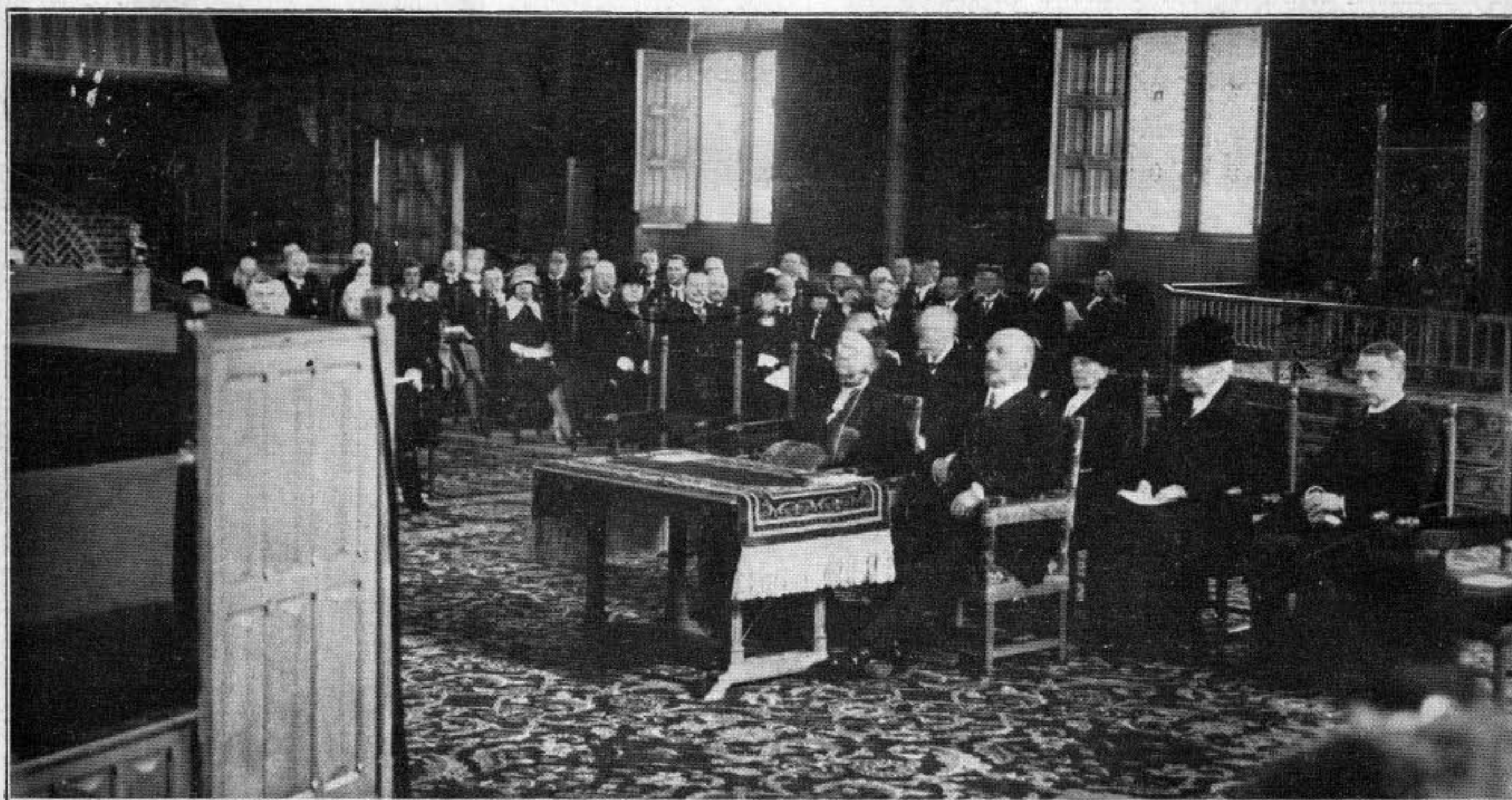


MEDEDEELINGEN

OVER HET LUCHTVERKEER IN EN
NAAR NEDERLANDSCH-INDIË
UITGEGEVEN DOOR DE VEREENIGING
"COMITÉ Vliegtocht Nederland-Indië."



Gedeelte van de Ridderzaal tijdens de bijeenkomst, gewijd aan de luchtverbindingen in en naar Nederlandsch-Indië, op 26 Maart 1927.

Deze Mededeelingen verschijnen ongeveer viermaal 's jaars en worden gratis aan belangstellenden in Nederland en Nederlandsch-Indië toegezonden.

Men wordt beleefd verzocht aanvragen om toezending dezer Mededeelingen, adresveranderingen en alle berichten betreffende den inhoud te richten aan Dr. W. L. Groeneveld Meijer, Secretaris van het Comité Vliegtocht Nederland—Indië, Hofweg 9, Den Haag.

INHOUD.

	Bladz.
De bijeenkomst in de Ridderzaal op 26 Maart 1927.....	50
Openingsrede van Luitenant-Kolonel Oudendijk	50
Rede van prof. Mr. M. W. F. Treub	52
Rede van generaal b. d. C. J. Snijders	57
Slotwoord van Ir. J. F. de Vogel	64
De tweede mailvlucht naar Marseille op 18 Maart 1927	65
Rijksluchtvaartpolitiek	68
De Britsche Rijksconferentie	70
Wat de pers zegt	71

DE BIJEENKOMST IN DE RIDDERZAAL OP 26 MAART 1927

Op Zaterdagmiddag 26 Maart had in de Ridderzaal eene belangrijke bijeenkomst plaats, belegd door het Comité vliegtocht Nederland-Indië, de afdeeling 's-Gravenhage van het Algemeen Nederlandsch Verbond en de Koninklijke Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart, welke gewijd was aan de luchtverbindingen in en naar Nederlandsch-Indië. H. M. de Koningin-Moeder en Z. K. H. de Prins der Nederlanden, als vertegenwoordiger van H. M. de Koningin, woonden de bijeenkomst bij.

De Ridderzaal was vrijwel geheel gevuld met een uitgezocht publiek, waaronder zich bevonden de Ministers van Koloniën, van Oorlog en van Waterstaat, de Oud-Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië, de heer Idenburg, de Vice-Voorzitter en vele leden van den Raad van State, de Voorzitter van de Algemeene Rekenkamer, de Directeur-Generaal der Posterijen en Telegrafie, de Burgemeester van Rotterdam, Mevrouw Patijn, echtgenoot van den burgemeester van den Haag, de handelsattaché van de Britsche Legatie als vertegenwoordiger van den Gezant, de oud-president van den Volksraad, den heer Schumann, de oud-directeur van het Departement van Gouvernementsbedrijven, Ir. Roelofsz, verschillende vertegenwoordigers van groote Indische firma's en van Kamers van Koophandel, bestuursleden van Indische en van de ontvangende vereenigingen, hooge ambtenaren van de betrokken departementen, luchtvaartautoriteiten en belangstellenden.

De voorjaarszon wierp een prachtig licht door de gebande ruiten in de plechtige Ridderzaal, door een enkele vlag slechts sober versierd, en het was een indrukwekkend oogenblik, toen het Residentie-dubbelmannenkwartet het oude Wilhelmus inzette en alle aanwezigen zich verhieven om het oude lied van den Zwijger staande aan te hooren. In deze historische omgeving, waar de aanwezigen in een halven cirkel geschaard stonden om de vorstelijke bezoekers, klonk het Wilhelmus als een plechtige gelofte van allen om werkzaam te zijn in het belang van ons groote Nederland.

Het openingswoord werd gesproken door luitenant-kolonel Oudendijk, voorzitter der afdeeling 's-Gravenhage van het Algemeen Nederlandsch Verbond, het slotwoord door den heer Ir. de Vogel, voorzitter van de Koninklijke Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart. De groote redevoeringen werden gehouden door Prof. Treub, die de economische, en generaal Snijders, voorzitter van het Comité Vliegtocht Nederland-Indië, die de technische zijde van het vraagstuk der luchtverbindingen in en naar Indië behandelde. Beide sprekers werden met groote belangstelling aangehoord en wij meenen onze lezers, die niet in de gelegenheid waren de bijeenkomst bij te wonen, een genoeg te doen door den volledige tekst dezer redevoeringen hieronder te laten volgen.

Na afloop der bijeenkomst werd de thee aangeboden in de rolzaal, die door fraaie fotografieën en vliegtuigmodellen van de K.L.M. was opgeluisterd. Het muziekgezelschap van de K.L.M. zorgde voor eene goede stemming. Nog lang bleven vele gasten bijeen om in kleineren kring het vraagstuk te bespreken, waarvoor in den loop van den middag op zoo uitnemende wijze de aandacht was opgewekt.

Openingsrede van luitenant-kolonel Oudendijk.

Majesteit, Koninklijke Hoogheid, Excellenties,
Dames en Heeren.

Namens de Koninklijke Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart, het Comité Vliegtocht Nederland-Indië en de Haagsche afdeeling van het Algemeen Nederlandsch Verbond heet ik u allen hier van harte welkom.

De aanwezigheid van Hare Majesteit de Koningin-Moeder en Zijne Koninklijke Hoogheid den Prins der Nederlanden stemt ons tot de grootste dankbaarheid en

dit nog te meer, omdat Zijne Koninklijke Hoogheid hier mede Hare Majesteit de Koningin vertegenwoordigt.

Deze vorstelijke belangstelling is voor ons de bezielende bevestiging van onze meening, dat het vraagstuk, hetwelk heden namiddag zal worden besproken, dat der Luchtverbindingen in en naar Indië, een nationaal belang van de eerste orde betreft.

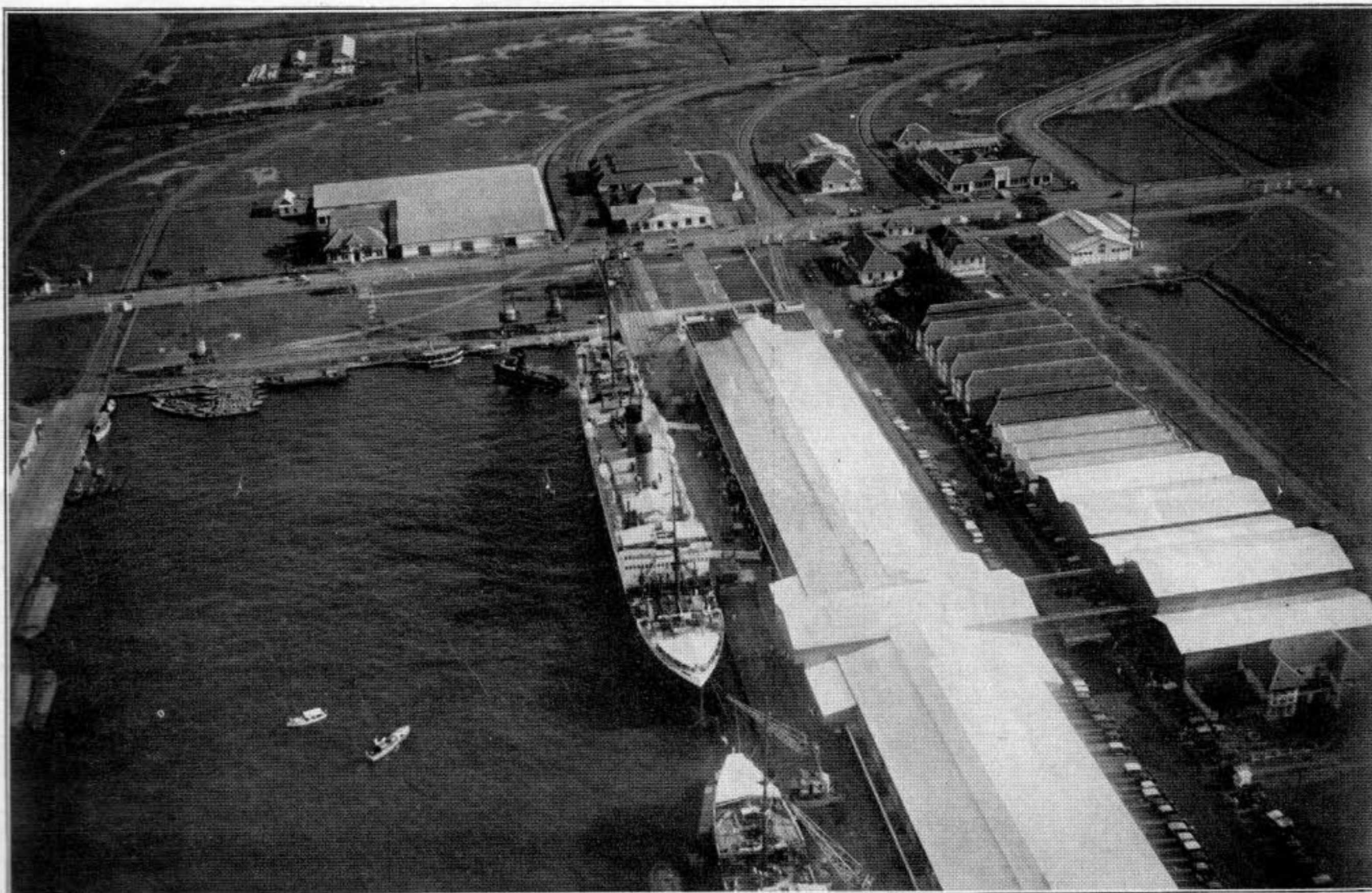
Ook voor de tegenwoordigheid der Ministers van Waterstaat, van Koloniën en van Oorlog en Marine a.i. zijn wij ten zeerste dankbaar. Want ook uwe belangstelling, Excellenties, is voor ons in hooge mate bemoedigend.

En dit geldt eveneens voor de tegenwoordigheid van u allen, autoriteiten en vertegenwoordigers van ons verkeerswezen, bankwereld, handel, nijverheid en Indische zakenwereld, van wie velen zich de groote moeite hebben getroost om van elders en zelfs van ver afgelegen plaatsen naar hier over te komen.

zoo gewichtige tijden samenwerking zocht met de twee bekende organisaties hier ter stede: het Comité Vliegtocht Nederland-Indië en de Koninklijke Nederlandsche Vereniging voor de Luchtvaart, ten einde — zij het voor velen ook ten overvloede — nog eens klaar en duidelijk door bij uitstek bevoegde sprekers te laten uiteenzetten de noodzakelijkheid en de mogelijkheid van goede luchtverbindingen in en naar Indië.

Het is mij een behoefte, hier met groote erkentelijkheid te vermelden, dat de beide organisaties onmiddellijk, niet alleen in naam, maar op krachtige wijze met der daad aan het welslagen van dezen middag hebben medegewerkt, zoodat deze bijeenkomst van „ons drieën” gezamenlijk uitgaat.

Het is voor ons een groote voldoening, dat de heeren Prof. Treub en Generaal Snijders onmiddellijk bereid waren om met hun groote zakenkennis het vraagstuk de lucht-



Het vertrek van G.G. Fook uit Indië. Duidelijk zijn de lange rijen auto's zichtbaar.

Ik herhaal het: u aller belangstelling schenkt ons de voldoening, dat wij het belang van deze bijeenkomst niet hebben overschat.

De Luchtvaartdagen, welke de Haagsche afdeeling van het Algemeen Nederlandsch Verbond in Augustus j.l. te Scheveningen heeft ingericht, hebben onder meer geleid tot een nog nauwere samenwerking tusschen de vereenigingen en andere lichamen, die in de ontwikkeling van de Nederlandsche luchtvaart een machtig middel zien tot verhooging van onze volkskracht. En daar het Alg. Ned. Verbond in zijn Grootnederlandsche gedachte mede begrijpt een zoo innig mogelijk verband tusschen de deelen van het Nederlandsche Rijk, waarin de zon nooit ondergaat, lag het voor de hand, dat het Haagsche A. N. V.-bestuur in deze, voor het voortbestaan onzer luchtvaart

verbindingen in en naar Indië voor onze genoodigden te behandelen. Bij voorbaat moge ik beiden onzen hartelijken dank daarvoor betuigen.

Voorts onzen dank aan Zijne Exc. den Minister van Financiën voor de welwillende beschikbaarstelling van deze zaal, waardoor onze bijeenkomst in zulk een voorname omgeving kan plaats vinden. Om meer dan een reden doet het mij leed, dat ik dat woord van dank hier niet rechtstreeks tot Zijne Excellentie kan richten.

Eindelijk wend ik mij tot den heer Mostert en zijn zangers om hun onzen dank te betuigen voor de vriendelijkheid om de taak over te nemen van den heer Wierts, die om gezondheidsredenen geen gevolg heeft kunnen geven aan zijn sympathiek voornemen om door koorzang onder zijn leiding onze bijeenkomst af te wisselen

Kortom, aan allen, die op eenigerlei wijze ons hebben bijgestaan, onzen hartelijken dank!

Majesteit, Koninklijke Hoogheid, Excellenties,
Dames en Heeren,

Met den oprechten wensch, dat deze bijeenkomst moge bijdragen tot het nauwer aanhalen van de banden tusschen de verschillende deelen van het Nederlandsche Rijk en dus tot verhooging van de zedelijke en stoffelijke kracht van het geheel, open ik deze bijeenkomst.

Rede van Prof. Mr. M. W. F. Treub.

GROOT-NEDERLAND EN HET LUCHTVERKEER.

Wel niemand zal willen beweren, dat Europa in en na den

orkest van de Philips' fabrieken te Eindhoven had kunnen volgen. Engeland is bezig een luchtschip, een verbeterde Zeppelin, te bouwen, dat een week in de lucht kan blijven zonder te landen en dat hutten heeft voor honderd passgiers, een eetzaal waarin vijftig personen tegelijk hun maaltijden kunnen gebruiken, een luchtschip met salons, rookkamer en promenadedekken, een schip, dat bovendien tien ton lading zal kunnen vervoeren.

Wie een generatie geleden zoo iets zou hebben voorspeld, zou rijp zijn geacht om in Meerenberg te worden opgesloten. Vrijwel op ieder gebied maakt de techniek zulke vorderingen, dat hare praestaties voor ons, die er getuigen van zijn, grenzen aan het wonderbaarlijke en dat zij onzen voorvaderen, indien deze ervan hadden kunnen hooren, toovenarij en hekserij zouden hebben toegeschenen. En



Een escadrille jagers boven Bandoeng.

oorlog uitgeblonken heeft door gemoedelijkheid. Ongetwijfeld heeft deze titanische worsteling geleid tot uitingen van vaderlandsliefde en van offervaardigheid, die bewondering afdwingen. Doch daarmee: hoeveel ruwheid, onmenselijkheid en botvieren van lagere instincten heeft zij niet in haar gevolg gevoerd. En daarna: hoeveel wantrouwen en haat heeft de wereldkrijg niet achtergelaten. En het in theorie zoo aanlokkelijke communisme, dat vrede, zoo niet een hemel op aarde, brengen zou, is in de practijk gebleken meer voor de planeet Mars dan voor de onze geschikt te zijn.

En toch leven wij in een sprookjestijdperk. Een paar weken geleden bracht de telegraaf ons het bericht, dat een particulier in Bandoeng een concert van het werklieden-

niet alleen de technische vorderingen zelve zijn verrassend en verbluffend; ook het tempo, waarin zij plaats hebben, vervult ons met ontzag.

Wie herinnert zich niet met welk een spanning in de geheele wereld het waagstuk van Blériot om in een vliegtuig het Kanaal over te steken, werd gevolgd! Wij hebben, in het licht der praestaties van het vliegwezen van dezen tijd, groote moeite ons te herinneren, dat dit slechts een vijftien jaar geleden werd volbracht. Voor den oorlog was het vliegen sport en waaghalzerij. In den oorlog ontwikkelde het zich tot een dienst ter verkenning van vijandelijke stellingen en ter verdelging van vijandelijke krachten en eigendommen. Den rustigen bewoners van steden en dorpen bracht het angst en wee. Zijn eerste ontwikkeling bracht

aan Europa geen heil. En toch was het in haar gevolg zegenrijk.

Wat in den krijg met doodsverachting werd verricht, heeft het vliegwezen sneller tot zijn tegenwoordige hoogte gebracht dan anders het geval zou zijn geweest. Het heeft grootelijks bijgedragen tot de wetenschappelijke studie van dit nieuwe instrument, dat zijn praktische waarde het eerst toonde in het brengen van verschrikking, maar dat door zijn oorlogsontwikkeling tevens bewezen had een waardevol instrument te kunnen worden tot het nauwer bij elkander brengen van de naties, die het eerst had helpen uiteendrijven.

Als wapen zal het vliegtuig zijn beteekenis behouden, maar daarnevens is het geworden een vervoermiddel van den eersten rang. Het moge thans nog niet zoo veilig zijn als spoorweg en auto, maar veel staat het bij deze niet meer achter en de tijd is niet veraf meer, dat het deze in veiligheid zal evenaren, zoo niet overtreffen. Het is zelfs de vraag of men dit stadium niet nu reeds heeft bereikt. In het even interessante als leerzame Memorandum van het Britsche Air Ministry, dat voor enkele weken het licht zag, deelt het hoofd van dit modernste aller Departementen mede, dat de verzekeringspremie voor goederen, welke door de lucht worden vervoerd, belangrijk lager is dan die voor vervoer ter zee of over den vasten grond. „Dit verschil in verzekeringspremie heeft ertoe geleid, dat groote hoeveelheden goud van Engeland uit door de lucht werden vervoerd. In 1925 werd meer dan £ 10 miljoen muntmateriaal door vliegdiensden over het Kanaal vervoerd, aldus het Engelsche rapport.

Het zou onjuist zijn uit die lagere verzekeringspremies voor vervoer per lucht te concludeeren, dat de veiligheid, welke wij hier op het oog hebben, bij dit vervoer reeds grooter is dan bij dat per spoor, auto of boot. Bij de calculatie dier premies worden ook andere factoren in overweging genomen. Maar dit volgt er toch wel uit, dat het risico van het verongelukken van vervoermiddel en lading niet bijzonder hoog wordt aangeslagen. In dit verband zij het mij vergund U nog te wijzen op een andere mededeeling, te vinden in het Memorandum van het Britsche Lucht-Ministerie. Het aantal brieven, dat vervoerd werd per luchtroute tusschen Toulouse en Casablanca bedroeg in 1920 nog geen 200.000; in 1925 was het ruim 7½ miljoen. Ondanks een verhoogd porto werd in dat jaar meer dan de helft der brieven van Marocco naar Frankrijk per vliegtuig vervoerd. Zou dit een en ander mogelijk zijn, indien de luchtmail niet reeds thans een hoogen graad van veiligheid en betrouwbaarheid had bereikt?

Niet aan de snelle vorderingen van de luchtvaarttechniek alleen is dit te danken. Het houdt ten nauwste verband met den vooruitgang ook in de draadloze telegrafie, welke den vliegeniers in staat stelt door mist en bij nacht te vliegen. Voor de veiligheid der vliegdiensden is die bijstand van niet te onderschatten beteekenis.

Het vliegwezen verkeert nog in zijn kinderjaren en toch kan het reeds op heel wat grooter vorderingen bogen dan het spoorwegverkeer in zijn eerste stadium. Niemand minder dan de groote Thiers noemde den spoorweg speelgoed voor groote kinderen. Toen de eerste Duitsche spoorweg tusschen Berlijn en Potsdam in gebruik werd genomen, klaagde de Berlijnsche pers over den hinder, dien de reizigers ondervonden van langs de wagens bedelende verminkten. En de Britsche Lucht-Minister Sir Samuel Hoare bracht in de laatste Imperial Conference in herinnering, dat de Engelsche pers in 1845 met spijtige ironie wist te vertellen, „dat het hoogste resultaat van de spoorwegverslagen welhaast is te zoeken in het aantal verongelukten” en dat zelfs zeven jaar later, in 1852, de pers nog verklaarde, dat „de spoorwegongelukken het stapel-artikel zijn van onze nieuwsberichten.” Dit record kan het jeugdige vliegwezen onzer dagen niet slaan.

Deze herinneringen aan de eerste jaren van het spoorwegverkeer, toen er in Engeland waren, die ter wille van de veiligheid een maximum-snelheid voor de treinen van 9 mijlen per uur bepaald wilden zien, zijn ook in een ander

opzicht leerzaam. Het geheele vliegwezen is nog jong en de organisatie van de burgerlijke vliegdiensden dateert eerst van enkele jaren. De hooge vlucht, die het spoorwegverkeer heeft genomen, geeft recht om met haast mathematische zekerheid te voorspellen, dat het luchtverkeer zoowel wat veiligheid als wat snelheid en vervoervermogen betreft vorderingen zal maken, waarvan wij ons thans nog geen voorstelling kunnen maken.

Reeds thans echter — en hierop komt het aan — mag het luchtverkeer er aanspraak op maken, in zijn ontwikkeling met vertrouwen te worden bejegend. Van de zijde der wetenschappen en der takken van wetenschappelijke techniek, welke, elkander aanvullend, aan zijn toekomst hebben mede te werken, ontbreekt het aan het noodzakelijke vertrouwen niet. Doch er is nog een andere samenwerking noodig.

In alle landen wordt ingezien, dat het luchtverkeer voor exploitatie van staatswege niet geschikt is. De staatsmachine werkt te stroef dan dat zij aan dit in zijn beginstadium verkeerende vervoerwezen de vereischte ruimte van beweging zou kunnen laten voor zijne experimenten en evoluties. Doch aan den anderen kant kan het vliegwezen zich niet ontwikkelen zonder in zijn proefjaren van staatswege te worden gesteund.

Indien het luchtverkeer *op den duur* niet rendabel zou zijn, zou het zijn economische onwaardigheid daarmede toonen en alleen beteekenis hebben voor militaire doeleinden. Maar er is geen reden om dit te veronderstellen. Te minder, omdat het in enkele exceptioneele gevallen, waarin het geen concurrentie van spoorweg of zeeschip heeft te duchten, reeds thans winsten in klinkende munt afwerpt. Die gevallen zijn voorshands evenwel nog uitzonderingen. Onder normale omstandigheden rendeert het vliegtuig nog niet. Vandaar dat hier voor het aanvangstijdperk samenwerking tusschen overheid en particulier initiatief aangegeven is.

Voor de Overheid is er alle aanleiding hier in toepassing te brengen *que gouverner c'est prévoir*, omdat het een bij uitstek nationale zaak betreft. Dit klinkt vooral voor een klein land als het onze eenigszins paradoxaal, omdat de afstanden er te klein zijn om een maatschappij, die zich zou bepalen tot de exploitatie van binnenlandsche luchtlijnen, rendabel te kunnen maken en reden van bestaan te geven. Maar hierom gaat het niet. Schijnbaar is het terrein hier onbegrensd, doch dit is ook niet meer dan schijn. Weliswaar is de lucht ruim genoeg voor een ontelbaar aantal luchtlijnen, maar met de voor het burgerlijke verkeer geschikte vliegvelden, die een met de vorderingen van wetenschap en techniek meegaande outillage vereischen, is het anders gesteld.

Het zou een ware chaos worden, die aan een behoorlijke organisatie en ontwikkeling van dit verkeer in den weg zou staan, indien werd toegelaten, dat een onbepert aantal concurreerende lijnen tusschen dezelfde plaatsen van hetzelfde vliegveld gebruik kon maken. En wanneer, om aan dit bezwaar tegemoet te komen, anders dan om redenen van verkeersontwikkeling verschillende vliegvelden in elkanders nabijheid werden in exploitatie gebracht, zou dit zulk een verspilling van kapitaal en energie beteekenen, dat het economisch onduelbaar wezen zou. Van daar, dat deskundigen er terecht op hebben gewezen, dat de lucht voor het vliegverkeer slechts eenmaal wordt verdeeld, en dat, wie bij die verdeling niet bijtijds zijn aandeel heeft gereserveerd, achter het net moet visschen. Een land, dat er niet tijdig genoeg bij is, wordt uitgeschakeld.

Voor Nederland in Europa heeft men dit gelukkig bijtijds ingezien. De Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, welke haar ontstaan te danken heeft aan breedheid van blik en offervaardigheid van Regeering en particulier kapitaal beide, heeft zich zulk een goeden naam in de wereld van het verkeer weten te veroveren, dat elk gevaar, dat ons land in het Europeesche luchtverkeer als *quantité négligeable* zou worden behandeld, is bezworen.

Ge zoudt mij terecht kwalijk nemen, indien ik verzuimde melding te maken van het bijzonder vleierende testimonium

dat het Britsche Departement voor Luchtvaart in zijn reeds geciteerde Memorandum aan de Nederlandsche Luchtvaart Maatschappij uitreikt.

„Nederland behoort tot de pioniers van het luchtvervoer in Europa, en heeft in de K.L.M. een organisatie van beproefde „efficiency” en ondernemingsgeest, welke een uitnemend record heeft van betrouwbaarheid en veiligheid. Zij begon in Mei 1920 met een dienst tussen Amsterdam en Londen. Deze maatschappij onderhoudt nu een zelfstandigen dienst van Londen over Rotterdam, Amsterdam en Hamburg naar Malmö en Kopenhagen, met een aansluitenden dienst tussen Amsterdam en Parijs.”

Gelijk bekend is, werd de K.L.M. van haar aanvang af door het Rijk gesubsidieerd. Over de voortzetting dier subsidie is thans, behoudens de vereischte goedkeuring van de Staten-Generaal, overeenstemming verkregen. Voorloopig echter is de zaak alleen voor Nederland in Europa geregeld. Voor Indië verkeert men vooralsnog eerst in het allereerste beginstadium der voorbereiding. Het is zaak hier grooten spoed te betrachten, wil ons land het hem toekomende aandeel in het luchtverkeer tussen Europa en Azië niet verspelen door onverantwoordelijk treuzelen.

Om duidelijk te maken, dat en waarom hier *periculum in mora* is, moet ik een oogenblik stilstaan bij hetgeen in Engeland te dezen aanzien reeds werd gedaan en in aansluiting hieraan voor de naaste toekomst wordt voorbereid. Het Memorandum van het Britsche Luchtvaart-Departement zegt er het volgende van: „De voornaamste vliegtuigroute, welke, naar hoogst gewenscht scheen, zoo snel mogelijk tot ontwikkeling moest worden gebracht, is die van Engeland naar Egypte, Irak, Indië en Australië; daar het begrijpelijkerwijze te kostbaar zijn zou de geheele route op eens te vestigen, heeft Zijner Majesteits Regeering besloten, terstond te beginnen met een dienst tussen Caïro en Karachi. Om drie redenen werd besloten, de opening van dit deel in de eerste plaats te bevorderen: 1e ontgaat het de climatologische en internationale moeilijkheden van Europa; 2e. heeft dit deel profijt van de relatief snelle scheepsverbinding tussen Engeland en Egypte, en tenslotte maakt het gebruik van de ervaring, opgedaan in de exploitatie van den luchtmaildienst tussen Caïro en Bagdad door den Koninklijken Lucht Dienst, en stelt het in staat dezen dienst op te heffen, wat besparing geeft. Een subsidie van omstreeks £ 95.000 per jaar zal gedurende 5 jaar worden betaald aan de Imperial Airways Maatschappij, welke een dienst van tenminste éénmaal in de 14 dagen in elke richting zal hebben te onderhouden. De route wordt nu in orde gemaakt en meteorologische, draadloze en brandstofstations worden ingericht te Caïro, Gaza, Bagdad, Basra, Bushire, Bender Abbas, Charbar en Karachi . . .

Van de vliegtuigvloot, welke thans, d.w.z. in 1926, wordt gebouwd, zal in Januari 1927 genoeg naar het Midden Oosten zijn afgeleverd, om in die maand een dienst te openen tussen Caïro en Basra.”

Ik kan hieraan toevoegen, dat die dienst op 1 Januari van dit jaar inderdaad geopend werd. Sprekende over de verlenging tot Karachi, gaat het Memorandum aldus voort:

„De overige vliegtuigen zullen gedurende de volgende 3 maanden worden afgeleverd en de dienst zal in April tot Indië worden uitgebreid . . . Passagiers, die den geheelen weg over zee afleggen, bereiken Karachi op den 17den dag; zij die over zee reizen tot Caïro en dan per vliegtuig zullen op den roden dag aankomen; dus een week uitsparen . . . Het schijnt weinig twijfelachtig, dat spoedig nadat de route geregeld zal worden geëxploiteerd, er genoeg vervoer zal zijn om een wekelijkschen dienst te wettigen, en de maatschappij heeft op zich genomen tot deze verbetering zoo spoedig mogelijk over te gaan. Er wordt over gedacht om, wanneer de staf der maatschappij voldoende ervaring zal hebben opgedaan met de machines en de inrichtingen op den grond, over te gaan tot vliegen ook bij nacht; en er wordt verwacht, dat het wellicht mogelijk zijn zal tot een halfwekelijkschen dienst over te gaan in aansluiting aan de beide stoombootlijnen, die op Caïro varen.

Het is duidelijk, dat wanneer deze dienst eenmaal zal in werking zijn er groote voordeelen aan zouden zijn verbonden dien uit te strekken tot voorbij Karachi naar Bombay, Calcutta, Rangoon, Singapore en Australië; en er schijnen geen technische bezwaren tegen te zijn, deze routes met land- en watervliegtuigen te bedienen.”

Dit gedeelte van het officieele Engelsche rapport is in meer dan één opzicht voor ons van belang. Er blijkt in de eerste plaats uit, dat zelfs als men van Londen tot Caïro per boot reist, men toch bij het verder gebruik van den luchtweg op het geheele traject tot aan de westelijke havenplaats van Britsch-Indië bijna de helft van den tijd uitspaart, dien de zeereis neemt. Dit geeft een beeld van de tijdbesparing, welke geregelde en volledige vliegdiensden over zeer groote afstanden brengen zullen.

Voor Nederland en ons Indië is de geciteerde passage speciaal belangrijk wegens hetgeen erin gezegd wordt over het beginpunt en het eindpunt van de luchtlijn, die Engeland met Indië en later met Australië verbinden zal. Om klimatologische en internationale reden laat men de lijn voorschijns eerst in Caïro beginnen. In verband met uitlatingen van het Air Ministry op andere plaatsen van zijn Memorandum is het wel duidelijk, dat de klimatologische overwegingen hier niet den doorslag gaven. Ook de luchtverbinding Londen—Caïro is in voorbereiding, maar deze kan eerst in exploitatie komen, wanneer de noodige internationale onderhandelingen tot een goed einde zullen zijn gekomen.

De bedoeling van de K. L. M. is zich daarbij aan te sluiten. Het Comité Vliegtocht Nederland-Indië, dat in nauwe relatie met onze luchtvaart-maatschappij staat, heeft de stichting van een wekelijkschen luchtdienst Amsterdam—Caïro, in aansluiting aan de in- en uitgaande mailbooten te Port-Saïd en aan de Britsche lijn Caïro-Karachi op zijn program. De samenwerking met Imperial Airways, welke voor de uitvoering van dit deel van het programma noodig is, zal wel worden verkregen. Het groote vertrouwen, dat de Britsche „Airways” in de praestaties van onze luchtvaartmaatschappij heeft, staat er borg voor.

Dit zal van groote betekenis zijn voor het luchtverkeer in en naar Nederlandsch-Indië. Is er samenwerking tot stand gekomen op het begintraject van de luchtlijn Europa—Indië, dan is die ook op het eindtraject vrijwel verzekerd. En bij deze laatste samenwerking hebben zoowel Nederland in Europa als Nederland in den Oosten het hoogste belang.

Zoo kom ik tot het andere punt uit de geciteerde passage van het Britsche rapport. De lijn Caïro—Karachi komt reeds in dit voorjaar tot stand. De voortzetting tot Singapore is in voorbereiding en zal, naar uit andere mededeelingen van het Britsche Lucht Ministerie bekend is, waarschijnlijk reeds in het volgend jaar zoo niet in exploitatie, dan toch door den aanleg en de outilleering van de noodige landings-terreinen in het stadium van eerste uitvoering komen. Dan komt de verbinding Singapore—Port Darwin aan de orde. Op deze verbinding is men ook in Australië reeds bedacht. De aangewezen route voor deze verbinding loopt over Java met landingsterreinen te Batavia en Soerabaja met of zonder tussenlanding te Semarang.

Het is onze zaak het den leiders van de luchtverbinding tussen de verschillende deelen van het Britsche Imperium, wat dit belangrijke deel daarvan betreft, mogelijk te maken van dien aangewezen weg gebruik te maken. Doet men dit niet of gaat men hierbij met onvoldoende voortvarendheid te werk, dan zullen de moederlandsche en domaniale Engelschen, hoewel dit niet alleen een omweg beteekent, maar ook voor het economische exploitatieresultaat heel wat minder gunstig zijn zal, wel gedwongen worden de verbinding Singapore—Australië over Britsch-Borneo en Britsch-Guinea tot stand te brengen. Dan is onze Oost daarbij uitgeschakeld. Immers met de inrichting en toerusting van een commercieel vliegveld zijn zulke sommen gemoeid, dat, wanneer eenmaal een bepaalde luchtlijn met de daarvoor passende landingsplaatsen in exploitatie is, er heel wat moet gebeuren alvorens tot een omlegging met het

daaraan verbonden kapitaalsverlies wordt besloten.

Vandaar dat het in verband met de Britsche luchtvaartplannen niet slechts wenschelijk, maar strikt noodzakelijk is, dat onverwijld worde begonnen met de voorbereiding en uitvoering der voor het burgerlijke vliegwezen vereischte outillage van de daarvoor geschikte vliegvelden op Java. En dat is niet het eenige noodige. Wanneer Indië tijdig gereed is met een luchtlijn van Sabang over Belawan naar Batavia en Soerabaja kan deze ook Singapore aandoen, en dus ingevoegd worden in de luchtverbinding tusschen Britsch-Indië en Australië.

Het Comité Vliegtocht Nederland-Indië zegt hiervan:

„In 1928 zal het Buitenlandsch luchtverkeer voor de poorten van Insulinde staan en zullen wij moeten gereed zijn om het ons toekomende deel van het wereld-luchtnet te exploiteeren. Daarvoor moet op 1 Juli 1927 volledige overeenstemming bereikt zijn tusschen het Gouvernement

Is men niet tijdig hiermede gereed, dan zullen de Britsche vliegtuigen Sabang links laten liggen en zal de Engelsche luchtverbinding met het Oosten langs ons gebied heengaan. Wij staan dus hier voor hetzelfde gevaar als waarop ik zooeven in verband met de mogelijke uitschakeling van Java uit die verbinding wees.

Wat dit zou beteekenen, wordt zoowel hier te lande als in Indië nog veel te weinig beseft. Er zijn er nog maar al te veel, die meenen, dat wij het wel zonder luchtverbinding met den Oost kunnen stellen. Mochten deze weinig vooruitzienden het oor van Regeering hier, Gouvernement in Indië en belanghebbenden hier en ginds hebben, dan zal men over eenige jaren ervaren door gebrek aan inzicht en voortvarendheid aan beide deelen van Groot-Nederland onberekenbare schade te hebben toegebracht.

Niet alleen regeeren is vooruitzien; dit geldt niet minder voor het benutten van economische omstandigheden en voorwaarden, zoowel van overheidswege als van de zijde

van belanghebbenden en kapitalisten.

Het staat thans met de luchtvaart als driekwart eeuw geleden met de spoorwegen. Velen zelfs onder de vooraanstaanden in de verschillende landen geloofden er niet aan. Toen was dat echter minder gevaarlijk, daar elk land toch op eigen terrein had te beginnen en het gebrek aan vertrouwen in de economische beteekenis van den ijzeren weg alleen wat vertraging bracht. Het internationaal spoorwegverkeer ontwikkelde zich geleidelijk uit de verschillende nationale lijnen. Bij het luchtverkeer kan het niet aldus gaan. Dit is uit zijn aard ten gevolge van de groote snelheden, waarmede het werkt, internatio-



Kratervand op de Kloet.

en de instelling, die met de exploitatie belast wordt, opdat 1 Augustus 1928 de geheele voorbereiding beëindigd is en een begin kan worden gemaakt met de daadwerkelijke uitvoering van het programma.”

Als eerste punt komt hierop voor: „Dadelijke exploitatie, te beginnen 1 October 1928, van de lijn Soerabaja—Batavia—Sabang, eenmaal 's weeks in iedere richting, in aansluiting op de in- en uitgaande mailbooten te Sabang, met eventuele tusschenlandingen, o.a. te Belawan (Deli) en Singapore, wellicht ook andere plaatsen.”

Aan het slot der korte uiteenzetting van zijn programma, wijst het Comité nog eens op de urgentie hiervan. „De aandacht worde er op gevestigd” — zoo schrijft het — dat de verbinding onder I genoemd, welke als de meest noodzakelijke en terstond te verwezenlijken moet worden beschouwd, kan worden tot stand gebracht geheel binnen ons gebied zonder afhankelijkheid van vreemde invloeden.”

naal.

In een groot land als Frankrijk of Duitschland mogen er enkele binnenlandsche luchtverbindingen zijn, in een klein land als het onze zouden die geen doel hebben. En zelfs de binnenlandsche luchtlijnen in de grootere landen krijgen eerst beteekenis door hun aansluiting bij het internationale net. Van de luchtvaart geldt in vollen zin, dat hij internationaal zal zijn of niet zal zijn. Derhalve moet Nederland, dat zich op dit gebied een goeden naam verworven heeft, ervoor zorgen, zijn plaats in het grootere, intercontinentale luchtverkeer van meet af te veroveren. Uitstel is hier afstel.

Het Comité Vliegtocht Nederland-Indië, waaraan de namen van Generaal Snijders en den heer Plesman zoo nauw verbonden zijn, verdient groote waardeering voor hetgeen het gedaan heeft en doet om de geesten op dit punt wakker te schudden.

Een der hoofdzaken bij de vaststelling der internationale vliegverbindingen is de regeling van het medegebruik der verschillende lijngedeelten. Hetgeen praktisch neerkomt op het medegebruik der inrichtingen op de landings-terreinen en der meteorologische en radiografische diensten. Wie bij de voorbereiding van dergelijke regelingen met leegte handen aankomt, zal niet veel bereiken. Het gaat hier toch om wederkeerigheid en onderlinge uitwisseling van diensten.

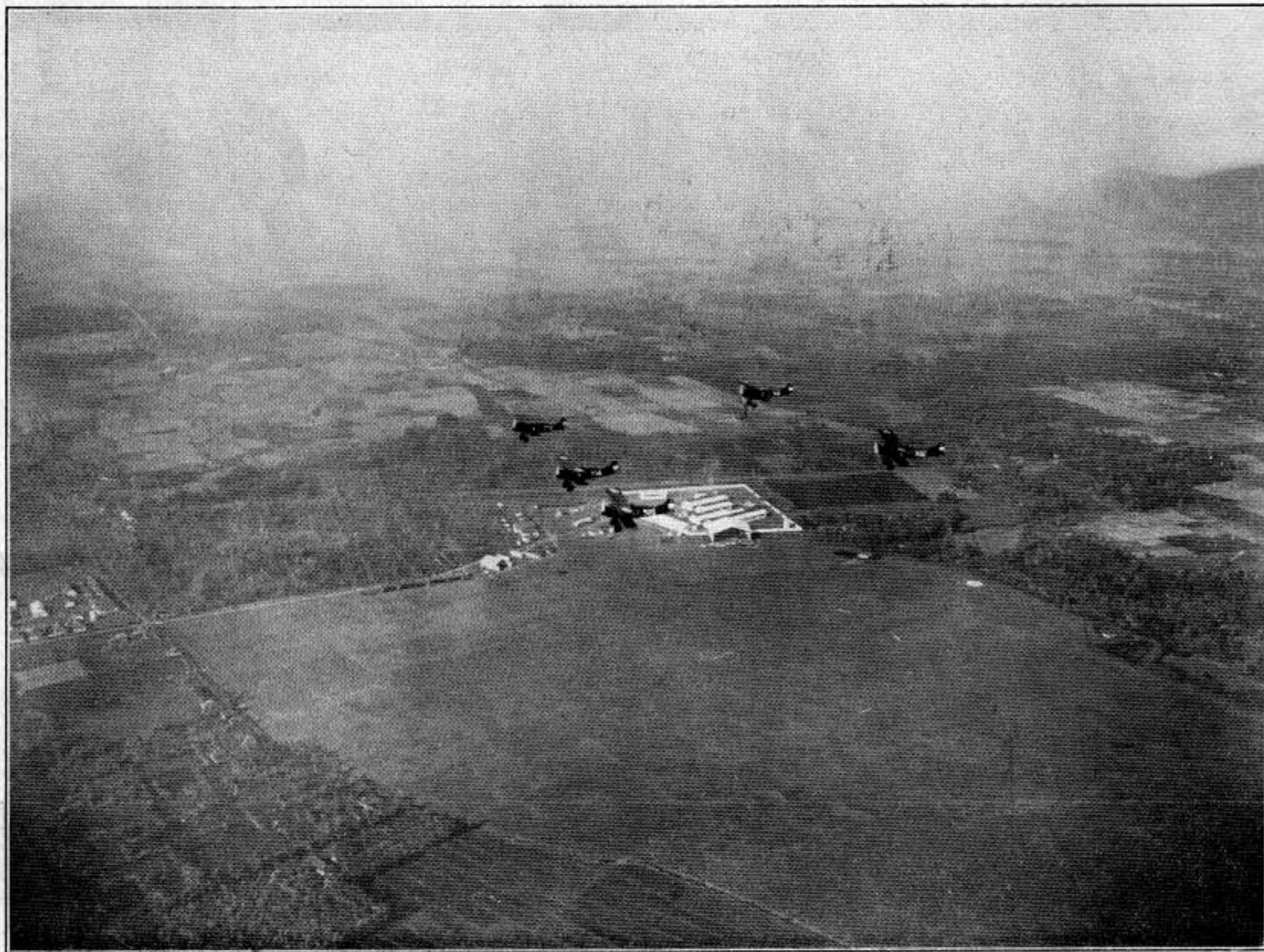
Wat betreft de verbinding Nederland-Indië zal men dus alleen op samenwerking met en medegebruik van de Britsche luchtlijnen kunnen rekenen, indien men op gedeelten van de luchtlijn Londen—Australië als contraprestatie iets waardevols heeft aan te bieden. Kan men zulk een aanbod doen, dan kan er op de verschillende stukken van de lijn Europa—Indië, welke voor beide partijen belang hebben, onder nader te bepalen voorwaarden een weder-

gebruik maken van enkele der militaire vliegvelden, maar deze zullen moeten worden toegerust met de meteorologische en andere inrichtingen, welke voor een geregeld burgerlijk luchtverkeer onmisbaar zijn.

Doch zelfs een maatschappij, welke met de noodige subsidie van overheidswege de zaak ter hand kan nemen, bestaat daar nog niet. De K.L.M. heeft weliswaar reeds in 1924 een concessie-aanvraag ingediend, maar deze is tot nu toe blijven liggen. Thans heeft die maatschappij, welke haar sporen verdiend heeft en naar algemeen wordt erkend, aangewezen is om het luchtverkeer ook in Indië ter hand te nemen, een nieuwe aanvraag ingediend, of zij zal dit binnenkort doen. Het zal noodig zijn, dat bij de behandeling dezer nieuwe aanvraag de officieele langzaamheid plaats make voor den spoed welke de urgentie van het onderwerp vereischt.

Het is hier niet de plaats om op bijzonderheden van de

te verleenen concessie in te gaan. Slechts een enkel hoofdpunt wil ik releveeren. Op het oogenblik is het luchtverkeer nog niet winstgevend. Zoowel de Overheid, die subsidieert als de particulieren, die er hun geld in steken, loopen ontegenzeggelijk risico. Maar het kan een loonend bedrijf worden, en als niet alle voortekenen bedriegen, is er groote kans, dat deze werkelijkheid in een niet al te ver verwijderde toekomst mogelijkheid zal worden. Het zal daarom noodig zijn, de concessievoorwaarden zoodanig te stellen, dat als het bedrijf loonend zal zijn geworden en de particuliere geldgevers een behoorlijke rente van hun geld zullen ontvangen, deze



Een escadrille jagers boven het vliegveld Andir.

zijdsch medegebruik worden geregeld, dat voor beide betrokkenen besparing en voordeel geeft. Waar nu de Britsche plannen op dit gebied reeds zoover zijn gevorderd, is het de hoogste tijd, dat men zoowel in Europa als in Indië iets heeft aan te bieden, dat voor de Britsche luchtlijn op Indië en Australië waarde heeft.

Aan deze zijde van het traject Nederland—Indië gaat het alleen om uitbreiding en geleidelijke verbetering ten einde op het stuk van de constructie der vliegtuigen en van de toerusting der vliegvelden met zijn tijd mede te gaan, en nieuwe vindingen, wanneer zij beproefd zijn gebleken in toepassing te brengen. Voorts om het aanknoopen van de vereischte onderhandelingen over het tot stand brengen van de lijn Amsterdam—Caïro met regeeringen en luchtvaartmaatschappijen in de landen, die voor dit traject moeten worden bevlogen.

Aan de andere zijde daarentegen, in Indië, moet vrijwel alles nog worden opgebouwd. Wel kan men er waarschijnlijk

niet zullen kunnen worden uitgeworpen. Er zullen dus zoodanige naastings-bepalingen moeten worden opgenomen, dat de particuliere geldgevers in geval van naasting niet slechts het door hen in de zaak gestoken kapitaal met vergoeding van gederfde rente over de jaren van niet-rentabiliteit, zullen terugkrijgen, maar dat in de naastings-som ook een erkenning zal zijn gelegen van het op zich genomen risico. Dit kan op verschillende manieren worden geregeld; hoe dat kan geschieden behoeft hier niet te worden uitgewerkt. Maar om particulieren ertoe te brengen hun geld in een nieuwe zaak te steken, waarvan de risico's voorshands slechts zeer in het algemeen zijn te bepalen, zal het noodig zijn hun op eenigerlei wijze een waarborg te verschaffen als hier wordt bedoeld.

Gouden bergen zullen de deelnemers in het kapitaal van de K.L.M. of van eenige andere luchtvaart-maatschappij zich van hun participatie wel niet voorstellen. Voorloopig zullen de voordeelen van het luchtverkeer voornamelijk

zijn te zoeken in de tijdsbesparing, welke het op lange afstanden mogelijk maakt. Dit voordeel is, hoewel het moeilijk te hoog kan worden aangeslagen, grootendeels niet op geld waardeerbaar en in de vervoerprijzen niet geheel tot uitdrukking te brengen. De aandeelhouders in een luchtvaartmaatschappij kunnen niet rekenen op hoge dividenden. Dit geldt ook voor de deelnemers in de K.L.M. zoowel hier te lande als in Indië. Deze zullen in de eerste plaats moeten worden gezocht onder hen, die niet slechts vertrouwen hebben in de toekomst van de luchtvaart maar tevens een indirect belang hebben bij elke verbetering van het verkeer tusschen Indië en het moederland. En ook zij zullen zich daarbij dan nog moeten doen leiden door een flink ontwikkeld nationaal gevoel. Maar zij hebben er dan ook recht op, dat indien het luchtverkeer eens hoogere rechtstreeksche baten mocht afwerpen dan thans te voorzien zijn, zij daarvan de vruchten mede zullen plukken.

Hoe groot die rechtstreeksche voordeelen zullen zijn is thans al evenmin te voorzien, als de indirecte en veel hoogere baten onder cijfers zijn te brengen.

Een ernstige concurrent van spoorweg en stoomboot zal het vliegtuig vooreerst wel niet worden. Dit neemt niet weg, dat men reeds thans kan voorspellen, dat het een gedeelte van het vervoer van deze verkeersmiddelen tot zich zal trekken.

Heeft het zich eenmaal ingeburgerd en hebben zijn lijnen hun betrouwbaarheid bewezen, dan zal het de vervoergelegenheid bij uitnemendheid worden voor de internationale en vooral voor de intercontinentale brievenmail. Over groote afstanden zal de luchtpost, naar te voorzien is, de land- en zeepost vervangen. Zeer waarschijnlijk zal de pakketpost het brievenvervoer over zulke afstanden spoedig volgen. Hoeveel de luchtverbindingen van het stukgoederenvervoer tot zich zullen trekken, zal de toekomst moeten leeren. Haar aandeel hierin zal grooter worden naar gelang de voortschrijding der techniek een economisch vervoer van zwaardere goederen door de lucht mogelijk zal maken.

Eenige concurrentie zal de luchtvaart zonder twijfel aan de oudere vervoermiddelen aandoen, maar daarnaast zal het voor de zeevaart tevens voedingslijnen vormen. Een samenwerking tusschen zee- en luchtvaart is niet slechts voor het eerste ontwikkelings-stadium te verwachten. In de Britsche plannen wordt dan ook met een aansluiting van de luchtlijnen aan de vaste scheepvaartlijnen gerekend. Zoo zal het ook elders gaan. Niet slechts zoolang de geheele luchtlijn tusschen Europa en Indië nog niet zal zijn volbracht zal het aangewezen zijn vliegdiens ten als die tusschen Sabang en Batavia en Soerabaja te doen aansluiten op de uren van aankomst en vertrek der booten, die deze plaatsen aandoen.

Wat het personenvervoer betreft, zal de luchtlijn in den aanvang wel hoofdzakelijk een luxevervoermiddel zijn. Maar allengs meer, naar gelang de luchtdienst geregelder en betrouwbaarder zal zijn geworden, zal de hoogere prijs van het passagebiljet worden afgewogen tegen en opgewogen worden door de besparing in tijd. Time is money. Tegenwoordig nog meer dan in de jaren, toen dit gezegde gemeen goed werd. En hoeveel gevallen zijn er niet, waarin de vermindering van de reisduur met de helft of meer het luchtvaartuig zal doen verkiezen, ook al is het duurder?

Een eilandenrijk als Insulinde biedt aan het luchtverkeer haast ongebrengde ontwikkelingsmogelijkheden. Vliegtuig en luchtschip zullen de verschillende eilanden van den archipel nog heel wat dichter tot elkander brengen dan het stoomschip reeds deed. Hebben de luchtlijnen in Indië zich eenmaal tot een goed in elkander grijpend net ontwikkeld, dan zal dit niet alleen onschatbare diensten bewijzen van economischen aard. Het zal ook voor bestuursdoeleinden in toenemende mate worden gebruikt. Men denke slechts aan de bestuurdersconferenties ten Paleize te Buitenzorg, en aan de *weken*, die het bijwonen dier bijeenkomsten aan de residenten en gouverneurs uit de meeste der Buitengewesten kost. Het voordeel, dat dit tijdverlies tot misschien evenveel *dagen* kan worden teruggebracht kan niet onder cijfers worden gebracht, maar dat het groot moet zijn, is niet aan twijfel onderhevig.

Nog meer springt dit in het oog bij natuurrampen of bij onverwacht uitbrekende opstootjes of opstanden. Dan wordt de waarde van den steun of van de versterking van krachten door de grootere snelheid waarmee die wordt verleend, in zoo sterke mate verhoogd, dat zij in vele gevallen slechts daardoor werkelijk van beteekenis wordt. Dat behalve handel en nijverheid ook politie en leger van het luchtverkeer in Indië zullen gebruik maken, is toekomstmuziek. Zeker. Maar een luchtkasteel is het allerm minst. Het zal heel wat spoediger werkelijkheid worden dan de ongeloofige twijfelaars zich voorstellen.

Maar nog eens: opdat het hiertoe komen zal, en opdat Nederland kunne profiteeren van en samen werken met hetgeen in Engeland gedaan wordt ter vestiging van een luchtverbinding tusschen Europa, Indië en Australië, hebben particuliere belanghebbenden en Overheid zich niet slechts van den ernst maar ook van de urgentie der zaak te doordringen.

Indien deze bijeenkomst tot het opwekken van dit besef bijdragen zal, zullen de Afdeeling 's-Gravenhage en Omstreken van het Algemeen Nederlandsch Verbond, het Comité Vliegtocht Nederland-Indië en de Koninklijke Nederlandsche Vereeniging voor de Luchtvaart met trots en voldoening op hun initiatief kunnen terugzien!

Rede van Generaal b.d. C. J. Snijders.

De vorige spreker heeft ons de economische beteekenis van het luchtverkeer in en naar Nederlandsch-Indië aangetoond en ons uiteengezet, welke groote belangen met de verwezenlijking van deze luchtgemeenschap gemoeid zijn. Op mij rust thans de taak de vraag te beantwoorden, of die verwezenlijking practisch mogelijk is, niet in een meer of minder verwijderde toekomst, maar terstond; m.a.w. of wij reeds heden beschikken over de materiele middelen — en in staat zijn de technische voorwaarden te vervullen, welke voor een geregelden luchtverkeersdienst tusschen Nederland en zijne overzeesche gewesten vereischt worden.

Ik zou ter beantwoording van deze vraag kunnen wijzen op de talrijke groote wereldvluchten, welke reeds met goed gevolg zijn verricht, ten deele over nog veel grotere afstanden dan tusschen Nederland en Java. Ik wil alleen de schitterende vlucht van het Nederlandsche driemanschap Van der Hoop, van Weerden Poelman en van den Broeke in herinnering brengen, die voor 't eerst met een zwaar verkeersvliegtuig naar Indië vlogen; en niet minder merkwaardig is de vlucht van Sir Alan Cobham, die verleden jaar van Engeland over Britsch en Nederlandsch Indië naar Sydney en Melbourne in Australië vloog, en terug naar Londen, een afstand van totaal omstreeks 45.000 K.M.

De materiele bestaanbaarheid en technische uitvoerbaarheid der luchtgemeenschap tusschen Europa en het Verre Oosten is dus wel bewezen. Maar bij vliegtochten als de zooeven bedoelde, welke met een sportief of propagandistisch doel worden ondernomen, kan men grootere risico's aanvaarden en zal men zich ook grootere ongemakken willen getroosten, dan van het publiek in het openbaar verkeerswezen kan worden verwacht. Het openbaar luchtverkeer zal alleen dan levensvatbaar zijn, wanneer het aan zoodanige eischen van veiligheid, comfort en regelmatigheid kan voldoen, dat het publiek wordt agetrokken er van gebruik te maken. Alleen dan zal men geneigd zijn, voor het voordeel der grootere snelheid van verplaatsing een hoogere vracht te betalen en zal die hoogere vracht geen beletsel tegen het veldwinnen van het verkeersmiddel zijn.

Dat het luchtverkeer reeds heden kan voldoen aan de eischen, welke het openbaar verkeerswezen stelt, blijkt uit het uitgebreide en zich steeds meer uitbreidende net van luchtverkeerswegen over Europa, Amerika en Australië, waarop regelmatige luchtverkeersdiensten in bedrijf zijn.

Het verdient de aandacht, dat bij deze ontwikkeling steeds grootere afstanden worden bestreken, natuurlijk gevolg van de omstandigheid, dat de kenmerkende eigenschap van het luchtverkeer — de groote snelheid — slechts bij toepassing op grootere afstanden werkelijk tastbare voordeelen biedt. Zoo kan men zich thans reeds door de lucht begeven van Londen over Amsterdam naar Moskou, over Parijs naar Constantinopel, over Parijs naar Casablanca in Marokko, eenmaal per week zelfs doorgaande tot Dakar, het Westelijkste punt van Afrika op 15° benoorden den evenaar, en eindelijk in Amerika van New-York naar San Francisco.

De Britsche Rijksconferentie, in Nov. j.l. te Londen gehouden, waar alle zelfstandige gebieden en koloniën van het Britsche wereldrijk vertegenwoordigd waren, heeft eenparig de wenschelijkheid uitgesproken van de stelselmatige ontwikkeling der luchtgemeenschap tusschen alle belangrijke deelen van het Britsche Rijk. Als een eerste praktische stap tot daadwerkelijke verwezenlijking daarvan is te beschouwen de luchtverkeersdienst Caïro—Karachi, welke op 1 Januari j.l. werd geopend, voorloopig tot 1 April a.s. over Bagdad tot Basra, om daarna naar Karachi te worden doorgetrokken en — gelijk ter Conferentie werd in uitzicht gesteld — in de naaste toekomst te worden verlengd naar Bombay, Calcutta, Rangoon en Singapore, waarmede men tot de poorten van Nederlandsch-Indië zal zijn genaderd, terwijl ten slotte de doorlopende verbinding Europa—Australië zal worden tot stand gebracht.

Zoo vraagt ook het Nederlandsche Rijk om nationale luchtgemeenschap tusschen de beide hoofddeelen van zijn gebied, eene behoefte, welke zich eerlang even onweersaanbaar zal doen gevoelen als indertijd die aan eene nationale stoomvaartgemeenschap tusschen het Moederland en zijn overzeesch gebied, welke zich — ondanks aanvankelijke moeilijkheden en tegenspoeden — zoo schitterend heeft ontwikkeld en tot zulke zegenrijke gevolgen heeft geleid.

In hoeverre bij eene dergelijke luchtverbinding reeds heden aan de eischen van veiligheid, comfort en regelmatigheid kan voldaan worden, geloof ik U het best duidelijk te kunnen maken door U uit te noodigen mij in gedachte te volgen op een denkbeeldige luchtreis Amsterdam—Batavia. Als vervoermiddel kunnen wij daartoe gebruik maken van een *luchtschip*, z.g.n. Zeppelin, of van een vliegtuig, terwijl wij voor dit laatste weder de keuze hebben tusschen een *landvliegtuig* en een *water- of zeevliegtuig*.

Het luchtschip kan ik dadelijk van verdere beschouwing uitsluiten. Niet dat ik daaraan een toekomst in het luchtverkeer wil ontzeggen; in Engeland zijn twee groote luchtschepen in bouw, welke men zich voorstelt na voltooiing te beproeven in het intercontinentale luchtverkeer, in 't bijzonder dat over wijde zeeën en oceanen. Maar de uitkomst dezer beproeving blijft dan toch nog af te wachten en in elk geval zijn met den bouw van luchtschepen en de inrichting der luchthavens zulke reusachtige kapitalen gemoeid, dat hieraan in de naaste toekomst voor Nederland en Nederlandsch-Indië niet te denken valt. De Britsche Luchtverkeersmaatschappij, Imperial Airways, welke de lijn Caïro—Karachi exploiteert, gebruikt op die lijn dan ook vliegtuigen en geen luchtschepen.

Het landvliegtuig heeft een onderstel op wielen; het kan zich dus over land verplaatsen, van daar opstijgen en er weder op landen. Maar het kan niet op het water drijven. Het watervliegtuig daarentegen draagt op drijflichamen of het heeft den vorm van een boot met vleugels, z.g.n. vliegboot; het kan van het water opstijgen en daarop weder neerstrijken en het kan, bij niet al te zeer bewogen zee of hooge golven, ook drijven en varen. Op den vasten bodem is het echter onbruikbaar. Nu kan men evenwel uit Nederland Batavia met een landvliegtuig niet bereiken, zonder nu en dan gedeelten zee of zee-armen te overvliegen. Omgekeerd zou een zeevliegtuig hier en daar moeten vliegen boven land, tenzij men groote omwegen zou willen maken. Beide soorten van vliegtuigen komen dus bij deze

reis in omstandigheden te verkeerren, waarin zij — ingeval van nood — niet zouden kunnen landen.

In het Europeesche luchtverkeer, waarbij meerendeels landvliegtuigen gebruikt worden, komen gevallen, dat zee-armen worden overgevlogen, veelvuldig voor; het betreft dan vrij smalle strooken en hiertegen is, bij de tegenwoordige groote bedrijfszekerheid der vliegtuigmotoren, blijkens de ervaring van verscheidene jaren, geen bezwaar. Maar op de luchtreis naar Indië komt er nog iets anders bij: daar ontmoet men op zijn weg uitgestrekte landstreken, welke ook aan een landvliegtuig geen mogelijkheid tot gevaarloos landen zouden bieden. Van der Hoop, die zijn vliegtocht naar Batavia met een één-motorig landvliegtuig heeft gedaan, beschrijft ons in zijn boek: „Door de lucht naar Indië”, die reusachtige wildernissen, waarboven hij uren lang moest vliegen, zonder ook maar een duimbreed grond te ontdekken, waar hij ingeval van motorstoring zonder gevaar had kunnen neerstrijken.

In deze omstandigheid lag tot enkele jaren geleden een bron van gevaar, welke voor een openbaren luchtverkeersdienst niet zou mogen worden aanvaard. Maar in dezen toestand is sedert eenigen tijd een algeheele wijziging en verbetering ingetreden, waardoor de veiligheid van het vliegen als 't ware onafhankelijk is gemaakt van den aard en de gesteldheid van het gebied, waarboven men vliegt. Ik bedoel: het gebruik van vliegtuigen, voorzien van meerdere motoren, in welker gezamenlijk vermogen een zoodanig overschot of reserve aan kracht is begrepen, dat ook wanneer één der motoren, om welke reden ook, uitvalt, het volbelaste vliegtuig ongestoord kan blijven doorvliegen.

Die overmaat aan motorvermogen biedt nog verschillende andere praktische voordeelen, waarop ik straks terugkom. Maar de hoofdzaak is, dat door deze oplossing, gepaard met de reeds op zichzelf merkwaardige bedrijfszekerheid der tegenwoordige vliegtuigmotoren, de kans van tot noodlanden op onvoorbereid terrein te worden gedwongen, wat tot dusver de ernstigste bron van gevaar van het luchtverkeer was, praktisch uitgesloten wordt. Eerst hierdoor is het vliegtuig een volwaardig verkeersmiddel geworden, dat t.o.v. de veiligheid niet bij andere middelen van verkeer achterstaat.

Zodoende is het nu uit een veiligheidsoogpunt vrij onverschillig geworden, of men voor den luchtweg naar Indië land- of zeevliegtuigen gebruikt en in verband hiermede de land- of zeeroote volgt. Over het geheel genomen, verdienen landvliegtuigen wel de voorkeur, omdat zij economischer in exploitatie en gemakkelijker in gebruik zijn. Maar ten slotte zal de juiste keuze van den luchtweg worden bepaald door de ligging der meest geschikte luchthavens en der beste grondorganisatie, voorts door het vooruitzicht op voeding van het verkeer uit de overvlogen gebieden en eindelijk door de klimaatstoestanden, welke de exploitatie meer of minder kunnen begunstigen of bemoeilijken. De luchtreis naar Indië zal overigens over de geheele uitgestrektheid niet met één en hetzelfde vliegtuig geschieden, maar zal worden verdeeld in vakken, welke elk op zichzelf bediend worden. Daardoor is het waarschijnlijk, dat het eene vak zich het best leent voor het gebruik van land- en het andere voor dat van zeevliegtuigen. Zoo gebruikt o.a. de Maatschappij „Imperial Airways”, welke de Britsche luchtlijn naar Indië exploiteert, op het vak Caïro—Karachi drie-motorige, de Havilland Hercules landvliegtuigen; voor het vak Londen—Caïro zijn vliegbooten in aanbouw. Bij latere doortrekking van deze lijn zullen waarschijnlijk van Karachi naar Calcutta land-, en van Calcutta over Rangoon tot Singapore zeevliegtuigen gebruikt worden.

Wij zullen ons voor ditmaal bepalen tot de landroute. Deze is omstreeks 14.000 K.M. lang. Rekenende, met inachtneming van eenigen tegenwind, op eene gemiddelde vliegsnelheid van 150 K.M. per uur, zoo zal deze luchtweg 94 vliegreuen vorderen. Wij zullen daar 10 dagen over doen. De dagelijks af te leggen afstanden zullen tengevolge van de ligging der vliegvelden, waar wij voor den nacht zullen landen, niet gelijk zijn en wisselen tusschen $7\frac{3}{4}$ en $10\frac{1}{2}$ uur

vliegen. Deze reisduur zal in den regel eens of tweemaal per dag door eene tusschenlanding worden onderbroken voor het innemen van benzine en het gebruik der maaltijden. Zoo zullen wij dagelijks 9 à 12 uren onderweg zijn en blijft nog meer dan een half etmaal over voor wandelen en slapen.

U zult wellicht vragen, waarom de reis niet nog aanmerkelijk kan worden bekort door ook des nachts te vliegen. Daarop kan ik antwoorden, dat ook het nachtvliegen zeer goed uitvoerbaar is en reeds bij wijze van proef op de luchtlijn Parijs—Londen heeft plaats gehad, terwijl het regelmatig in toepassing is, voornamelijk voor postvervoer, op de luchtlijn New-York—San Francisco, en wel tusschen eerstgenoemde plaats en Salt Lake City, dat is over bijna de geheele breedte van het Amerikaansche continent.

Bij goed weer, boven gecultiveerde landstreken, waar verlichte steden, dorpen, spoorwegstations enz. de navigatie vergemakkelijken, biedt het nachtvliegen voor den gerou-

hieraan voor het postvervoer verbonden zal zijn en welke voordeelen daaruit voor handel, industrie, regeeringsbeleid en zelfs voor particuliere belangen en familielevens zullen voortvloeien. Maar ook voor reizigers, die veel haast of weinig tijd hebben, kan deze zeer versnelde reis van groote waarde zijn; waarbij vanzelf kan worden aangenomen, dat de vliegtuigen van behoorlijke slaapgelegenheid voorzien zullen zijn.

Men zou den luchtweg Amsterdam—Batavia kunnen verdeelen in eenige vakken — waarmee ik niet dagetappen bedoel — welke niet alleen uit het oogpunt van natuur en bevolking een verschillend karakter hebben, maar tevens elk voor zich het luchtverkeer voor bijzondere omstandigheden en moeilijkheden stellen.

Het Europeesche gedeelte tot Constantinopel loopt over 't algemeen over gecultiveerde landstreken, goed bevolkt, afwisselend, vlak, heuvel- en bergterrein (waarbij het hooggebergte principieel gemedend wordt) en waar bij moge-

lijkerwijs intredende noodzaak gelegenheid tot het zonder ernstig gevaar verrichten van noodlandingen in den regel wel te vinden zal zijn. Het klimaat is afwisselend; voor het vliegen zal vooral bezwaar kunnen voortvloeien uit mist, nevel en sneeuw, en vooral uit laaghangende wolken, die de dalen en bergpassen versperren en den vlieger het gezicht op den bodem, waar hij verkenmerken voor zijne navigatie zoekt, beletten.

Het tweede gedeelte der route leidt over Anatólië naar Aleppo. Dit is een zeer dun bevolkt en weinig gecultiveerd hoogland, deels uitgestrekte, dorre en kale zandvlakten, deels zeer geaccidenteerd, doorsneden met rotsachtige



Kawah Poetih (Goenoeng Patoeka), zwavelwinning, gezien van uit een vliegtuig.

tineerden vlieger geen bijzondere bezwaren. Maar het wordt moeilijker bij mist, nevel, sneeuwstorm en in 't algemeen bij slecht zicht, zulks vooral boven woeste, onontgonnen of bergachtige streken, waar verkenmerken in de duisternis ontbreken en ook noodlandingen ernstige bezwaren zouden opleveren. Ik hoop U echter straks aan te toonen, dat de tegenwoordige technische hulpmiddelen ons in staat stellen, al deze moeilijkheden te overwinnen en het lijdt dan ook geen twijfel, dat eerlang het nachtvliegen tot de gebruikelijke methoden in het verkeer over groote afstanden zal gaan behooren. Daar echter de organisatie van den luchtweg voor dit doel belangrijke kosten meebrengt, zal het nog geruimen tijd duren, eer de luchtroute naar Indië voor nachtvliegen zal zijn ingericht. Rekent men dan op 18 à 20 uren vliegen per etmaal, dan zal de reis van Amsterdam naar Batavia 4 à 5 dagen vorderen. Laten wij ons eens even rekenschap geven van de ontzaglijke beteekenis, welke

heuvelruggen en de woeste Taurus- en Antitaurus-gebergten. Gelegenheid tot noodlanding is in de laatstgenoemde gedeelten niet of slechts zeer schaarsch aanwezig. In den winter zal het luchtverkeer bovendien veel nevel en lage regenwolken ontmoeten.

Het derde vak vormen de Syrische woestijn en Mesopotamië, welk laatste — behoudens smalle begroeide strooken langs de Euphraat en de Tigris — grootendeels eveneens woestijn is te noemen. In den zomer is het er overmatig heet. Gelegenheid voor gevaarlooze noodlandingen is hier overvloedig; maar de kans om daarna in deze verlaten vlakten hulp te vinden, is gering. Wat nog aan bevolking in deze streken aanwezig is of doortrekt, is niet al te zeer te vertrouwen. Het was in het benedendeel van Mesopotamië, dat Elliot, de reisgenoot van Cobham, in het vliegtuig door het geweeschot van een inboorling werd gekwetst, tengevolge waarvan hij enkele dagen later te Basra overleed.

Gelukkig hebben de Engelschen met groote voortvarendheid den misdadiger opgespoord en gestraft en het is te verwachten, dat zij maatregelen zullen treffen om het luchtverkeer over hun gebied afdoend tegen aanslagen der bevolking te beveiligen.

Er doet zich in deze streken nog een ander onwelkom verschijnsel voor: de zandstormen, dichte okergele wolken van zand en stof, die door den wind worden opgezweept, dikwijls tot zoo groote hoogte, dat de vlieger er niet in slaagt er boven uit te vliegen. Van der Hoop heeft een dergelijken storm gezien, doch is er buiten kunnen blijven. Cobham daarentegen ontmoette zeer dikke en zware zandwolken, toen hij met zijn watervliegtuig boven de Beneden-Euphraat vloog. Zijn uitzicht werd dermate bemoeilijkt, dat hij slechts door enkele meters boven den waterspiegel te vliegen nog eenig gezicht op de oeverlijnen kon bewaren. Ten slotte was hij zelfs genoodzaakt op het water neer te strijken en af te wachten, totdat de storm wat bedaard was. Intusschen blijkt uit Cobham's mededeelingen niet, dat zijn motor eenig letsel of bezwaar van het indringend zand en stof heeft ondervonden.

Voor den vliegtuigbestuurder zijn zulke zandstormen even hinderlijk en gevaarlijk als mist, nevel en zware sneeuwstorm. Het beschreven verschijnsel doet zich, onafhankelijk van het seizoen, behalve in Mesopotamië, ook voor over het geheele volgende vak onzer route: de kusten der Perzische Golf, die van de Golf van Oman, van de Arabische Zee en zelfs in het Westelijk deel van Voor-Indië.

Genoemde kusten doen zich voor een groot deel voor als grimmige rotsgebergten, in hunne woestheid en troostelooze verlatenheid indrukwekkend voor het oog, maar totaal ongeschikt voor noodlandingen. Over uitgestrekte gedeelten naderen de steile, kale rotsen zeer dicht den zee-oever en blijven slechts smalle strooken vlak strand over, waar een noodlanding mogelijk zou zijn.

In Britsch-Indië bereikt men het gebied der zware tropische regens, dat zich verder uitstrekt over Burma, Siam, Malakka, de Straits Settlements en den Ned.-Indischen Archipel. Vooral in de streken waar de regelmatige moessons heerschen, zijn deze regens overweldigend. Cobham heeft er zeer veel mee te kampen gehad; hij deed trouwens zijn vliegtocht opzettelijk in den moessontijd, ten einde dienaangaande ervaringen op te doen. Die zijn hem dan ook ruimschoots ten deel gevallen. Het ergst was de toestand aan de kust van Burma, waar de regen soms zoo hevig en dicht was, dat het uitzicht bijna geheel verloren ging, zoodat hij zeer laag over 't water moest vliegen en ten slotte zelfs tot landen genoopt werd. Op zijn terugreis werd hij door dergelijke zware regens 4 dagen te Victoria Point, de Zuidelijkste punt van de Westkust van Burma, opgehouden, waar destijds gemiddeld per dag 5 inches regen viel. Maar het verdient alweer opmerking, dat zijn motor onder al deze wederwaardigheden niets geleden heeft en onberispelijk bleef werken, terwijl hij zeer ingenomen was met zijne metalen vliegtuigschroeven, en houten schroeven waarschijnlijk tegen deze weersinvloeden niet bestand zouden zijn geweest.

Dat in de streken, waar deze regens heerschen, het in bruikbaren staat houden van de vliegvelden bijzondere zorg vereischt en veel aandacht aan afwatering en draineering dient te worden gewijd, behoeft geen nader betoog.

Op dit laatste gedeelte der route, met name in Achter-Indië en op Sumatra, komen vooral die, met oerbosch bedekte gebergten en uitgestrekte wildernissen voor, waar elke noodlanding uitgesloten zou zijn. Zelfs al mocht het gelukken, in de toppen van het geboomte zonder persoonlijke ongevallen neer te komen, dan nog zou men in deze eidelooze, onbevolkte wouden en moerassen hulpeloos aan verhongering zijn overgeleverd of aan de wilde dieren ten prooi vallen.

Men zal mij niet beschuldigen, van de natuurlijke en klimatologische toestanden, welke zich op den luchtweg naar Ned.-Indië voordoen, een te gunstig en aanlokkend beeld te hebben gegeven. Ik heb opzettelijk en nadrukkelijk de aandacht op verschillende moeilijkheden en bezwaren,

ja, zelfs gevaren gevestigd, om een des te treffender licht te doen vallen op het feit, dat wij met de hulpmiddelen en methoden der moderne luchtvaart in staat zijn al deze ongunstige factoren ter zijde te stellen en alle bezwaren en gevaren glansrijk te overwinnen. Deze zijn toch samen te vatten in twee punten:

1. het ontbreken van gelegenheid tot gevaarlooze noodlandingen ingeval van motorstoring of van andere oorzaken, welke het vliegtuig beletten te blijven doorvliegen;

2. de atmosferische toestanden en natuurverschijnselen, welke den vliegtuigbestuurder het uitzicht in die mate bemoeilijken of benemen, dat de navigatie hem wordt onmogelijk gemaakt.

Het eerste bezwaar wordt — ik wees hierop reeds zooeven — ondervangen door het gebruik van meer-motorige vliegtuigen met een zoodanig overschot aan gezamenlijk motorvermogen, dat de kans van tengevolge van motorstoring tot eene noodlanding buiten de vliegvelden genoodzaakt te worden, practisch uitgesloten kan worden geacht. Dat de Britsche Regeering en de Britsche luchtvaart, welke laatste als voortreffelijk toegerust en betrouwbaar bekend staat en eene zeer gunstige ongevallenstatistiek heeft, zich verantwoord hebben geacht met zoodanige vliegtuigen den openbaren luchtverkeersdienst naar Indië te openen en te exploiteeren, wettigt ons vertrouwen in dit middel om een der ernstigste bronnen van gevaar uit te schakelen. Zulks te meer, wanneer wij dit stelsel beschouwen in verband met de groote verbetering in den bouw van vliegtuigmotoren, zooals die in de laatste jaren is verkregen. Aan bedrijfszekerheid laten de beste typen weinig te wenschen over, terwijl de levensduur in gebruik belangrijk is gestegen en het onderhoud vergemakkelijkt. Ten bewijze van de betrouwbaarheid der moderne vliegtuigmotoren vermeldt Cobham in zijn boek: „Australia and back”, dat de Siddeley Jaguar motor, waarvan zijn vliegtuig was voorzien, gedurende zijn vlucht van 45.000 K.M. lengte naar Australië en terug, onder de ongunstigste klimaatsinvloeden en bij een, op zulk een tocht uit den aard der zaak slechts vluchtig en oppervlakkig onderhoud, geen enkele storing heeft gehad. Zoo zijn er meer uitmuntende typen van motoren; o.a. de Bristol Jupiter motoren, welke de K.L.M. sedert 1925 gebruikt en die ook in de Hercules-vliegtuigen der lijn Cairo—Karachi zijn aangebracht en zeer goed voldoen, zoolowat bedrijfszekerheid, als wat gemakkelijk onderhoud betreft. Een zeer gunstige omstandigheid is bovendien, dat tijdens de vlucht der meer-motorige vliegtuigen de motoren in den regel niet hun volle maat aan gezamenlijk vermogen behoeven te gebruiken; zij kunnen dus met beperkt toerental loopen, waardoor zij worden gespaard en de kans op storing nog aanmerkelijk vermindert.

Eerst het meer-motorig vliegtuig heeft aan het wereldluchtverkeer zijn vrije en ruime ontwikkelingsmogelijkheid geopend. Het biedt ons niet slechts een voor de veiligheid onmisbaren waarborg, maar schenkt ons tevens grotere vrijheid in de keuze van richting en hoogte onzer vliegrouete. Wij behoeven nu niet langer te schromen om met ons landvliegtuig zee-armen of baaien van enkele honderden K.M. wijde over te vliegen of onzen weg te leiden over uitgestrekte woeste en onherbergzame landstreken, noch om onzen zeeweg te bekorten door met ons watervliegtuig boven breede strooken land te gaan. Wij zullen ook gemakkelijker door vermeerdering van hoogte heuvelland en gebergten kunnen overtrekken of bij groote hitte in de hoogte koelere luchtlagen kunnen opzoeken. Zoo is met het meer-motorig vliegtuig een nieuw tijdvak in de ontwikkeling van het wereldluchtverkeer begonnen; het tijdvak der praktische uitvoerbaarheid.

Als tweede, te overwinnen moeilijkheid op den luchtweg naar Indië noemde ik zooeven het ontbreken van voldoende zicht, tengevolge van atmosferische toestanden of verschijnselen, een bezwaar, dat intusschen evenzeer voor het Europeesche luchtverkeer geldt.

Daaruit vloeien verschillende gevaren voort: het gezichtsverband tusschen den bestuurder en den grond, waar hij de

verkenmerken voor zijne koersbepaling moet vinden, wordt belemmerd of gaat verloren. Hij zou dan geneigd kunnen zijn om, door lager te gaan vliegen, te trachten dit verband te herstellen, maar zou juist hierdoor gevaar lopen te botsen tegen hoogere terreinvoorwerpen, wat noodlottige ongevallen zou teweegbrengen. Hij moet integendeel trachten boven de gezichtsbelemmering (mist, nevel, zandwolken, sneeuwstorm en tropische regenwolken) uit te komen. Maar al gelukt dit, dan blijft hij toch de oriëntering op den grond missen, terwijl het vliegen op compas, ofschoon uitvoerbaar en over korte afstanden veelvuldig toegepast, zonder andere controle niet betrouwbaar is over zeer groote uitgestrektheden, wegens mogelijk afdriven door zijdelingschen wind. Bovendien reikt de gezichtsbelemmering soms zoo hoog, dat de bestuurder er niet in slaagt er boven uit te komen. Dan voegt zich, bij de onmogelijkheid der navigatie op verkenmerken op den grond, nog een andere ernstige moeilijkheid: de ervaring leert, dat de bestuurder, die — door eene of andere gezichtsbelemmering omgeven — zijn horizon mist, daarmee ook de controle op den evenwichtsstand van zijn vliegtuig in de lucht verliest.

Hij is niet in staat de afwijkingen van den normalen stand te voelen of te beoordeelen en overschrijding daarvan in lengte- en breedterichting te voorkomen, waarvan afglijden en neerstorten het gevolg kan zijn.

De moderne techniek verschaft ons de middelen om beide bezwaren op te heffen.

1. *de draadloze plaatsbepaling in de lucht kan de oriëntering op den grond vervangen.* Er bestaan hiervoor verschillende middelen en methoden; de meest bekende en tot dusver gebruikelijke is deze, dat de marconist in het vliegtuig draadloos aan het naastbijgelegen vliegveldstation vraagt, waar hij zich bevindt. In twee of drie dezer stations worden draadloze peilingen op het vliegtuig genomen en wordt hieruit de plaats, waar het vliegtuig zich bevindt, op de kaart bepaald. Deze plaats wordt draadloos aan het vliegtuig gezonden en daar door den marconist op de kaart uitgezet. De geheele bewerking vordert niet meer dan $1\frac{1}{2}$ à 2 minuten en is voor de practijk alleszins voldoende nauwkeurig gebleken.

2. *men beschikt thans over instrumenten, welke — in het vliegtuig geplaatst — den bestuurder in staat stellen om ook zonder zicht of horizon den stand van het vliegtuig in de lucht te controleren en ongewenschte afwijkingen daarvan te voorkomen.* Alle vliegtuigen der K.L.M. zijn van zulke instrumenten voorzien; zij voldoen goed en verschaffen ons een belangrijke verhooging van de veiligheid. Nog onlangs berichtten ons de dagbladen, hoe de bekwame K.L.M.-bestuurders Smirnoff en Geysendorffer beiden bij dikke mist uit Croydon naar Rotterdam zijn gevlogen en op normalen tijd en wijze daar zijn aangekomen, gebruik makende van de beschreven instrumenten en van draadloze plaatsbepaling. De landing op de vliegvelden, bij mist, duisternis en dergelijke, moet natuurlijk worden mogelijk gemaakt door krachtige, hoge lichtbakens en deugdelijke grondverlichting, terwijl nog andere middelen hiervoor in beproeving zijn.

Uit het vooraangaande is reeds gebleken, welk eene belangrijke rol de radio in het luchtverkeer vervult. Maar

die rol bepaalt zich geenszins tot medewerking bij de plaatsbepaling ten dienste der navigatie, zij omvat mede de meldingen van het vertrek van een vliegtuig uit eenig station aan het volgende, en van de aankomst in eenig station aan het vooraangaande, terwijl zij bovendien het middel biedt, waardoor de bestuurder van het vliegtuig in de lucht in doorlopende gemeenschap met een grondstation kan blijven, zoodat steeds bekend is, waar zich eenig vliegtuig bevindt. Zelfs voeren de vliegtuigen der Cairo—Karachi-lijn een radio-installatie mede, waardoor men ook na een wellicht onvoorzien toch nog voorkomende noodlanding draadloos bericht zenden en hulp vragen kan aan het naastbijliggend grondstation. Eindelijk en bovenal is de radio een allerge wichtigst element van den weerberich- tendienst ten behoeve van het luchtverkeer, zooals ik dadelijk zal uiteenzetten.

Op grond van dit alles behoort elk verkeersvliegtuig, althans in het wereldluchtverkeer, met radio ontvangst en geëtoestellen voor telefonie of telegrafie te zijn uitgerust en bemand met een bestuurder, een hulpbestuurder, tevens belast met de navigatie, en een marconist. Draadloze



De haven van Soerabaja, uit een vliegtuig gezien.

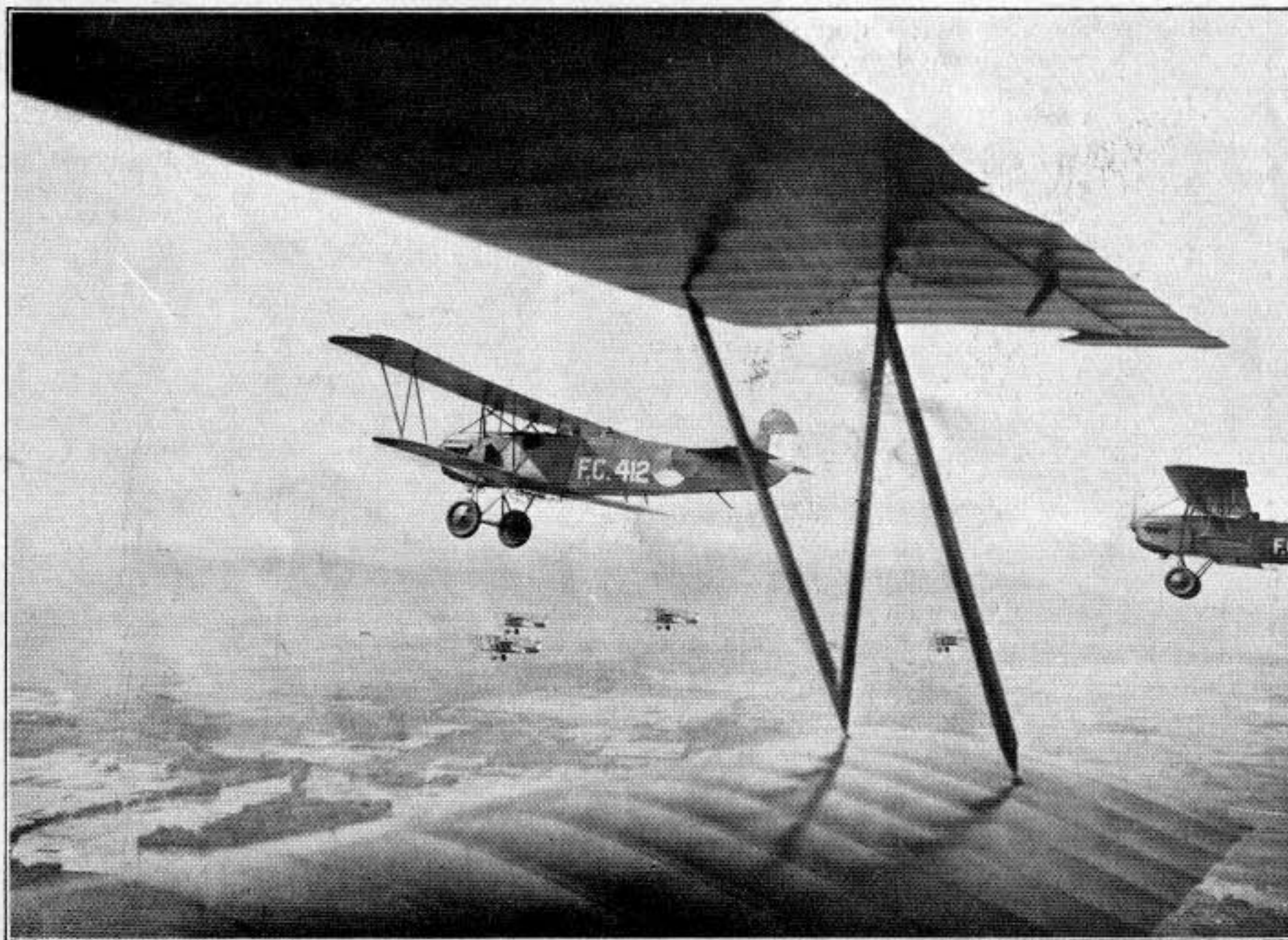
grondstations zijn op elk vliegveld van eenige betekenis onmisbaar; op de lijn Cairo—Karachi zijn zij dan ook door de Engelschen doorgaand ingericht.

De meteorologische berichten- en waarschuwingdienst is een der gewichtigste hulpdiensten van het luchtverkeer en een factor van de grootste betekenis voor de veiligheid en regelmatigheid daarvan.

In alle landen langs den luchtweg bestaat een meteorologische dienst, welke op verschillende plaatsen geregelde waarnemingen verricht, waarvan de uitkomsten in bepaalde hoofdstations worden verzameld en uitgewerkt. Vandaar wordt ieder uur, waarin vliegdiens ten plaats vinden, eene samenvatting van de weersgesteldheid — en enkele malen per dag ook een beknopte voorspelling der naaste weersvoorzichten toegezonden aan de vliegvelden, voor welke deze weerberichten van belang kunnen zijn, ook aan die in de aangrenzende landen. Deze mededeelingen zijn in codevorm gesteld en worden per radio overgebracht. Op de vliegvelden worden zij in leesbare taal, op in 't oog vallende plaats afgekondigd, zoodat zoowel reizigers als vliegtuig-

bestuurders den geheelen dag gelegenheid hebben zich van de weersgesteldheid en de weersvooruitzichten langs de luchtroute op de hoogte te stellen. Bovendien ontvangen de vliegvelden op overeenkomstige wijze onmiddellijk bericht van plotselinge en belangrijke weersveranderingen en -verschijnselen, welke zich langs de luchtroute mochten voordoen; deze berichten worden niet alleen evenzeer op het vliegveld afgekondigd, maar bovendien draadloos medegedeeld aan de bestuurders der vliegtuigen, die zich reeds op hun reis door de lucht bevinden, opdat zij daarmee desverreft rekening zouden kunnen houden, hetzij door op het naastbijliggende vliegveld te landen, hetzij door te trachten de naderende bui, mistbank of wat ook in de lucht te omtrekken.

Een dergelijke weerdienst is een onmisbaar onderdeel van elken luchtverkeersdienst. Ook op de route Europa—Indië—Australië zal hij niet mogen ontbreken; op het vak Caïro—Karachi is er door de Engelschen reeds in voorzien. Intusschen zullen in streken met een meer bestendig klimaat dan dat van West-Europa, de waarnemingsplaatsen verder uiteengelegen en zal de berichtuitzending minder frequent kunnen zijn.



De vliegtuigen der Indische L. A. op weg naar Telok Betong.

Wanneer ik nu nog in herinnering breng, dat de wettelijke regeling van — en het staatstoezicht op de luchtvaart niet alleen het luchtverkeersbedrijf uit het oogpunt van het openbaar belang regelen en bevorderen, maar ook aan het reizend publiek waarborgen verschaffen voor de deugdelijkheid en betrouwbaarheid van het vliegmatiaal en voor de bekwaamheid en lichamelijke geschiktheid van het personeel, welk laatste periodiek aan medische en psycho-technische keuringen moet voldoen, dan zult U mij toegeven, dat het luchtverkeer met veelzijdige en volledige voorzorgen ten bate der veiligheid is omkleed.

De mogelijkheid van een ongeval bestaat bij het vliegen evenzeer als bij elk ander middel van snelverkeer, per schip, per trein, of per auto. In den eersten ontwikkelingstijd van elk snelverkeersmiddel zijn de gevarenkansen steeds groot. Zij verminderen spoedig en belangrijk, naarmate het vervoermiddel technisch volkomener wordt en de verkeersdienst met zijne eigenaardigheden meer vertrouwd wordt en met de eischen en voorwaarden van een veilig gebruik meer rekening kan gaan houden. Zoo is het ook

met het vliegwezen gegaan; de veiligheid van het verkeersvliegen heeft heden, onder den invloed der nieuwste hulpmiddelen en verbeteringen, eene groote hoogte bereikt. Ik spreek uitsluitend over het burger-luchtverkeer en niet over het militaire vliegen, waarbij gansch andere factoren de gevarenkansen beïnvloeden.

Uit officieele Engelsche rapporten blijkt, dat sedert 1919, den aanvang van het luchtverkeer, een gestadige en belangrijke vermindering heeft plaats gevonden van het aantal doodelijke ongevallen in verhouding tot de gezamenlijke lengte der gevlogen afstanden. Over het tijdvak van 1919 tot 1 April 1926 hebben Britsche verkeersvliegtuigen te zamen 4.563.000 Eng. mijlen afgelegd, waarbij slechts 4 ongevallen met doodelijken afloop zijn voorgekomen; d.w.z. gemiddeld één zoodanig ongeval op een gevlogen afstand met 46 maal den omtrek der aarde over den evenaar. Deze uitkomst stemt vrijwel overeen met de ongevallenstatistiek der K.L.M., gemiddeld over den geheelen duur van haar bedrijf. Men bedenke hierbij, dat al de plaats gehad hebbende ongevallen zijn voorgekomen in een tijdvak, waarin de bouw van vliegtuigen en motoren nog niet den tegenwoordigen graad van volkomenheid had bereikt en de moderne hulp-

middelen en methoden ter verzekering van de veiligheid nog niet beschikbaar waren.

Maar nu genoeg over de veiligheid, met betrekking tot welke wij de toekomst met vertrouwen tegemoet kunnen gaan. Ook de regelmatigheid der luchtverkeersdiensten is alleszins bevredigend. Het percentage der zonder onderbreking voltooide vluchten van Britsche verkeersvliegtuigen bedroeg in het laatste rapportjaar 93, met een maandmaximum van 98 en een maandminimum van 80 pCt. Volgens het laatst-verschenen jaarverslag der K.L.M. (over 1925) waren van de door haar, in genoemd jaar aangevangen verkeersvluchten slechts 3.6 pCt. niet voltooid. Gedurende de 4 zomermaanden bedroeg de regelmatigheid 99 pCt. Van de genoemde 3.6 pCt. niet-voltooiden vluchten was bij 3.05 pCt. de oorzaak der storing gelegen in de weersgesteldheid. Het is te verwachten, dat tengevolge van de invoering der nieuwe hulpmiddelen en methoden voor het vliegen bij slecht zicht, welke ik U zooeven heb geschetst, juist storingen van

dezen aard belangrijk zullen verminderen en de regelmatigheid en betrouwbaarheid der dienstregelingen tot nabij 100 pCt. zal stijgen.

Hoe staat het ten slotte op onze luchtreis met het comfort en de verzorging der passagiers? Laat ons vooral bedenken, dat wij ook in dit opzicht in het begin eener ontwikkeling verkeerden, welke in de toekomst nog ontzaglijke mogelijkheden biedt. De eerste verkeersvliegtuigen, — heden nauwelijk acht jaren geleden — waren open vliegtuigen, waarin men zich niet kon bewegen of verplaatsen en weerloos aan de buitentemperatuur, den snijdenden wind en het meedoogenlooze gebulder van den motor was blootgesteld. Heden zitten wij in een gesloten kajuit, welke eenvoudig, doch behaaglijk is ingericht en naar gelang van klimaat en weersgesteldheid kan worden verwarmd of krachtig geventileerd. Wij zitten in gemakkelijke stoelen, die soms ook tot ligging zijn in te richten, en wij kunnen ons binnen de kajuit naar behoefte bewegen. Naarmate de vliegtuigen bij toenemend verkeer groter worden, zal de beschikbare ruimte voor de reizigers toenemen en de acco-

modatie verbeteren, zoodat de inrichting der vliegtuigen dan zeker niet zal achterstaan bij die der Pulmancars op de groote spoorlijnen. Ook voor consumptie zal dan aan boord gelegenheid zijn. Overigens vinden wij op de vliegvelden, waar wij tussenlandingen maken of aan het eind der dagroute hotel-restaurants voor maaltijden en logies. Op de Cairo—Karachi-lijn zijn de kosten hiervan in den prijs van de luchtreis begrepen.

Op twee punten moet ik nog wijzen: het motorgeraas en de luchtziekte.

Erkend moet worden, dat het ronken van den motor, nog versterkt door andere invloeden, een beletsel is voor de conversatie in de kajuit. Niet ieder zal dit als een nadeel gevoelen; men kan ook zwijgend gelukkig zijn. Hoe dit zij, het vraagstuk der opheffing van dit bezwaar maakt een punt van studie uit en het lijdt geen twijfel, dat men er in zal slagen het hinderlijke geluid terug te brengen tot aanmerkelijke proportiën, zoodat het vliegtuig in dit opzicht niet bij het spoorwegrijtuig zal achterstaan. De vakbladen vermelden reeds, dat in de Hercules-vliegtuigen der Cairo—Karachi-lijn men niet alleen een behoorlijk gesprek kan voeren, maar men elkaar zelfs van het eene eind der kajuit naar het andere kan beroepen.

De luchtziekte is het gevolg van de schommelingen van het vliegtuig en van het schijnbare, intusschen geheel gevaarlooze vallen bij sterk en onregelmatig bewogen atmosfeer. De luchtziekte is het equivalent van de zeeziekte. Een kalm gemoed en een gezonde maag schijnen er de beste voorbehoedsmiddelen tegen te zijn. Waar echter tegen de zeeziekte voor hen, die daaraan lijden, geen kruid schijnt te zijn gewassen, zal het luchtverkeer voor dezulken wellicht een uitkomst blijken te zijn. Want de onregelmatige luchtbewegingen en luchtstooten doen zich voornamelijk dicht boven de aarde voor en het is waarschijnlijk, dat ons meer-motorig vliegtuig, dat zonder eenig bezwaar wat hooger stijgen kan, in rustige hoge luchtlagen de remedie tegen de luchtziekte zal weten te vinden.

Maar nu moet ik, na deze narigheden, ook een woord zeggen over de genoegens onzer luchtreis, het genotvolle en belangwekkende daarvan. Het is een grootsche gewaarwording vrij door de ruimte te zweven en, rustig gezeten, onder zich het schitterend, steeds wisselend panorama te zien voorbijglijden. De gebruikelijke vlieghoogte laat toe de bijzonderheden van het landschap te genieten, terwijl die hoogte tevens oorzaak is, dat — ondanks de groote snelheid van verplaatsing — de indruk van al te snel wisselende beelden, die in den spoortrein op den duur zoo vermoeiend is, vermeden wordt.

Welk een verscheidenheid van beelden, welk een veelheid van onvergetelijke indrukken biedt een wereldfilm, als in die tien reisdagen onder onze blikken wordt ontrold: de uiteenloopendste landen en volken, de belangwekkendste steden, de schilderachtigste natuur- en cultuurmonumenten. En in de namiddagen en avonden van elken reisdag vinden wij gelegenheid ons te begeven in de steden en dorpen nabij de vliegvelden en aldaar de Oostersche en Indische volken in hun dagelijksch bedrijf gade te slaan. Zoo ontplooiën

zich voor ons oog het romantische gebied van den Islam; de historische bodem, waar de volken der Oudheid leefden en streeden; de indrukwekkende eenzaamheid der zandwoestijn; de chaos der Perzische rotsgebergten in hun zonderling kleurenspeel; de geheimzinnige schoonheden van de boorden van Indus en Ganges; de schitterende Boeddha-tempels en de paleizen van Akbar, den Groot-Mogol; de eeuwig groene bergen van Achter-Indië, de dichte en duistere oerwouden en de tropische natuurweelde van Sumatra, totdat wij eindelijk neerstrijken op Java's zonnige vlakte, aan den voet der bergen, die zich in teedere tinten van blauw en groen afteekenen aan den horizon.

Waarlijk, de luchtreis naar Indië biedt zooveel schoons en belangwekkends, dat wanneer het toerisme daarmee eenmaal zal hebben kennis gemaakt, onze luchtvloot weldra te klein zal blijken te zijn. Voor de opening van den luchtdienst Cairo—Karachi vlogen in het laatst van December j.l. drie Hercules-vliegtuigen van Londen naar Cairo, met een aantal passagiers, waaronder twee dames. Een dier vliegtuigen vloog terstond door over Bagdad en Karachi naar Delhi, de hoofdstad van Britsch-Indië. In dit vliegtuig bevonden zich o.a. de Britsche Luchtvaart-Minister, Sir Samuel Hoare, en zijne echtgenoot. Na 12 vliegdagen, door één dag oponthoud onderbroken, te Delhi aangekomen, roemde Sir Samuel het gemak en de regelmatigheid der reis;

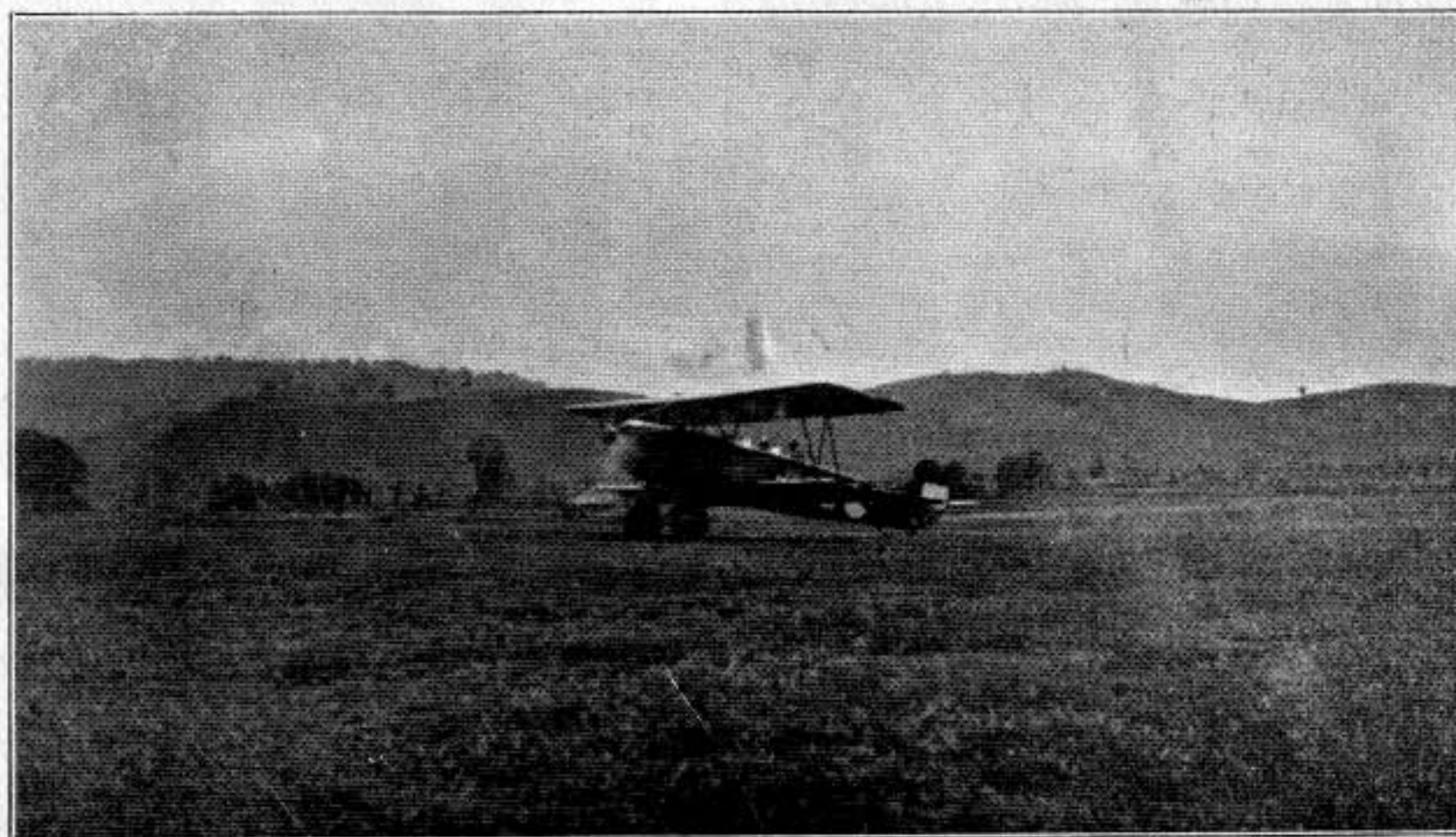
hij had onderweg een goede hoeveelheid dienstwerk afgedaan en verscheidene boeken gelezen. En Lady Hoare verzekerde, nog nimmer — noch per auto of trein, noch per schip — zulk een comfortabele reis te hebben gemaakt.

Ik kom thans tot mijn besluit. Het luidt: het luchtverkeer naar Ned.-Indië is rijp voor onverwijld uitvoering. Het opent in de toekomst voor postvervoer, zakenreizen en toerisme reusachtige voor-

uitzichten en belooft, naast afdoende verzekering der veiligheid, uit een oogpunt van snelheid en comfort nog belangrijke verbeteringen.

Men zij er zich echter van bewust, dat om dit doel te bereiken, voor geen uitgaven zal mogen worden teruggedeind, ten einde het beste te verkrijgen, wat verkrijgbaar is: voortreffelijk vliegtuigmaterieel, uitgerust met alle beproefde moderne hulpmiddelen; bekwaam en betrouwbaar personeel, ervaren als bestuurder, navigator en marconist; eindelijk, wellicht het allerbelangrijkste: eene uitmuntende grondorganisatie, ruime, goed geoutilleerde en gedraineerde vliegvelden, welverzorgde hotels, gemakkelijke en snelle benzine-voorziening; een doelmatige en betrouwbare weerberichten- en waarschuwingdienst; eene volledige draadloze organisatie voor berichtgeving en plaatsbepaling; een uitgebreide en krachtige verlichtingsinstallatie voor lichtbakens, terrein- en routeverlichting.

Zullen Nederland en Ned.-Indië zulk een luchtroute aanstonds kunnen tot stand brengen? Dat is niet waarschijnlijk, omdat het grootste gedeelte daarvan leidt over vreemd, meerendeels Britsch gebied. De Britsche luchtverbinding Engeland-Indië is nog slechts voor een gedeelte in bedrijf; zij zal geleidelijk, ten slotte tot Australië worden doorgetrokken. Men mag, op grond der internationale luchtvaartverhoudingen en -conventies, aan-



Het bezoek van de militaire vliegtuigen op Sumatra. Landing van het eerste vliegtuig te Telok Betong.

nemen, dat te zijner tijd ook vreemde luchtverkeersdiensten zullen worden toegelaten om van de Britsche grondorganisatie gebruik te maken. Maar zolang deze nog in wording is, zal Groot-Brittannië daar ongetwijfeld geen vreemde inmenging en mededinging toelaten.

Maar er ligt een andere gewichtige taak voor ons gereed om terstond ter hand te worden genomen: de doortrekking te bevorderen van de Britsche luchtgemeenschap naar Australië, zulks door in onzen Ned.-Ind. Archipel het luchtverkeer te organiseren en met het Britsche Rijk samen te werken tot exploitatie van de verbinding Singapore—Port Darwin. Wanneer wij spoedig op het, geheel binnen ons gebied vallende vak Soerabaja—Batavia—Singapore—Belawan—Sabang den luchtdienst openen en aldaar zorgen voor eene bruikbare grondorganisatie, dan brengen wij niet alleen eene dringend noodige verbetering in ons eigen verkeerswezen binnen onzen Archipel tot stand, maar verwerven wij tevens de zekerheid te zijner tijd het internationale luchtverkeer tusschen Europa, Zuid- en Oost-Azië en Australië over ons gebied te leiden, waarmede dan tegelijkertijd langs indirecten weg de luchtgemeenschap Nederland—Ned.-Indië zal zijn verkregen. Bovendien zullen wij, door ons tot zoodanige samenwerking bereid en in staat te toonen, het recht verwerven en kunnen bedingen, om in eene verdere toekomst ook onzen eigen nationalen luchtdienst Nederland—Nederlandsch-Indië over de gebieden en invloedssferen van het Britsche Rijk te leiden en van de grondorganisatie aldaar gebruik te maken.

Wij mogen geen dag meer aarzelen om deze taak ter hand te nemen. Zulks te meer niet, omdat wij — door den genoemden Ned.-Ind. luchtdienst in geregeld bedrijf te brengen — geheel onafhankelijk van elken vreemden invloed — reeds dadelijk de voordeelen van verkorting van den reisduur tusschen ons land en Ned. Indië kunnen binnenhalen door vliegdiensden, aansluitende op de diensten der Nederlandsche mailboten.

Het Comité Vliegtocht Nederland-Indië heeft reeds tweemaal, bij wijze van proef, in samenwerking met de K.L.M. en de Rotterdamsche Lloyd, mailvluchten uitgevoerd van Rotterdam naar Marseille en terug, aldaar aansluiting vindende met de naar Batavia vertrekkende en vandaar aankomende stoomschepen der genoemde stoomvaartmaatschappij. Op gelijke wijze zal in April a.s. de Nederlandsch-Indische Vereeniging voor Luchtvaart, in samenwerking met den Ned. Ind. Marinevliegdiensden, een mailproefvlucht organiseren van Soerabaja over Batavia en Belawan naar Sabang en terug, aansluitende op de aldaar uit Nederland aankomende en vandaar naar Nederland vertrekkende mailboten. 1)

Hiermede is de weg aangewezen, waarlangs reeds in de allernaaste toekomst de reisduur tusschen Nederland en Ned. Indië voor spoedeisende poststukken en haast

1) Heeft inmiddels met groot succes plaats gehad.

hebbende personen eene vrij belangrijke en waardevolle bekorting zal kunnen ondergaan. Onze naaste taak is aldus:

1. Het ten spoedigste in bedrijf brengen van een luchtverkeersdienst Soerabaja—Batavia—Sabang, en terug, eenmaal 's weeks in elke richting, met desverkiezende tusschenlandingen te Belawan en Singapore en wellicht ook te Semarang en te Palembang of Muntok;

2. Stichting van een wekelijkschen vliegdiensden van Amsterdam naar Cairo en terug, aansluitende op de in- en uitgaande Nederlandsche mailboten te Port Saïd of te Suez of — voor hen, die dit wenschen — op de Britsche luchtlijn Cairo—Karachi.

Dit programma is terstond te verwezenlijken, onafhankelijk van elke vreemde inmenging of toestemming. Wellicht, dat het er dan spoedig van komt, dat de Nederlandsche stoomvaartmaatschappijen snelvarende motorschepen in de vaart brengen, hoofdzakelijk slechts voor mail en passagiers, tusschen Port Saïd en Sabang, in verbinding met genoemde vliegdiensden, waardoor de reisduur van Amsterdam tot Batavia tot hoogstens 14 dagen zou kunnen worden teruggebracht.

* *

Moge deze bijeenkomst er iets toe bijdragen om in gezaghebbende en belangstellende kringen in Nederland en Nederlandsch-Indië de overtuiging ingang te doen vinden, dat het op de geschetste wijze bevorderen van de snelverbinding tusschen de beide gebieden van het Nederlandsche Rijk is een eisch des tijds, een groot nationaal en economisch belang en een practisch volkomen bereikbaar doel.



Het eerste Fokker-vliegtuig op Sumatra. Overste Hoeksema de Groot en luit. Wegner te Telok Betong.

Slotwoord van Ir. J. F. de Vogel.

Het zij mij veroorloofd, na de twee belangrijke redevoeringen, welke wij zooeven hebben mogen aanhooren, aan het slot dezer bijeenkomst nog een kort woord te spreken.

Ik twijfel niet of alle aanwezigen zullen door hetgeen Prof. Treub zoo duidelijk en welsprekend uiteen heeft gezet, beseffen, welke groote belangen er voor Nederland juist nu op het spel staan bij het tot stand komen van een nationaal luchtverkeer in het zoo uitgestrekte Nederlandsch-Indië en van het Moederland naar die schoone gewesten, die geografisch al te ver van ons verwijderd zijn.

Toch zullen wel allen met mij van meening zijn, dat alles, wat kan strekken om voor den mensch practisch dezen afstand te verkorten, uit schier elk oogpunt beschouwd begeerlijk goed moet worden geacht. Evenmin lijkt het mij aan twijfel onderhevig, dat het alleen de luchtvaart is, die hier de verlangde uitkomst kan brengen.

Onze Vereeniging moet het ten zeerste toejuichen, dat twee mannen van zulke beteekenis, kennis en ervaring als Prof. Treub en Generaal Snijders — aan wie ik hier gaarne warme hulde breng voor hetgeen zij ook op het

gebied, dat wij hier hedenmiddag beschouwden, reeds hebben verricht — ons aangaande die luchtvaart zulke belangrijke mededeelingen hebben gedaan, en dat een publiek zoo uitgelezen, als wij het hier bijeen mogen zien, die mededeelingen heeft aangehoord. Want hoe onbekend is alles, wat nu reeds op het gebied van het vliegwezen wordt gevestigd, nog steeds in breede kringen; en: „onbekend maakt onbemind”.

Dit nieuwe arbeidsveld van den mensch met zijn vooralsnog onbegrensde mogelijkheden, hoe weinigen onzer zijn ermede bekend of wijden er slechts ternauwernood hunne aandacht aan. Voorzeker, wij allen weten, dat er luchtvervoer plaats heeft, dat er geregelde diensten langs vaste luchtlijnen in exploitatie zijn, maar voor hoevelen zijn die lijnen ten hoogste nog slechts stippellijnen op de een of andere kaart. Door geen spoor, door geen telegraafdraad, door geen oever, door geen jaagpad zijn ze aangegeven, die lijnen, en den beschouwer, die, op vasten bodem staande, zijn oogen opheft naar het boven hem snorrende vliegtuig, moet dat voortbewegen wel eens doelloos voorkomen. En toch, hoe reëel is dat alles! Welk een kunnen en kennen ligt daaraan ten grondslag niet alleen, maar welk een rusteloze, diepgaande arbeid van dag en nacht!

Met volle overtuiging wil ik allen, die nog nooit een vliegveld bezochten, opwekken zich het genot, ik durf zeggen het geestelijk genot, daarvan te gaan verschaffen. Het is hier zeker niet de plaats om daarover in den breede uit te weiden, maar wel mag ik zeggen, dat het eerst bij zulk een bezoek duidelijk kan worden, dat het vliegwezen reeds is een brok realiteit, ingrijpend in het leven der menschheid. En hoe klopt daarbij dan het hart, als in ons de gedachte opdoemt, wat deze realiteit in haar gestadige ontwikkeling brengen kan en zal! Die harteklop heeft Generaal Snijders zooeven ongetwijfeld bij u opgewekt. Hij heeft u aangetoond, wat nu reeds is, wat worden kan. Hij heeft u verteld, hoe hetgeen Professor Treub ons als onafwijsbare plicht heeft afgeschilderd, te bereiken is. En wel diep moeten wij onder den indruk zijn van het door beide sprekers in het licht gestelde: *nu of nooit!*

Het is dan ook thans, dat de hand aan den ploeg moet worden geslagen. Het geldt hier een groote, bij uitstek nationale onderneming; Nederland zal in de uitvoering daarvan toch zeker niet versagen. Moge dit doordringen tot alle lagen en kringen van het volk, van welke de mogelijkheid dier uitvoering afhankelijk is. Deze moet moreel, technisch, financieel worden aangevat met alle voorzichtigheid, die de vliegende mensch niet kan ontberen, maar vooral met alle frissche durf en volharding, zonder welke van vliegen in het geheel niets komt.

Met eerbiedige dankbaarheid wil ik hier gedenken de Koninklijke belangstelling, welke zoowel de K.L.M. als onze Vereeniging zoo herhaaldelijk mocht ondervinden en welke nu wederom blijkt uit de door ons zoo hoogelijk gewaardeerde aanwezigheid op deze bijeenkomst van Hare Majesteit de Koningin-Moeder en Zijne Koninklijke Hoogheid den Prins der Nederlanden, onzen Eere-Voorzitter. Ook is het mij bekend, dat de Ministers, wier Departementen in de eerste plaats bij een luchtverkeer in en naar Nederlandsch-Indië betrokken zijn, de tot standkoming daarvan welwillend gezind zijn en dat hoge autoriteiten in Nederlandsch-Indië eveneens daarmede instemmen.

Is dit alles reeds zeer veel, toch is het niet genoeg. Wil de Regeering *kunnen* steunen, aanmoedigen, bevorderen, dan moet er iets te steunen en te bevorderen *zijn*. Dit in het leven te roepen is thans onze taak. De ernstige en ik wil dadelijk zeggen onbaatzuchtige medewerking van zeer velen is daartoe vereischt. Het hedenmiddag gesprokene moge het verleen van deze medewerking gemakkelijk maken; mogen de sprekers van dezen middag erin geslaagd zijn hen, op wie straks een beroep zal worden gedaan, dat beroep te doen zien als rechtvaardig, en dienstig aan de eer en het belang van ons volk, en mogen deze die medewerking in ruime mate verleen, met die hoop, dat geloof en die liefde, zonder welke niets groots tot stand komt!

Met dezen wensch en dit vertrouwen zij het mij vergund deze bijeenkomst te sluiten.

DE TWEEDE MAILVLUCHT NAAR MARSEILLE

OP 18 MAART 1927

∴

∴

In het vorig nummer bespraken wij de eerste mailvlucht naar Marseille op 28 Mei 1926. Sindsdien is er alweer een belangrijke stap verder gezet op den weg, d'e door „inpalming van den afstand” moet leiden tot verkorting van den reisduur tusschen Nederland en Indië. Het vorig jaar konden wij slechts het 1000-K.M. lange traject Rotterdam—Marseille per vliegtuig doen afleggen, dit jaar was het mogelijk in Indië het stuk Soerabaya—Sabang v.v. te doen vliegen. De organisatie hiervan berustte bij de Nederlandsch-Indische Vereeniging voor Luchtvaart, waarmede ons Comité reeds sedert de oprichting samenwerkt, de uitvoering bij de Indische Marine, daartoe door de nieuwe Dornier Wahl-vliegtuigen in staat gesteld. Van alle zijden werd bereidwillige medewerking ondervonden, in het bijzonder mogen we vermelden het Indische Marine-Commando, het Hoofdbestuur der Posterijen en Telegrafie in Nederland, den Dienst der Posterijen, Telegrafie en Telefonie in Nederlandsch-Indië, de Rotterdamsche Lloyd en de Directie der Koninklijke Luchtvaart Maatschappij te 's-Gravenhage.

Het programma voor deze proefdiensten was als volgt:
Heenreis.

18 Maart Rotterdam—Marseille, per vliegtuig.

18 Maart—5 April Marseille—Sabang, per m.s. *Indrapoera*.

5 April—6/7 April Sabang—Soerabaya per vliegtuig.

Terugreis.

2 April—4 April Soerabaya—Sabang, per vliegtuig.

4 April—21 April Sabang—Marseille, per s.s. *Slamat*.

21 April Marseille—Amsterdam, per vliegtuig.

In Holland werd voor deze luchtmail een extra-recht geheven van 15 cent per 20 gram voor brieven en 10 cent per 50 gram voor drukwerken. In Indië was geen extra luchtrecht verschuldigd.

Op bescheiden schaal werd voor deze luchtpost propaganda gemaakt, een geïllustreerde circulaire werd aan alle Indische firma's h. t. l. toegezonden; de postadministratie plaatste eene fraaie aankondiging in alle postkantoren. Er bleek veel belangstelling te bestaan voor dezen tocht, van verschillende zijden ontvingen we verzoeken om inlichtingen om als passagier den tocht mee te maken of om pakketten met het vliegtuig te verzenden.

De K.L.M., die voor dezen tocht opnieuw een vliegtuig aan het Comité had verhuurd, bestemde hiervoor de Fokker F VIIa H.N.A.D.P., met als bemanning de piloten Beekman en Tepas en den werktuigkundige Bruynestein. Dr. Groeneveld Meijer, onze secretaris, maakte opnieuw den tocht mee als vertegenwoordiger van het Comité, belast met de zorg voor post en lading. Daar de *Indrapoera* stipt twaalf uur de haven van Marseille zou verlaten, was besloten 's nachts om 3 uur te vertrekken, waardoor dus

de eerste uren in donker zou moeten worden gevlogen.

Het was een prachtige maannacht, toen de verschillende spelers in dit stuk van snelheid en tijdwinst zich op het vliegveld Waalhaven verzamelden. Daar waren de piloten, die midden in den nacht uit hun bed gehaald werden om bij een proefvlucht den motor nog eens te probeeren, de directeur der K.L.M., de heer Plesman, de heer Guilonard, chef van den Technischen Dienst met zijn staf, vertegenwoordigers van de pers en dan natuurlijk de passagiers. Mejuffrouw van der Stadt, die in Marseille de Indrapoera moest halen, zat om half drie even rustig te ontbijten, alsof ze met de Electriscbe naar Rotterdam moest, de heer Poons, een der trouwste klanten van de K.L.M., die reeds een 300 luchtreizen achter zich heeft, en die dien middag voor het diner in Nice wou zijn, hield nog een zakenbespreking. De passagiers waren dus wel op hun gemak, de eene, die voor de eerste keer zou vliegen al evenzeer als de ander, die al een duizend vliegreuen op zijn naam had! Onze derde passagier was een jonge foxterrier, die naar de tentoonstelling in Monte Carlo ging. Deze passagier had meer last van zijne zenuwen en moest in een hoekje achteraf zijn tijd afwachten.

Drie uur vertrekken, had Beekman gezegd, en voor drieën staat, dank zij de goede zorgen van den Technischen Dienst, het vliegtuig al gereed als een renpaard voor den start, de post en de bagageklaar om ingeladen te worden. Er was 120 K.G. mail, een heel behoorlijke hoeveelheid. De vorige maal waren er maar 24 K.G., nu al vijfmaal zooveel. Er zijn dus ongeveer 8000 brieven, 8000 Nederlanders zijn van den

gewonen weg der mailverzending afgeweken, hebben extra-zegels op hunne familie- en zakenbrieven geplakt, wilden te kennen geven gesteld te zijn op snellere overkomst hunner stukken. Het geeft moed; als later de verbinding geregeld is en de voordeelen voor iedereen duidelijk zijn, als de behandeling der brieven en de laatste buslichtingen bekend zijn, zal niemand er meer wat bijzonders in zien en zullen de postzakken de K.L.M.-vliegtuigen vullen.

Stipt drie uur is alles ingeladen, maar de persfotografen, in slagorde voor het vliegtuig geschaard, eischen hunne rechten op. Het bliksemlicht vlamt op. Allen instappen! klinkt het bevel. Een laatste handdruk, een groet, zes minuten over drie verlaat het vliegtuig den grond voor een sierlijke bocht boven het vliegterrein. Onder ons ligt Rotterdam met zijne duizenden lichtjes, waarvan een lange rij weerkaatst in de Maas. Het is zulk prachtig helder weer, dat we duidelijk de mailboot aan de Lloydkade kunnen onderscheiden. Intusschen zetten wij koers naar de andere mailboot, die in Marseille op ons ligt te wachten.

Het vliegtuig ligt volkomen kalm in de lucht, de plafondlamp verlicht de gezellige cabine, in rustig donkerroode betimmering. De passagiers zitten in groote rieten clubfauteuils en halen kranten en boeken voor den dag. In

een oud-Hollandsch gezin kon men niet gemoedelijker zitten dan wij in ons roode kamertje, dat met een snelheid van 165 K.M. per uur zuidwaarts jakkert, uren lang. Door de voorruit zien we de cockpit der piloten, electrische lampjes verlichten de verschillende instrumenten. Nu, in den helderen nacht, is de weg niet moeilijk te vinden, Roozendaal, Esschen, Antwerpen, een route die de piloten al jaren bevliegen, worden na elkaar gepasseerd. Bij Brussel wordt het iets minder helder en de horizon begint te verdwijnen; naarmate we zuidelijker komen, wordt het dichter en het zal ongeveer kwart voor vier zijn, als we aan alle kanten door nevel omringd zijn. Het wordt zoo donker buiten, dat zelfs het eind van den vleugel zich verliest in den duisteren nacht.

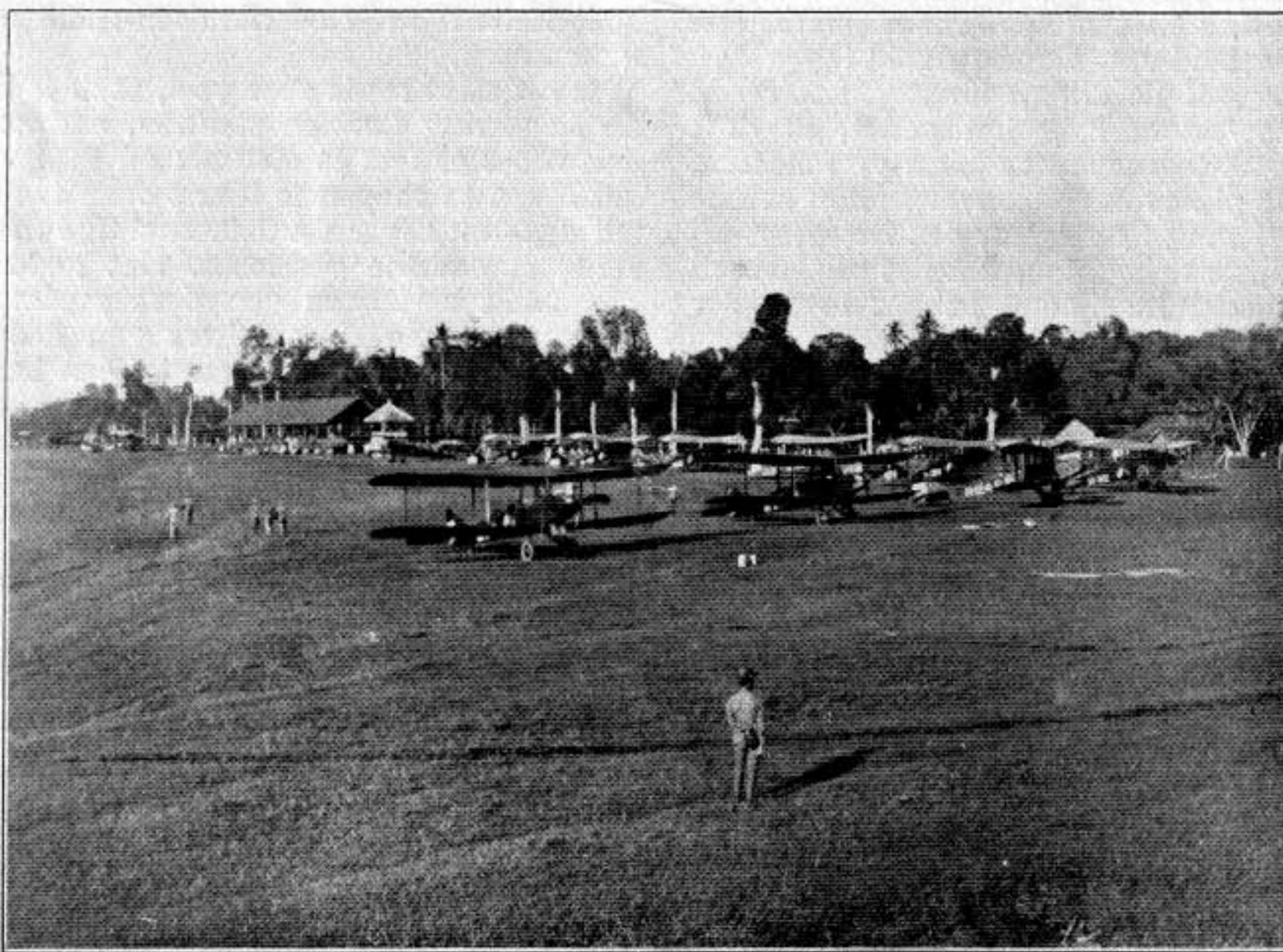
Voorop de piloten met hunne instrumenten. Links Beekman, tengere kerel, maar taai als geen tweede, rechts Tepas, blonde reus van het Oud-Hollandsche zeemanstype. Beekman stuurt, Tepas bedient de radio, het toestel wordt hoogerop getrokken om boven de wolken uit te komen. Maar al stijgen we tot 3000 meter, we blijven in den nevel

zitten en de maan, die ons tot Brussel aangekeken heeft, wil niet meer voor den dag komen. Het is buiten volmaakt donker, sneeuw en hagel slaan tegen de ruiten van de cabine. Maar de bestuurderszetten door, steeds zuidwaarts gaat het, ondanks regen, sneeuw en hagel. Kwart voor zes, als we twee uur in den nevel gevlogen hebben, en het al licht geworden is, zien we plotseling een strook groen onder ons wegschieten, hebben we weer grond onder de voeten. Tepas komt een kop koffie drinken en

een broodje eten, we zijn erdoor, zegt hij. Dank zij de dubbele besturing konden hij en Beekman gedurende de vlucht doorlopend het stuur van elkaar overnemen. Welk een prachtige prestatie van de bestuurders en wat een vertrouwen geeft zoo een vlucht in den vooruitgang van de luchtvaart. Een jaar, twee jaar geleden zou deze tocht niet mogelijk geweest zijn en was het vliegtuig teruggekeerd, nu, dank zij de aandacht die den laatsten tijd aan het vliegen zonder zicht besteed is, is het reeds mogelijk het vliegtuig veilig een paar uur lang door duisternis en wolken te sturen.

Het eerste plaatsje, dat we zien, is Avallon, vandaar gaat het naar Macon, waar we recht over het vliegveld schieten, alsmaar zuidwaarts. Het is nog heel vroeg, in de dorpjes en op de landwegen is nog bijna geen mensch te zien. De zon is nu opgekomen en het breede Rhonedal glijdt als een panorama onder ons weg. De passagiers vervelen zich geen oogenblik, ze kijken uit, schrijven brieven of lezen, de tijd vliegt om. Vóór we 't weten krijgen we een waarschuwing van voren: Marseille in zicht, en vijf minuten later, 10.02 Hollandsche tijd, raken de wielen den grond en zijn we bij Frankrijks eerste havenstad.

De heer Story van Blokland, de heer en Mevrouw van der Waerden, het vliegveldpersoneel, zij allen komen op het toestel af om ons te verwelkomen. Paspoorten en douane,



15 vliegtuigen der Indische L. A., opgesteld na de landing te Magelang

lastige en tijdroovende hindernissen voor ons, gehaaste zoste-eeuwers, houden ons veel te lang op, we zijn blij als we met de post en de koffers op weg zijn naar de haven. Van de piloten hebben we afscheid genomen, die zijn al weer bezig voor het vliegtuig te zorgen, want nog voor de Indrapoera koers zet naar het Zuiden, zijn zij alweer op weg naar het Noorden, jakkeren terug naar Rotterdam om voor het eten terug te zijn. Tegen zeven uur waren ze er, na een vlucht van over de 2000 K.M. op één dag, wel een der grootste prestaties tot nu toe door een verkeersvliegtuig verricht. Geen wonder, dat ze door velen, onder wie Generaal Snijders, voorzitter van het Comité, hartelijk werden verwelkomd bij hun terugkeer.

Tegen half twaalf kwamen wij bij de Indrapoera. Aan den wal en op de boot de roezige stemming van vertrekkende mailboot, veel heen- en weergeloop en veel lawaai. Als de post afgeleverd is, weten we de hut van Kapitein Boon te

maar reeds is het zeker, dat er opnieuw een record behaald is en dat over de reis Rotterdam—Batavia ruim 19 dagen gedaan is. Hierdoor is het record van het vorig jaar geslagen. Wij hopen, dat dit record niet lang zal standhouden en dat het spoedig verbeterd moge worden. Daartoe moeten dit jaar nog twee pogingen gedaan worden.

In de eerste plaats heeft het Comité Vliegtocht het plan dezen zomer, waarschijnlijk in Juli, een mailvlucht te organiseeren naar Suez en terug, in aansluiting op de mailbooten en in samenwerking met vliegtuigen in Indië. De plannen hiervoor zijn thans in studie, maar de kans op doorgaan kan heel groot genoemd worden. Indien hiervoor de nieuwe tweemotorige Fokker F VIII bestemd wordt, zal er ook voor passagiers de gelegenheid zijn deze hoogst interessante reis mede te maken.

De tweede aanval op het record zal worden ondernomen door Luitenant Koppen, die in October zal trachten met



Het verkeersvliegtuig H-NADP. waarmede op één dag de tocht Rotterdam—Marseille—Rotterdam volbracht werd.

bereiken, waar we met champagne en sigaretten ontvangen worden. We zitten er gezellig tot de tweede fluit, haasten ons dan naar beneden en we zijn nauwelijks weer op den wal, of de trap wordt al ingehaald en twaalf uur precies vertrekt het prachtige mailschip.

Het Comité heeft bericht ontvangen, dat ook aan de Indische zijde het vliegtuig prachtig zijn plicht heeft gedaan en dat de eerste luchtmail behouden te Medan, Batavia en Soerabaja gearriveerd is. Helaas ontbreken ons nog de gegevens om precies na te gaan hoe lang de reis geduurd heeft,

een drie-motorige Fokker binnen een maand heen en terug naar Batavia te vliegen. Luitenant Koppen heeft van verschillende zijden financiële steun gevonden voor zijne plannen; vliegtuig, motoren en benzine zijn hem ter beschikking gesteld, het legerbestuur heeft hem reeds verlof voor den tocht toegestaan. De heer Koppen ondervindt bij zijne plannen de krachtige medewerking van het Comité, dat hem bij de voorbereiding met raad en daad terzijde staat. Wellicht hebben wij in een volgend nummer dezer Mededeelingen de gelegenheid zijn plan in extenso te publiceeren.





RIJKSLUCHTVAARTPOLITIEK



„Tijdige voorziening in de zich ommiskenbaar aankondigende behoeften van den nieuwen tijd is steeds de machtigste hefboom gebleken tot bevordering van de economische ontplooiing en welvaart van het land.”

(Memorie van Comité Vliegtocht Nederland—Indië, Dec. 1925, opgenomen in No. 2 der Mededeelingen van dit Comité).

Met de luchtvaart zijn de zeer groote snelheden in het verkeerswezen ingevoerd. Tijdwinst is haar eenig doel en haar eenig voordeel. Maar besparing van tijd kan slechts bij verplaatsing over groote afstanden praktische en economische waarde verkrijgen. Ook dan alleen kan zij, zonder dat de krachtige verkeersontwikkeling behoeft te worden bedreigd, zoodanige vrachten opbrengen, dat de rentabiliteit van het bedrijf op den duur bereikt kan worden.

Hieruit volgt, dat de organisatie van het luchtverkeer niet een nationaal vraagstuk kan zijn, doch een bij uitstek internationaal karakter behoort te hebben. Ja, de volle maatschappelijke en economische beteekenis er van zal eerst bij toepassing op de intercontinentale gemeenschap geheel tot haar recht komen: *het wereldluchtverkeer*.

Hier is een probleem, dat slechts door internationale samenwerking, door nauwe aaneensluiting van buitenlandsche regeeringen en luchtverkeersmaatschappijen oplosbaar is. De geografische opbouw van het luchtverkeersnet mag niet op overwegingen van louter lokalen aard berusten; plaatselijke belangen kunnen slechts voorwaardelijk en in beperkte mate gewicht in de schaal leggen. De groote internationale en intercontinentale verkeersstromingen behoren te worden opgezocht en gevolgd. Daarbij aansluitende, zullen de locale verkeersbehoeften naar mogelijkheid moeten trachten bevrediging te vinden.

Het geldt hier een ingrijpenden factor van openbaar belang, welke in de toekomst nog groote offers van de rijksschatkisten zal vragen, maar dan ook groote beloften van economische ontwikkeling inhoudt. Daarom is het een deel der regeeringstaak en een gewichtig onderwerp van regeeringsbeleid, hetwelk niet aan toevallige invloeden of particulier initiatief mag worden overgelaten. Er moet zijn een doelbewuste rijksluchtvaartpolitiek, welke zich van het aandeel, dat elk land in de oplossing van het algemeene verkeersvraagstuk kan — en in 't belang van eigen land moet — nemen, rekenschap geeft, dit aandeel met waakzaamheid en voortvarendheid opeischt en met energie naar deszelfs verwezenlijking streeft.

Een sprekend en leerzaam voorbeeld van vooruitziende en consequent doorgevoerde luchtverkeerspolitiek is die der Regeering van Groot-Britannië. Voor het uitgestrekte Britsche Rijk, welks groote en machtige hoofdgebieden over den geheelen aardbol verspreid liggen en door reusachtige afstanden gescheiden zijn, is verbetering en versnelling der gemeenschap ten dienste der uitwisseling van personen en gedachten een dringende behoefte van den modernen tijd, een eisch van ingrijpende politieke, maatschappelijke en economische beteekenis. De Britsche Regeering heeft reeds in de allereerste tijden van het luchtverkeer getoond te begrijpen, dat de luchtvaart het middel zou zijn om dien eisch te kunnen vervullen.

Ziet hier een reeks van schakels uit eenzelfde keten van wel-doordachten opzet en stelselmatige doorvoering eener doelbewuste luchtvaartpolitiek:

Terwijl Engeland tot de allereersten behoorde, die in 1919 en 1920 overgingen tot praktische toepassing van locale luchtverbinding met de omringende landen, werd al spoedig begrepen, dat deze lijnen van geringe uitgebreidheid slechts de beteekenis konden hebben van proef- en studie-

lijnen, doch in de toekomst de beteekenis moesten verkrijgen van aanvangsvakken der internationale luchtverbindingen over groote afstanden. Zoo trad weldra het intercontinentale luchtverkeer op den voorgrond.

Reeds in het „Half Year Report on the progress of civil Aviation April 1st—Sept. 30th 1921” geeft het Britsche Air Ministry beschouwingen over de luchtroute Engeland—Australië.

Op 25 Juli 1922 brengt de Civil Aviation Advisory Board een omstandig rapport uit omtrent „Imperial Air Services”, waarin de organisatie van een luchtverkeersdienst van Engeland naar Britsch Indië uit een technisch en financieel oogpunt wordt onderzocht en voorstellen worden gedaan om tot de uitvoering daarvan te komen.

Op de Britsche Rijksconferentie te Londen in October 1923 wordt het vraagstuk der rijksluchtverbindingen uitvoerig besproken en op het inrichten van een luchtverkeersdienst Engeland-Egypte-Britsch Indië aangedrongen.

Van 20 November 1924 tot 18 Maart 1925 doet de Air Vice Marshal Sir Sefton Brancker een luchtreis per vliegtuig, bestuurd door Cobham, van Londen naar Britsch Indië en terug, welke reis hij tot Rangoon uitstrekt, met het doel door persoonlijk bezoek de luchtwegen naar en door Britsch-Indië, met het oog op eene latere verkeers-exploitatie te leeren kennen.



De piloten Beekman en Tepas na aankomst te Marseille op 18 Maart 1927.

In het begin van 1925 wordt een bijzondere afdeling van den Britschen Meteorologischen Dienst belast met het meteorologisch onderzoek van de luchtroute van Engeland naar Indië, het doen van waarnemingen, het verzamelen van klimatologische gegevens en het opmaken van meteorologische kaarten van dit deel der aarde.

Op 16 November 1925 begint Cobham zijn vlucht van Londen naar Kaapstad en terug, ter verkenning van den luchtweg naar Zuid-Afrika.

In dezelfde maand wordt de eerste beslissende stap gedaan tot praktische uitvoering van den luchtverkeersdienst Engeland—Britsch-Indië, door het sluiten van een contract tusschen de Britsche Regeering en de Maatschappij „Imperial Airways Limited”, tot het met regeeringssubsidie exploiteeren gedurende 5 jaren van een veertiendaagschen luchtverkeersdienst tusschen Kairo en Karachi v.v.

Van 30 Juni tot 1 October 1926 doet Cobham zijn merk-

waardige exploratievlucht van Engeland over Britsch en Nederlandsch Indië naar en door Australië tot Melbourne, en terug naar Londen.

In November 1926 spreekt de Britsche Rijksconferentie te Londen eenstemmig de wenschelijkheid uit van het tot stand brengen van luchtgemeenschap tusschen het Moederland en de groote rijksgebieden in Azië, Australië, Afrika en Noord-Amerika, en worden plannen overwogen om tot de geleidelijke verwezenlijking dezer verbindingen te komen.

Op 1 Januari 1927 wordt de openbare luchtverkeersdienst Kaïro—Karachi geopend, als eerste schakel van de luchtverbinding Londen—Britsch Indië. Blijkens mededeeling van den Britschen Luchtvaart-Minister, op de laatstgemelde Rijksconferentie gedaan, ligt het in de bedoeling het vak Kaïro—Karachi eenerzijds door een dienst met vliegbooten met Londen te verbinden, en anderzijds de luchtlijn van Karachi door te trekken, allereerst naar Bombay en Calcutta en daarna over Rangoon tot Singapore, terwijl proefvluchten met watervliegtuigen zullen worden georganiseerd tusschen Singapore en Australië.

Zoo gaat de luchtverbinding Engeland - Azië - Australië hare verwezenlijking met vaste schreden te gemoet.

Het Koninkrijk der Nederlanden verkeert, op meer bescheiden schaal, in volkomen dezelfde omstandigheden als het Britsche Rijk. Zijn beide hoofdgebieden: Nederland en Nederlandsch-Indië, liggen bijna een halven aard-omtrek van elkander verwijderd. Tusschen die gebieden, hunne bewoners, hunne staatsrechtelijke en maatschappelijke organen, bestaat een groote belangengemeenschap, een nauw politiek, economisch en persoonlijk verband. Voor hunne vruchtbare samenwerking, voor de bevordering hunner gemeenschappelijke staatkundige, commercieele en particuliere belangen zijn wel-verzekerde verbindingen en, met het oog op den grooten afstand, snelle gemeenschapsmiddelen een eisch des tijds. Op de oude zeilvaart om de Kaap zijn de nationale stoomvaartverbindingen door het Suez-kanaal gevolgd; op de, door buitenlandsche handen gaande, telegrafische gemeenschap volgde de eigen, rechtstreeksche radio-verbinding. Zoo zal ook snelverbinding door de lucht het stelsel onzer rijksgemeenschap moeten afsluiten.

De schepping eener rechtstreeksche, geheel nationale luchtverbinding tusschen ons land en onze overzeesche gewesten in Oost-Azië ligt nog in een verdere toekomst. Men beginne met het naastbijzijnde, meest noodzakelijke en direct bereikbare: het luchtverkeer in Nederlandsch-Indië. De thans voorgenomen oprichting van een Afdeling voor Burgerlijk Luchtverkeer bij het Departement der Gouvernementsbedrijven aldaar wettigt de hoop, dat men deze aangelegenheid ernstig ter hand gaat nemen. Dan behoort daarbij een deugdelijke grondslag te worden gelegd, naar

een stelselmatigen opbouw te worden gestreefd, een consequente luchtvaartpolitiek te worden gevolgd.

Als proeve hiervan werd in het Comité Vliegtocht Nederland—Indië een „Luchtvaartprogramma” ontworpen en aan de Regeeringen in Nederland en in Nederlandsch-Indië aangeboden. Dit programma luidt als volgt:

1. Dadelijke exploitatie, te beginnen op 1 October 1928, van de lijn Soerabaya—Batavia—Sabang v.v., eenmaal 's weeks in iedere richting, in aansluiting op de in- en uitgaande mailbooten te Sabang, met eventuele tusschenlandingen o.a. te Belawan (Deli) en Singapore, wellicht ook andere plaatsen.

2. In aansluiting daarmede de stichting van een wekelijkschen dienst Amsterdam—Caïro v.v., aansluitend op de in- en uitgaande mailbooten te Suez (Port Saïd), en op het Britsche luchtverkeer Caïro—Karachi en verder.

3. De studie en voorbereiding van complementaire luchtverbindingen in samenhang met de bovengenoemde hoofdlijnen. Veel zal hierbij afhangen van hetgeen door het buitenland zal worden verricht. Voorloopig komen het

eerst aan de orde de lijnen Soerabaya—Makassar v.v. en

4. Sabang—Colombo v.v., aansluitend op de mailbooten, ten einde de snelste verbindingen tusschen Nederland en Nederlandsch-Indië tot stand te brengen.

Ten slotte komen aan de beurt de facultatieve lijnen:

5. Soerabaya—Semarang—Batavia v.v., met groo-tere frequentie; en

6. Soerabaya—Port Darwin v.v.

Al deze lijnen zullen in beginsel met vliegtuigen van Nederlandsch ontwerp, vervaardigd in Nederland of in Nederlandsch-Indië, be-



De inrichting van de kajuit van de H-NADP voor de reis naar Marseille.

vlogen moeten worden. Het meest geschikte toestel is thans nog niet aan te wijzen; daarvoor zullen nog uitgebreide praktische proeven genomen moeten worden, waarvan de kosten niet uitsluitend door de constructiefirma of de exploiteerende firma kunnen worden gedragen.

Indien een watervliegtuig zou worden gekozen, zou men eerst eenigen tijd in een geregeld luchtverkeer de vereischte ervaring moeten opdoen, daar men noch in het binnenland, noch in het buitenland, over genoeg ervaring in de exploitatie van watervliegtuigen of vliegbooten in het geregeld verkeer beschikt. Door het exploiteeren van een proefdienst Rotterdam—Hull b.v. zou zeer veel ervaring kunnen worden verkregen, die geheel aan de Ned. Indische maatschappij ten goede zou komen.

7. De Regeering dient daarom reeds thans gelden beschikbaar te stellen voor studie en voorbereidingen, proefbouw en proefvluchten, om het volgend jaar aan Nederlandsch-Indië de beschikking over het beste Nederlandsche materiaal te kunnen verzekeren.

8. De aandacht worde er op gevestigd dat de verbinding hiervoren onder 1 genoemd, welke als de meest noodzakelijke en terstond te verwezenlijken moet worden be-

schouwd, kan worden tot stand gebracht geheel binnen ons eigen gebied, zonder afhankelijkheid van vreemde invloeden.

Voor de overige hierboven genoemde lijnen, met name

die vermeld onder 2, 4 en 6, zal overleg met de Britsche Regeering noodzakelijk zijn en het komt aan het Comité gewenscht voor, hierover eene gedachtenwisseling met genoemde Regeering zoo spoedig mogelijk uit te lokken.



DE BRITSCHES RIJKSCONFERENTIE



Op de laatste „Imperial Conference” te Londen heeft het vraagstuk van de luchtverbindingen tusschen de verspreide deelen van het wereldrijk een belangrijk punt van bespreking uitgemaakt en het is duidelijk geworden, dat de doelbewuste Engelsche luchtvaartpolitiek thans tastbare resultaten kan aanwijzen. Ook voor ons zijn de besluiten der conferentie buitengewoon belangrijk, vooral die, welke betrekking hebben op de tot stand koming van de verbinding Londen—Melbourne, van welke route reeds het stuk Caïro—Basra in geregelde exploitatie is.

Op 19 November 1926 is door de conferentie een aantal besluiten aangenomen, die in het rapport van het subcomité voor de Rijks-luchtverbindingen met een nota en een uitvoerig memorandum van den minister van Luchtvaart zijn opgenomen in het staatsstuk „An Approach towards a system of Imperial Air Communications.”

Dit is wel een der meest doorwrochte en uitvoerige staatsstukken, die op het gebied der luchtvaart ooit verschenen zijn. Plaatsgebrek belet ons er eene uitvoerige bespreking van te geven, wij laten hieronder de besluiten der conferentie, voor zoover die betrekking hebben op het verkeer met vliegtuigen, volgen:

„I. — Het subcomité is overtuigd, dat de ontwikkeling der Rijks-luchtwegen, zoowel per luchtschip als per vliegtuig, van voldoende belang is om de dadelijke en voortdurende belangstelling der Regeeringen van de verschillende deelen van het Rijk te verdienen.

II. — Zoodat het subcomité de Imperial Conference in overweging geeft de volgende besluiten in het protocol op te nemen:

De Imperial Conference, doordrongen van de groote voordeelen, zoowel politiek als commercieel, die eene spoedige totstandkoming van Rijksluchtverbindingen zullen meebrengen.

I. neemt met voldoening kennis:

- a. Van de in uitzicht gestelde opening van een geregelde luchtdienst tusschen Caïro en Karachi en een proefdienst tusschen Kartoem en Kisoemoe.
- b. Van het besluit van Z.M. Regeering in Groot-Britannië en in de Unie van Zuid-Afrika om een reeks van proefvluchten uit te voeren om zooveel mogelijk op dezen laatsten dienst aan te sluiten.

c. Van het besluit van Z.M. Regeering in Australië om vluchten te organiseren door de Royal Australian Air Force van Australië in de richting van Singapore om aan te sluiten met gelijksoortige vluchten van de Royal Air Force van Singapore in de richting van Australië.

2. Beveelt de ontwikkeling van andere luchtdiensten aan in de spoedige overweging van de betrokken regeeringen; en in dit verband de bijzondere belangstelling, te besteden aan het onderhoud van bestaande en het inrichten van nieuwe vliegvelden, zoover de plaatselijke middelen dat zullen veroorloven, met het oog op de uiteindelijke stichting van een volledig stelsel van Rijksluchtwegen.

3.

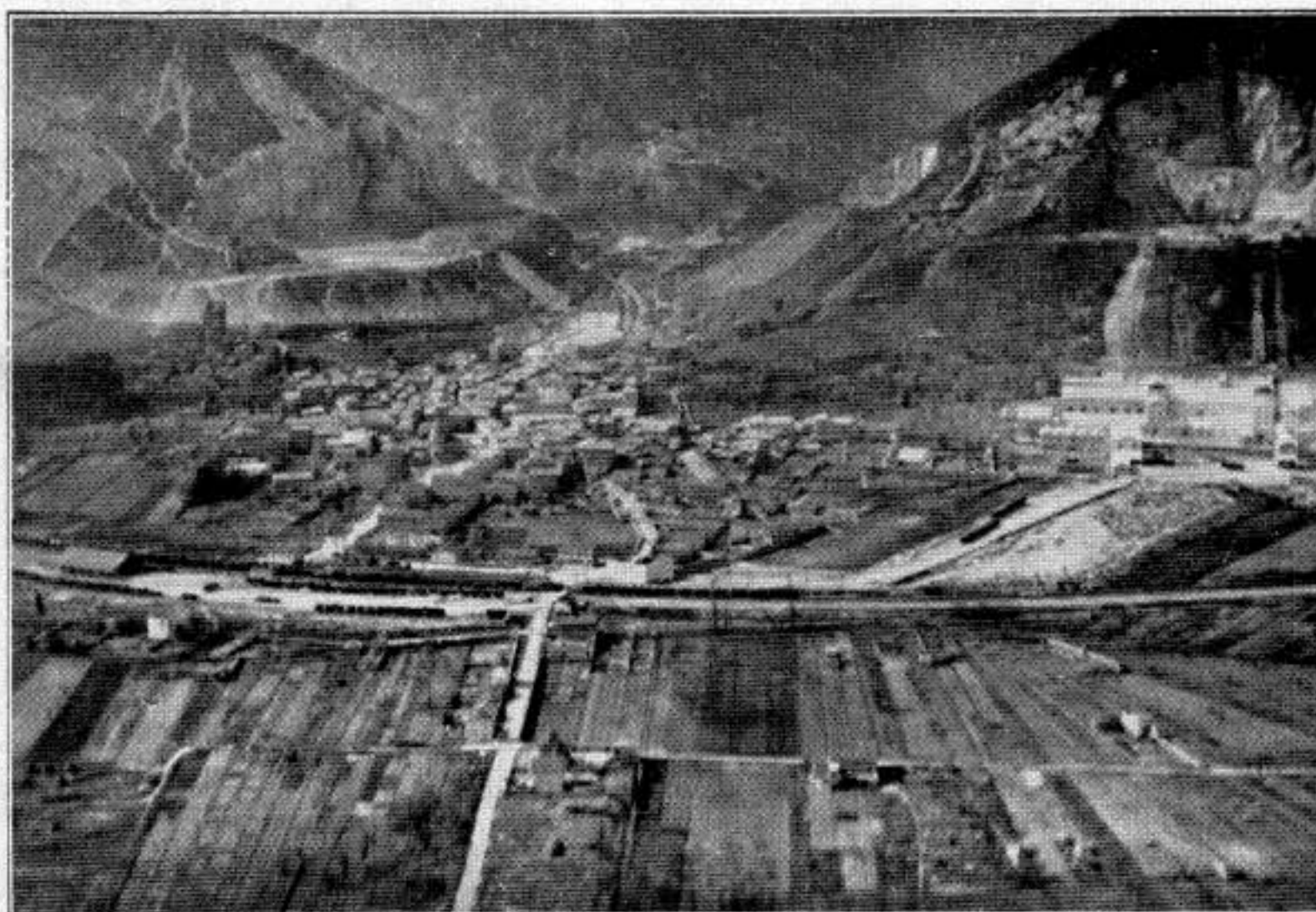
4. Spreekt den wensch uit, dat een Imperial Air Conference worde gehouden in 1928 of 1929

— de juiste datum nader vast te stellen — in een geschikt centrum van het Rijk, om verslag te geven van den vooruitgang en te overwegen, welke verdere actie ondernomen kan worden voor de ontwikkeling der Rijks-luchtverbindingen....

III. — Ten slotte is het subcomité van meening, dat het tegenwoordig stelsel om elkander op het gebied der civiele luchtvaart inlichtingen te verschaffen, behoort te worden voortgezet en beveelt het aan dat, ten einde nog nauwere

samenwerking in het heele Rijk te verzekeren, van tijd tot tijd ambtenaren bij de burgerluchtvaart van Groot-Britannië, de Dominions en Indië worden uitgewisseld, voor zoover de beperkte staven en plaatselijke overwegingen dat zullen veroorloven.”

Uit het bovenstaande moge blijken, dat evenzeer als Frankrijk zijn luchtlijn schiep naar Noord-Afrika en die naar Syrië thans voorbereidt, het Britsche Rijk bezig is de luchtverbindingen met alle deelen van het Rijk tot stand te brengen. Volgens den vroegeren luchtvaartminister Lord Thomson is het tot stand brengen van de luchtverbinding met Indië voor Engeland een levensbelang. Met koortsachtigen ijver wordt de organisatie opgebouwd: twee groote luchtschepen voor het Oceaan-verkeer staan op stapel; de plaatsen der landingsmasten in de verschillende deelen van het Imperium zijn reeds uitgezocht; voor verdere besluiten



Op weg van Rotterdam naar Marseille. De Rhonevlakte ten zuiden van Lyon.



De aankomst van de H-NADP te Marseille op 18 Maart 1927.

kan men niet wachten tot de volgende Imperial Conference, maar roept men reeds in 1928 of 1929 een speciale Imperial Air Conference bijeen. Inderdaad is die spoed gerechtvaardigd, want reeds is sedert de conferentie een allerbelangrijkste stap verder gezet, die het begin van verwezenlijking der plannen voor de Rijks-luchtvaartverbindingen beteekent. In het laatst van December 1926 zijn drie 3-motorige vliegtuigen met als passagiers o.a. Sir Samuel Hoare, Minister van Luchtvaart en Sir Sefton Brancker, Directeur van de Burgerluchtvaart, uit Londen naar Bagdad vertrokken en aldaar inmiddels aangekomen. 1 Januari 1927 is de dienst

Cairo—Basra geopend, door Sir Samuel Hoare nog maar de eerste etappe van den grooten Rijksluchtweg naar het verre Oosten genoemd.

„Zou het mogelijk zijn,” zoo vraagt de Minister in zijn nota, „om de kwestie in beschouwing te nemen van de doortrekking van den dienst over Indië van Karachi naar Bombay en Calcutta? Zou het doenlijk zijn voor de Regeering van Burma om de mogelijkheid te beschouwen een etappe verder te gaan naar Rangoen? Zou het dan niet uitvoerbaar zijn aan te sluiten op de proefvluchten voor een burgerluchtlijn met vliegbooten van de Air Force, die in het Oosten gestationneerd zullen worden, en zouden die weer niet kunnen aansluiten op gelegenhedsproefvluchten van de Royal Australian Air Force van uit Australië?” (pag. VII)

Hieruit moge blijken, dat de Engelsche wereldluchtvaart thans in een stadium van praktische toepassing gekomen is en er voor Nederland en Nederlandsch-Indië geen tijd meer te verzuimen is.

In het memorandum stonden ook enkele uitspraken over de Nederlandsche luchtvaart, die interessant genoeg zijn om hieronder te laten volgen.

„Holland staat in de rij als een der pioniers van luchtvervoer in Europa en heeft in de K.L.M. een organisatie van uitstekende efficiency en leiding, die een uitmuntenden staat van betrouwbaarheid en veiligheid heeft.”

„Holland is verlangend mede te doen in de organisatie van een luchtdienst naar het Oosten, welke het een snelle verbinding met Nederlandsch-Indië zou verschaffen, en de K.L.M. is verlangend, zich in die richting uit te breiden. Pogingen om in Indië te beginnen zijn tot nu toe verhinderd door financieele moeilijkheden, maar er zijn teekenen, die er op wijzen, dat die moeilijkheden minder groot worden.”



WAT DE PERS ZEGT



(*De Opbouw* 15/1)

Moge Nederlandsche ondernemingsgeest, durf en vaardigheid, gesteund door de overheid in Nederland en Indië, aan ons land een rechtmatig aandeel verzekeren in het zich snel ontwikkelende luchtverkeer.

(*N.R.C.* 3/2)

Het begint er in elk geval op te lijken, dat hetgeen van der Hoop als wenschelijkheid voorspiegelde, eerder dan wij dachten werkelijkheid zal worden.

(*Telegraaf* 8/2)

Wil Nederlandsch-Indië tijdig kunnen profiteeren van een aansluitende verbinding aan het Engelsche traject, dan moet spoedig gehandeld worden.

(*Handelsblad* 28/2)

Zeer spoedig zullen internationale luchtlijnen over Java leiden en het kan niet anders of na totstandkoming daarvan zal in Indië behoefte bestaan aan een burgerlijk luchtverkeer.

(*Voorwaarts* 28/2)

In Indië wordt krachtig gewerkt aan het populariseeren van het luchtverkeer en dat is van een geweldige beteekenis voor onze plannen.

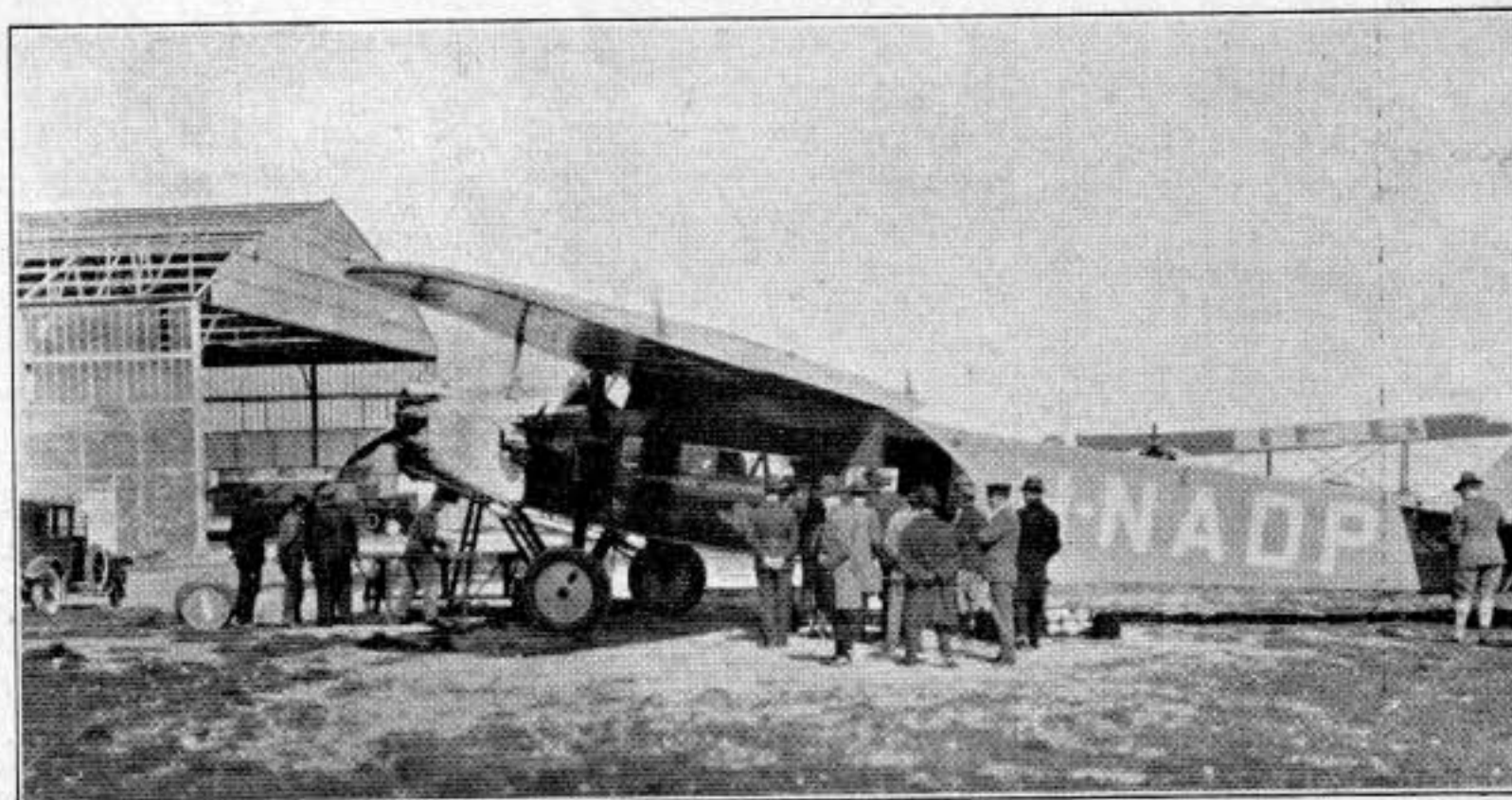
(*De Mataram* 9/10/26)

Laat ons in samenwerking met de

beroemde K.L.M. onmiddellijk krachtig de organisatie ter hand nemen van de handelsluchtvaart in Indië.

(*Deli-Courant* 2/2/27)

Deze luchtverbinding (Belawan—Tandjong Priok) heeft voor de Oostkust een buitengewone beteekenis en opent voor de toekomst wijde perspectieven. Het zal dan ook zaak zijn, dat Bestuur, Cultures en Handel met alle mogelijke middelen deze proefnemingen bevorderen. In handen van een bevoegd lichaam, als de K.L.M. in Holland getoond heeft te zijn, moet daarvan zeer veel te maken zijn.



De post wordt uit de H-NADP geladen om naar de Indrapoera te worden overgebracht.

(Bataviaasch Nieuwsblad 11/22)

Het eerst vraagt de aandacht Australië, waar men onvermoeid bezig is aan de verwezenlijking van het groote ideaal: een geregelde verbinding met het moederland, Engeland.

(Handelsblad 7/3)

Natuurlijk is de grens der mogelijke versnelling daarmede niet bereikt, maar de nieuwe stap is toch belangrijk genoeg, om het „Comité Vliegtocht Nederland—Indië”, dat hem voorbereidde, geluk te wenschen met deze poging en de hoop te uiten, dat die zoo goed zal slagen, dat de luchtmail naar en van de laatste Europeesche en naar en van de laatste Indische haven, regel wordt.

(Eigen Haard 19/3)

Een luchtdienst Soerabaja—Batavia—Medan—Sabang v.v. zou op bijzonder gelukkige manier tevens dienstbaar gemaakt kunnen worden aan het groote doel: bekorting van den reisduur naar Indië door aansluiting op de Nederlandsche mailbooten te Sabang en aansluiting van Nederlandsch-Indië op het wereldluchtverkeer.

(De Avondpost 18/3)

Een weg, die in de naaste toekomst een snelle en veilige verbinding tusschen beide deelen van het Rijk moet verzekeren.

Er valt voor ons hier een schoon werk te verrichten. En gelukkig nog is de oud-Hollandsche geest niet verdreven uit ons volk.

(Handelsblad 18/3)

Wat Philips doet per telefoon, doen Fokker en de K.L.M. door de lucht: zij halen den band tusschen ver uiteen-



Na de aankomst van de H-NADP te Marseille. Van l. n. r.: Mevrouw van der Waerden, de Heer Poons, Consul Story van Blokland, Dr. Groeneveld Meijer, Mevrouw Van der Stadt, Pilot Beekman, Mecanicien Bruynestein, en Pilot Tepas.

liggende deelen van Nederland weer wat nauwer aan.

Ten bate van beiden!

(Het Vaderland 29/3)

Al werd het niet met zooveel woorden gezegd, ieder begreep dat de grootsche taak, Indië bij het wereldluchtverkeer aan te sluiten en het schoone land zelf voor luchtverkeer te openen, aan de K.L.M. moet worden opgedragen.

(De Maasbode 28/3)

In West Europa hebben twee landen, meer dan alle andere, groot belang bij de verbinding met het Oosten. Dat zijn Engeland en Nederland. Nu kan men, al juichen wij dat reeds toe, een poging doen om in Indië een verbinding tot stand te brengen van Sabang naar Soerabaya, maar dat is niet voldoende. Ook in den verbindingsweg van hier naar Sabang, waarop Engeland nu reeds het traject Cairo—Basra exploiteert, moeten we een zoo groot mogelijk deel hebben.

(De Sumatra Post 15/2)

Dat wij echter met dit alles niet mogen talmen, heeft de Regeering thans blijkbaar ook begrepen, want indien hieraan niet alle aandacht wordt gewijd, zou het niet uitgesloten zijn dat Engeland ons straks voor is.

(Nieuwe Courant 2/4)

Voor een ieder staat wel vast de noodzaak om als land, dat zich op het gebied van het vliegwezen een goeden naam verworven heeft en dat op het punt staat om de luchtvaart in dienst te stellen van de versnelling van het verkeer met het in Indië gelegen deel van het Rijk, dit vliegwezen naar voorhanden krachten te steunen.

(Holland Express 2/4)

Wat staat er ontzaggelijk veel op het spel. Aarzelen, treuzelen, praten beteekent een eigen luchtverbinding Nederland—Nederlandsch-Indië verspelen.

(Koloniaal Weekblad 1/4)

Het gaat er namelijk om, of het verkeer geheel over Britsch terrein zal gaan, waardoor wij van het luchtverkeer buitengesloten worden... of dat wij in het verkeer opgenomen zullen worden en de luchtvaart over Sumatra en Java naar Australië zal voeren.

De fraaie Indische foto's in dit nummer zijn ons welwillend afgestaan door den Commandant der Indische Luchtvaart Afdeeling, Overste Hoeksema de Groot, die met verlof hier te lande vertoeft.



Het vertrek van de Indrapoera, met de luchtpost aan boord, uit Marseille.