoofdartikel, „maar naarmate de race vorderde, loste zij zich op in een vreemd en dramatisch tweegevecht tusschen twee ver uiteenlopende types.



Minister-president Dr. Colijn tijdens zijn radiogeprek met de bemanning van den „Uiver” te Melbourne.

De Engelsche De Havilland Comet is een mooie kleine eendekker van 450 P.K., gebouwd voor snelheid, en uitsluitend haar manning van Scott en Black in haar kleine cockpit meevoerend. De K.L.M. is uitgekomen met een groot passagiersvliegtuig, dat twintig reizigers kan meevoeren, en er drie aan boord heeft benevens eenige luchtpostzakken. Het is een Amerikaanschgebouwde Douglas van 1430 P.K. Zij die deze geheel van metaal vervaardigde machine gezien hebben, beschrijven haar als een



---

---

## EDERLAND GEEFT EEN LES

visioen van de toekomst in haar schoonheid en gladheid van vorm en lijn.

Het schijnt vreemd, dat de Nederlanders zich handicappen met passagiers en mails, maar de K.L.M. die een bewonderenswaardigen dienst tusschen Amsterdam en Batavia onderhoudt, houdt vol dat het haar doel niet is snelheidsrecords te breken maar het bewijs te leveren van de betrouwbaarheid van een op snelheid gebaseerden dienst met mail en passagiers. De taktiek van elk der twee voorsten (dus van de Havilland Comet en de Douglas) werd beïnvloed door deze belangrijke verschillen. De Engelsen vlogen zeer hoog, in 't algemeen gesproken op een hoogte van zoowat tienduizend voet; zij stopten slechts aan controlestations, en dan maar voor een half uur. De Nederlanders, die meer benzine noodig hadden en in verhouding minder met zich meevoerden, stopten tusschen de controle-stations drie malen tegen de anderen éénmaal. Maar het verbazingwekkende feit is, dat terwijl de kleine vliegmaschine met een snelheid van bijna 180 mijlen per uur ging, de groote Nederlandsch-Amerikaansche machine nog sneller vloog, zoodat zij door grootere snelheid onder het vliegen de langere en veelvuldiger tusschenpoozen bijna neutraliseerde.

Er is dan ook veel te leeren uit het resultaat van dit vreemde duel."

Nederland had de wereld een les gegeven.

Het had getoond een der eersten, de allergrootste op het gebied der burgerlijke luchtvaart te zijn en paraat om een dienst op Australië te beginnen.

Australische bankiers waren genegen om den „Uiver" na deze prachtige prestaties aan te koopen. Zij boden de K.L.M. een zeer hoog bedrag. Maar de heer Plesman verklaarde kort en bondig dat dit niet gaan zou. Want aan den „Uiver" hing het hart

## NEDERLAND GEEFT EEN LES

van het gansche Nederlandsche volk, de „Uiver” was een stuk geschiedenis van Nederland geworden!

Op Zaterdagochtend 27 October 1934 drukten de ochtendbladen met groote koppen het droevige bericht: „De „Panderjager” is door vlammen vernield!”

De schade die dit vliegtuig bij zijn ongelukkige landing had opgelopen, was niet zoo ernstig gebleken als oorspronkelijk werd verondersteld en na de schade te hebben gerepareerd werd besloten om den tocht naar Melbourne voort te zullen zetten.

Op Vrijdagavond 26 October, te half acht Amsterdamschen tijd, steeg hij op van het vliegveld van Allahabad, de motoren ronkten, de bemanning wuifde haar afscheidsgroet.

Het veld was helder verlicht. Er was gejuich en bewondering voor de mannen, die ondanks pech en tegenslag, met nieuwen moed voort gingen naar het einddoel.

Het toestel taxiede over den grond.

Langzaam kwam het omhoog — toen, plotseling, vloog het met donderenden slag met het landingsgestel tegen een tractor, die plotseling voor hen opdoemde.

Een kreet van ontzetting. Van schrik.

Op hetzelfde moment vloog de „Pander” in brand, de bemanning wist zich door uit de cabine te springen te redden van een wissen en zekeren dood.

Hoog laaiden de helle vlammen tegen den donkeren nacht. De benzinevoorraad vloog met een knal in brand en van het prachtige houten toestel was na enkele oogenblikken niets anders meer over dan gloeiende asch.

Bleek stond de bemanning erbij.

Bevend en weenend.

---

## DERLAND GEEFT EEN LES

De „Panderjager” in den volksmond de „Pechjager” genoemd — *was* niet meer.

Hij was gebouwd met het doel om snelle postverbindingen met Indië tot stand te brengen.

In het jaar 1933 in de week voor Kerstmis was hij met fabelachtige snelheid gestart, aan boord duizenden en duizenden brieven voor Kerstmis en Nieuwjaar. Maar in Rome reeds kreeg hij pech en de „Pelikaan” werd opgeroepen om zijn historische vlucht te maken.

Ten tweede male was hij thans nu in de Melbourne race gestart om te bewijzen sneller te zijn dan de snelste.

Maar de „Uiver” bewees even snel te zijn als de „Pander”.... heeft de „Pander” dit bewijs als een beschaming gevoeld?

Heeft hij gevoeld van geen nut meer te zijn als zoodanig? En heeft hij zijn roemruchtige sporen willen uitwisschen in de vonken van de gloeiende, smeulende asch???

---

## EEN STUKJE GESCHIEDENIS TOT SLOT

**D**e maand October 1934 is voor de K.L.M. wel geworden een maand van bijzonder en van historisch belang.

Immers het was in het begin van deze maand vijftien jaren geleden dat de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij werd opgericht. Dit geschiedde in het jaar 1919, met een zeer kleinen kring van personeel en met enkele oorlogsvliegtuigen, die van vreemde mogendheden waren opgekocht.

Veel is er sedert dien datum veranderd. Geweldig is het bedrijf gegroeid. Haar luchtvloot breidde zich uit jaar na jaar, niet alleen in het aantal toestellen, maar vooral ook in de snelheid, de veiligheid en het comfortabele van het materiaal. De namen van hare piloten werden wereldberoemd. De naam der K.L.M. bekend tot in alle uithoeken van de aarde.

Zaterdag 20 October 1934. „De Uiver” vliegt naar Melbourne.” De nieuwe, historische datum van belang.

Maar op den eersten October van diezelfde maand was het tien jaren geleden dat de afstand Amsterdam—Batavia door de lucht voor de eerste maal gemaakt werd.

Dat was op 1 October 1924.

Toen des morgens om half negen precies het beroemde en dappere driemanschap Thomassen à Thuessink van der Hoop, van Weerden Poelman en van den Broeke van Amsterdam vertrokken naar Batavia.

Zij vlogen met een vliegtuig door Fokker speciaal voor dezen tocht gebouwd. De F VII.

De voorbereidingen voor dezen tocht waren met uiterste zorg gemaakt, comité's waren benoemd uit alle kringen van het Nederlandsche volk. Indië wachtte in spanning.

Reeds jaren te voren was daar door het Indische Gouverne-

## N STUKJE GESCHIEDENIS TOT SLOT

ment en door energieke zakenlieden een premie van tweehonderd acht en twintig duizend gulden uitgeloofd voor diegene, die het eerst dezen tocht van Amsterdam—Batavia door de lucht zou maken.

Een termijn werd bepaald binnen welken tijd het moest geschieden. Talloozen gaven zich op. Maar niemand die er mede begon. Totdat de K.L.M. besloot den sprong te maken en de Fokker F VII werd gebouwd.

In die dagen was zoo'n vliegtocht heel iets anders dan thans.

Men was volslagen onbekend met de route. Men had ontzaglijke vrees voor de oerwouden, de woestijnen, de bergen. Men vreesde de groote verschillen in temperatuur; men was niet bekend met de nukken en grillen van het weer boven die streken.

De motor — tweemotorige vliegtuigen had men in die dagen nog niet — de motor was bij lange na niet zoo geperfectionneerd, die moest aanhoudend worden nagekeken, opnieuw geolied en gesmeerd.

Maar men besloot den sprong.

De bemanning durfde het „gokje” te wagen.

Twee en twintig dagen had men berekend dat de tocht zou duren:

De „Uiver” zette er twee dagen voor op het program!

De reis verliep voorspoedig.

De motor hield het uit en werd vertroeteld en gespaard. Ze vlogen maximaal op tweehonderd meter hoogte!

Tot... totdat zij niet ver van het doel mankementen kregen aan den motor. Plotseling sloeg hij af en de machine stiet met den neus tegen den wal van een rijstveld.

De teleurstelling was geweldig groot. Maar het Nederlandsche volk stond als één man op en van de geldinzamelingen, die werden gehouden, werd een nieuwe motor hen achterna gestuurd en konden zij tenslotte den tocht vervolgen.

## EEN STUKJE GESCHIEDENIS TOT SLOT

Groot was het enthousiasme.

Even groot en even geweldig als thans tijdens de „Melbourne” dagen.

Deze tocht, tien jaren geleden thans, is de grondslag geweest waarop de energieke K. L. M. verder ging bouwen.

De grondslag waarop is gebouwd de geregelde dienst, die thans bestaat op de Indiërouten der K.L.M.

De grootste afstandsroute ter wereld.

De tijden gaan snel.

Verbazingwekkend. Beangstigend soms.

De „Comet” joeg door den „Uiver” gevolgd in enkele dagen van Londen naar Melbourne.

De wereld schrok op bij het zien van de snelheden, die daarbij werden bereikt, zooals de wereld opschrok honderd jaren geleden precies, toen de klipper „James Baines”, het snelste vaartuig van dien tijd, den afstand Londen—Melbourne aflegde in ruim drie en zestig dagen!

Dagen waren uren geworden.

En de techniek schrijdt voort.

Wij hebben ons verheugd, onze harten hebben geklopt van trots en beklemmende spanning. . . . de tijden gaan snel en over enkele jaren wellicht, wie weet het, wie zal het zeggen, zullen andere vliegtuigen, volgens geheel nieuwe vindingen wellicht gebouwd, als meteoren suizen hoog boven de oude aarde, door de ijlere lagen der stratosfeer.

Daar zullen zij jagen in duizelingwekkende vaart de hypergestroomlijnde stratosfeervliegmaschinen, honderden mensen aan boord, die daar eten kunnen en drinken en rooken en dansen.

Slaapplaatsen zijn overbodig geworden.

Want wie des morgens in alle vroegte vertrekt zal des avonds weer thuis zijn. In dien tijd, binnen de volle vier en twintig

---

## EN STUKJE GESCHIEDENIS TOT SLOT

uren, zal hij een tocht rond de aarde hebben gemaakt, zijn de uren van thans *minuten* geworden.

| Snelheid! Snelheid!

| Het tempo wordt steeds weer verhoogd.

De jeugd zal zich aan duizend nieuwe wonderen hebben te wennen.

**EINDE.**