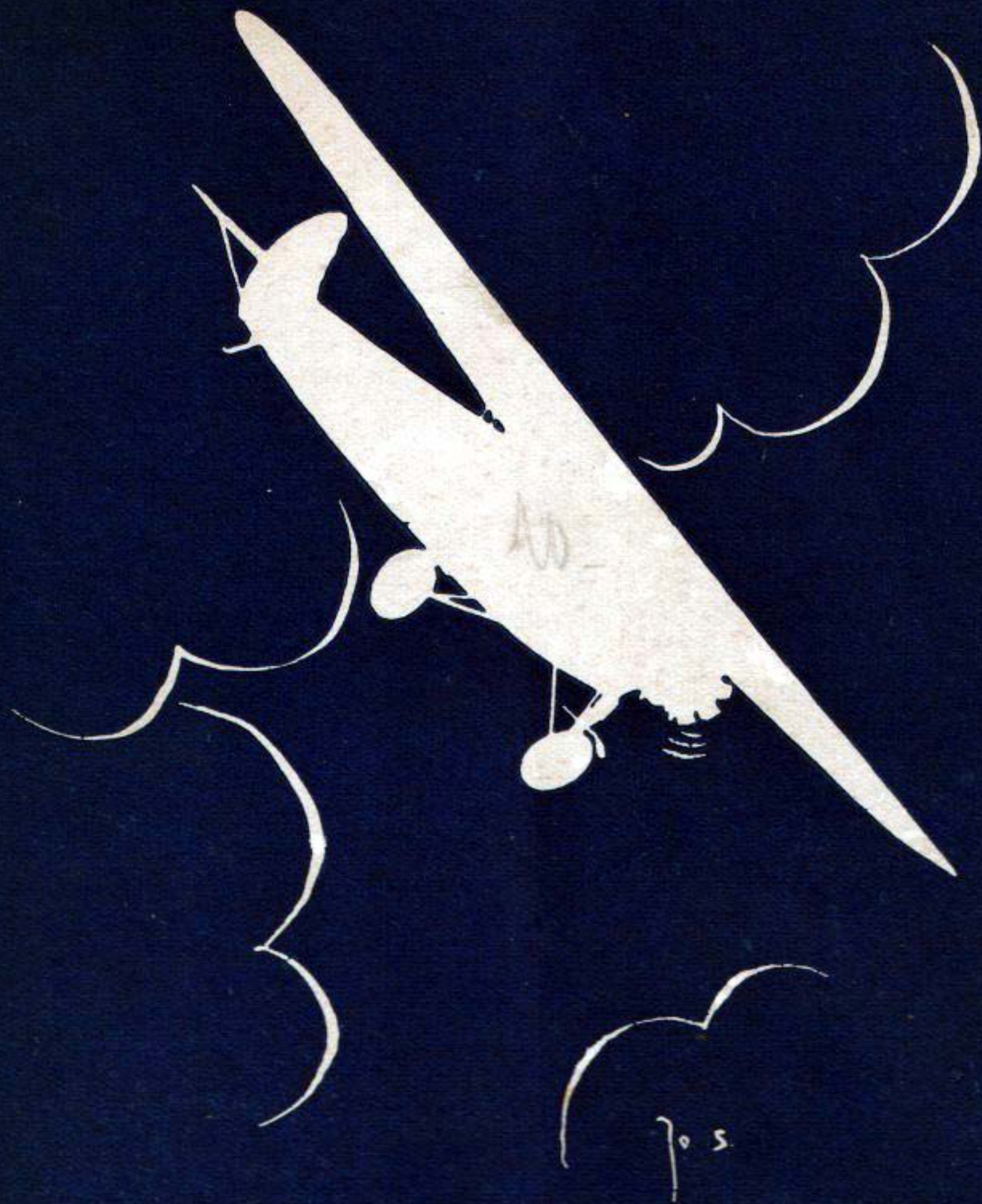


HOLLAND-INDIE-HOLLAND

IN STORM EN ZONNEBRAND

DOOR LT.G.A.KOPPEN



UITGAVE N.V. DAGBLAD "DE TELEGRAAF"

HOLLAND=INDIË=HOLLAND

IN STORM EN ZONNEBRAND

DOOR

LUITENANT G. A. KOPPEN

MET EEN VOORWOORD VAN
GENERAAL C. J. SNIJDERS

(Voorzitter van het Comité Vliegtocht Ned.-Indië)



UITGAVE: N.V. DAGBLAD „DE TELEGRAAF”

THE HOLLAND-INDIAN

THE HOLLAND-INDIAN

THE HOLLAND-INDIAN

THE HOLLAND-INDIAN

THE HOLLAND-INDIAN

Voorwoord.

HAD ik in 1924 het voorrecht, na den onvergetelijken vliegtocht van VAN DER HOOP, VAN WEERDEN POELMAN en VAN DEN BROEKE naar Batavia, een voorrede te schrijven voor het werk van eerstgenoemde: „Door de lucht naar Indië”, met niet minder genoegen voldoe ik aan het tot mij gericht verzoek om de reisherinneringen van Luitenant KOPPEN, betreffende zijn vlucht naar Nederlandsch-Indië en terug, bij het Nederlandsche publiek in te leiden. Want ook hier geldt het weer een schitterende daad, van groote nationale en maatschappelijke beteekenis.

Wat mij in dit gedenkwaardige feit het belangrijkste schijnt, zijn twee zaken:

vooreerst, *de triomf van volharding en doorzettingsvermogen*. Sedert jaren toch heeft KOPPEN aan zijn lievelingsdenkbeeld van een vliegtocht naar Indië gewerkt; maar steeds viel de uitvoering door de moeilijke tijdsomstandigheden, door tegenspoed en tegenwerking in duigen. Hij heeft zich daardoor niet laten uit 't veld slaan; hij heeft zijn studie van de reis voortgezet en, zoodra er eenige kans scheen op verwezenlijking van zijn plan, heeft hij het weer opgevat en met kracht aangepakt. De omstandigheden bleken gunstiger te zijn geworden en KOPPEN vond al spoedig veel steun en medewerking, zoowel in geldelijken zin als in alle andere opzichten. Maar ook aan moeilijkheden en bemoeilijking ontbrak het niet. Met onverzettelijke energie en gezond optimisme heeft hij dat alles overwonnen en ten slotte zijn doel op de meest loffelijke en kranige wijze bereikt. Ik stel er dan ook prijs op te verklaren, dat deze vliegtocht in den volsten zin des woords is geweest: „KOPPEN's vliegtocht”, d.w.z. dat — ongeacht de voorlichting en medewerking van anderen en zonder iets te willen afdoen van het verdienstelijk werk van FRIJNS en ELLEMAN gedurende de heen- en terugreis — deze tocht in opzet, uitwerking, voor-

bereiding en leiding de vrucht is geweest van KOPPEN's studie, inspanning en onverzettelijke volharding, terwijl de uitvoering geheel den stempel draagt van zijn vasten wil, groote bekwaamheid en flink karakter;

ten tweede, *de groote beteekenis van dezen tocht voor het toekomstig luchtverkeer tusschen Nederland en Nederlandsch-Indië*. Want voor het eerst werd nu gebruik gemaakt van een meer-motorig toestel, een 3-motorige Fokker. Het hierna volgend relaas van KOPPEN's reis zal duidelijk in 't licht stellen, welke ontzaglijke voordeelen en welk een belangrijke aanwinst aan veiligheid en zekerheid zulk een vliegtuig voor groote-afstands-vluchten over woeste en ongebaande gebieden, m. a. w. voor het wereld-luchtverkeer biedt.

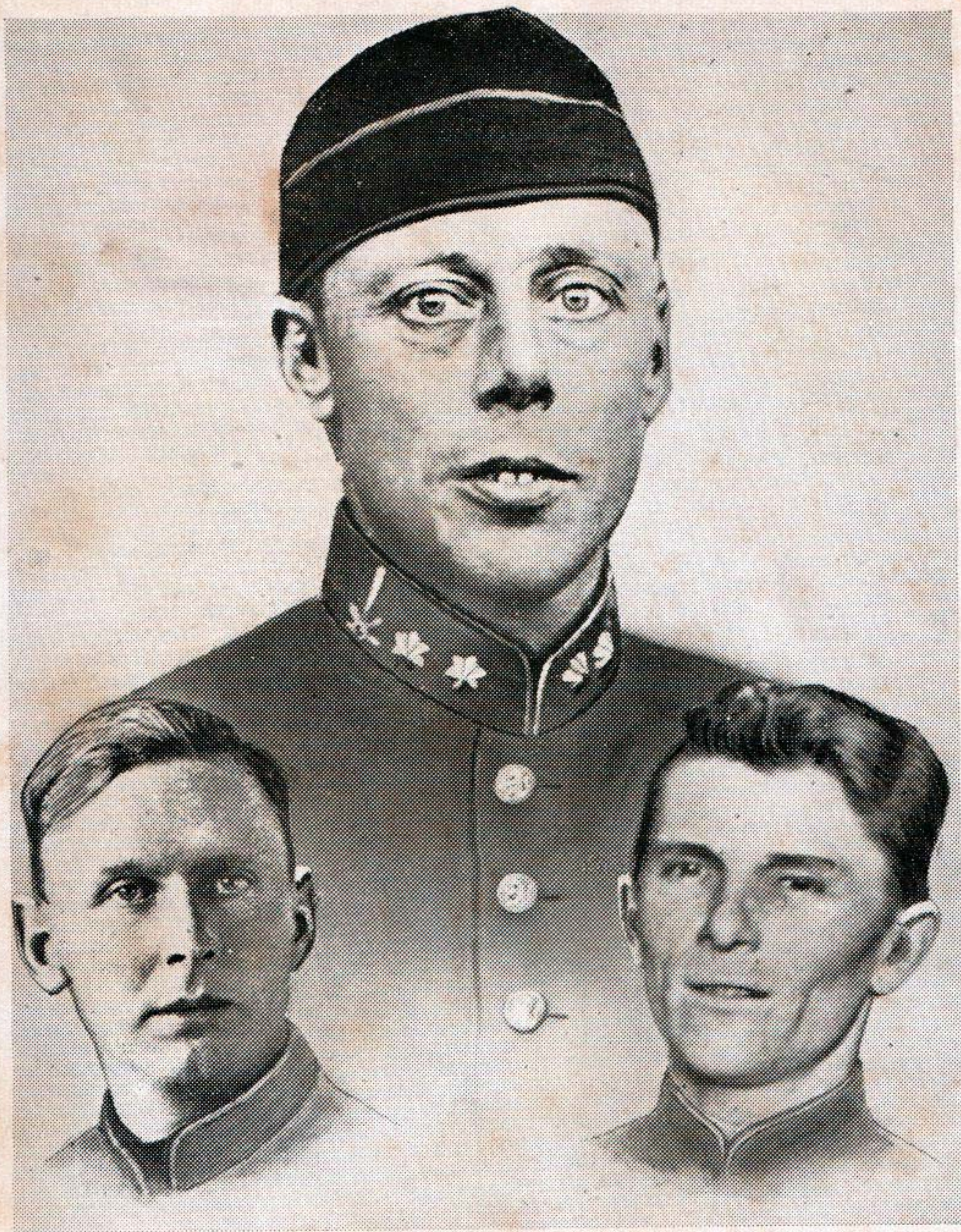
KOPPEN en zijne wakkere tochtgenooten kunnen dan ook de voldoening hebben — en ook aan de Fokker-fabriek komt een belangrijk deel daarvan toe — dat door deze laatste Indië-vluchten de verwezenlijking van de vaste luchtverbinding Amsterdam—Batavia een belangrijke schrede nader bij het doel is gebracht. Ik eindig met den wensch, dat de laatste bezwaren, welke aan deze verwezenlijking nog in den weg staan, weldra opgeheven mogen zijn.

Dat zou de kroon zetten op het prachtige werk van onze nationale luchtpioniers VAN DER HOOP, GEIJSENDORFFER en KOPPEN, met hunne bekwame en flinke medereizigers.

C. J. SNIJDERS,

Voorzitter Comité Vliegtocht Nederland—Indië.

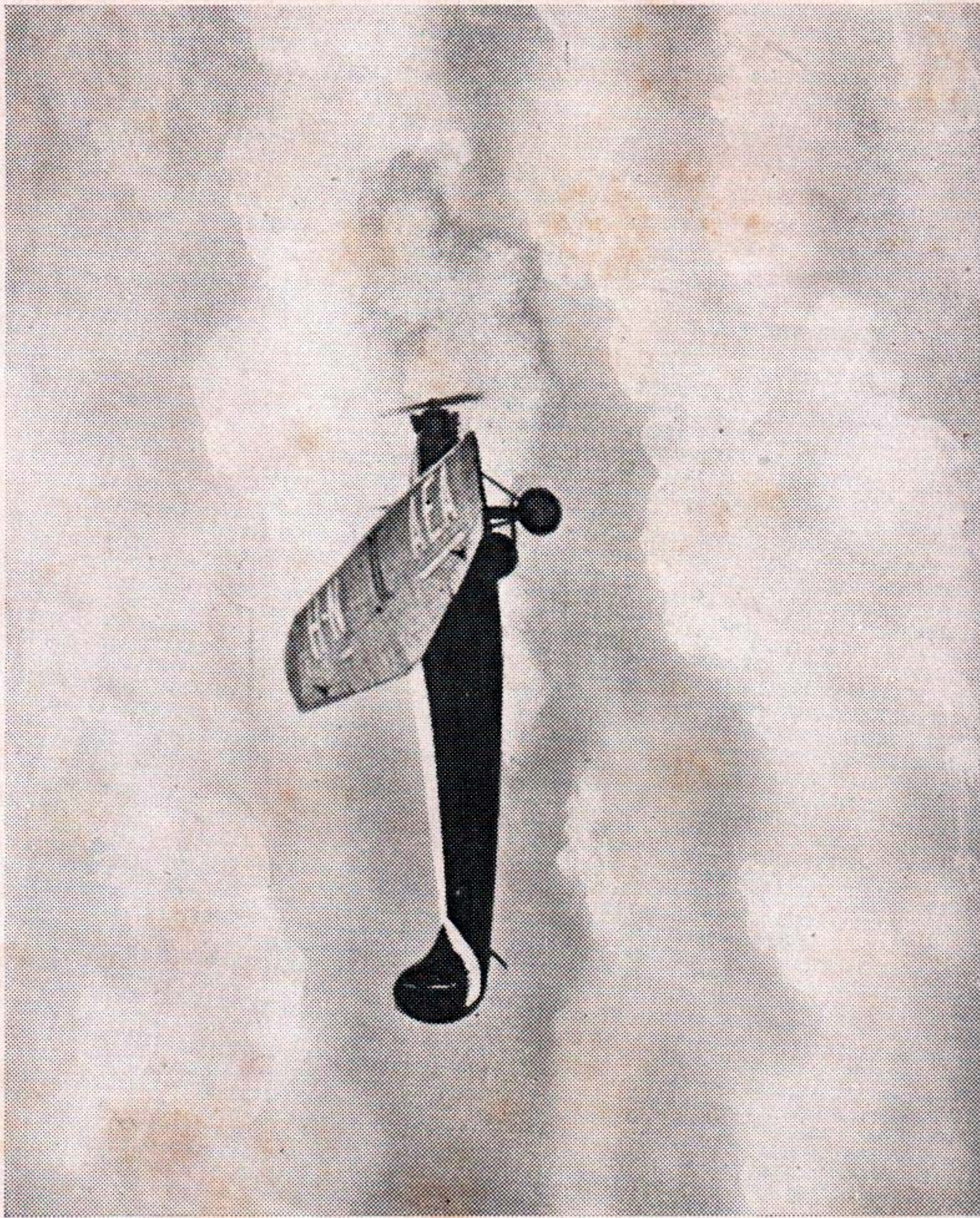
's-GRAVENHAGE, 18 Nov. '27.



G. M. H. FRIJNS

G. A. KOPPEN

S. ELLEMAN



De „Postduif”, die de recordvlucht Holland-Indië-Holland volbracht.

Voorbereiding.

ONMIDDELLIJK na de vlucht van Ross Smith naar Australië, rees bij mij het plan om een vlucht te maken naar onze koloniën in den Indischen Archipel. Allereerst nam ik de noodige stappen ter verkrijging van een toestel. Na lang onderhandelen werd mij door de firma Dijkstra te Zeist een Albatros C XV met 220 P.K. Benzmotor ter beschikking gesteld. Als mécaniciens voor de vlucht had ik de keus laten vallen op sergeant Hendriks, momenteel nog steeds als militair vlieger in dienst te Soesterberg. De kosten van deze vlucht zouden geheel komen voor rekening van de Regeering.

Slechts één dag voor het vastgestelde vertrek kwam er een kink in den kabel en kon de vlucht niet plaats hebben wegens diplomatieke moeilijkheden.

Ik wachtte een beter tijdstip af en zette een nieuwe vlucht op met de Fokker F V, den eenigen verkeerstweedekker der fabriek. Tweede bestuurder zou worden de officier-vlieger van de Marine Brunner, terwijl sergt. Preusser mede zou gaan als mécaniciens. Bij de financieele voorbereiding bleek, dat juist ook Van der Hoop zijn plan aan 't uitwerken was. Hij was me wat men noemt „scherp voor”. Na een onderhoud met generaal Snijders besloot ik mijn vlucht te laten vervallen, daar twee vluchten tegelijkertijd elkaar noodzakelijk „in de wielen” moesten rijden.

In 1925 werd mij door de Fokkerfabriek tijdelijk de plaats aangeboden van „invlieger” en vanaf dien tijd, door mijn nauwe relaties met genoemde fabriek, dateert het plan van de Postduifvlucht. Aanvankelijk leek ook deze poging te zullen stranden, daar ik in het begin van 1926 geen medewerking kon krijgen van het Comité Vliegtocht Nederland—Indië.

Ik besloot dan maar weer te wachten tot de tijden beter waren, totdat ik plotseling aangenaam verrast werd door een brief van genoemd Comité dd. 5 October 1926, waarbij mij alle steun werd toegezegd, indien ik kon aantoonen, dat mijn plan technisch en financieel voldoende was voorbereid.

Ik stelde me in verbinding met den K. L. M.-vlieger Scholte om hem te vragen als tweede bestuurder mee te gaan en deze zou het in beraad

worden bij een goed voorbereide vlucht, breng ik nog het volgende in herinnering.

Allereerst moet de kaart bestudeerd worden, koersen uitgezet en herkenbare punten gemarkeerd. Tevens had ik elke 150 K.M. een streep op de kaart gezet, zoodat doorlopend zuivere contrôle van de snelheid, met behulp van een stopwatch, mogelijk was. Dan moesten tabellen worden gemaakt om bij verschillende windrichtingen en windsterkten de koerswijziging te bepalen.

Verder moeten de terreinhoogten bestudeerd worden in verband met de grootste hoogte, waarop het toestel komen kan bij zeer zware belasting. Dan moet uitgezocht worden, welke routes genomen moeten worden bij slecht weer, om de veiligheid niet in gevaar te brengen.

Als het kaartenmateriaal grondig bestudeerd en geheel in orde is, komt de studie der landingsterreinen. Waar ze liggen, hoe groot ze zijn, hun toestand, de omgeving, de heerschende winden, etc. etc. Alle gegevens werden door mij op kleine stukjes papier genoteerd en op de kaart geplakt.

De mogelijkheid van noodlandingen wordt daarna in studie genomen, waarbij niet alleen te letten is op de terreingesteldheid, doch niet minder op den aard der bevolking.

Dan is het om gezondheidsredenen noodig te weten of het drinkwater bij de landingsplaatsen goed is, daar anders gezorgd moet worden voor voorraden mineraalwater. Volgen nog de diplomatieke moeilijkheden, die zich kunnen voordoen, zooals juist bij deze vlucht bleek het geval te zijn met Turkije. Dit land weigerde n.l. mij toestemming te verleen, niet alleen voor een landing, maar zelfs om over Turksch gebied te vliegen. Gelukkig werd deze kwestie nog tijdig in ons voordeel bijgelegd.

En dan is van zeer veel belang de meteorologische voorbereiding. Deze omvat niet alleen de gegevens over de meest voorkomende windrichtingen en windsterkten, regenhoeveelheden, etc., doch tevens het beoordeelen van wolkensoorten, wijze van vorming en kennis van luchtstroomen in bergland.

In het technische plan moet verder worden opgenomen de berekening van de werkingssfeer van het toestel in verband met de eigen snelheid en het beschikbare gewicht voor benzine en olie.

Verder diende nog vastgesteld, of het totaalgewicht niet in strijd is met de sterkte-berekening. Dan moet de startlengte zuiver bekend zijn, evenals het stijgvormogen onmiddellijk na het „loskomen”, zulks met het oog op terreinhindernissen, die de vliegterreinen omringen.

Toen het toestel klaar was, moesten er proeven genomen worden wat betrof startlengte, uitloop, stijgsnelheid, vliegsnelheid en de mogelijkheid

van vliegen op 2 motoren in elke combinatie. Het toestel, belast tot 4100 K. G. was „los” na 217 M. aanloop, bij een zeer zwakken wind op slecht terrein. Verder bleek het toestel op slechts 2 motoren te kunnen klimmen tot 1000 M. hoogte.

Om een overzicht te krijgen over snelheid en benzinegebruik over grooten afstand, werd door ons een vlucht gemaakt langs de elf hoofdsteden van Nederland. Hiermede waren de voorbereidingen afgelopen en kon de vlucht beginnen.

Evenals bij de vlucht van De Pinedo, was de voorbereiding het moeilijkste door de vele tegenwerking, die gedurende het voorbereidingsjaar werd ondervonden. Onze „rust” kregen we eerst, toen het vliegtuig den 1en October, 's morgens om 6.07 zonnetijd, opsteeg.

In Aleppo vond ik tijd tot het schrijven van een paar eerste vluchtige reisindrukken, die ik in het volgende onveranderd heb weergegeven. Zij vormen met de overige in dit boekje opgenomen reisverhalen het compleet relaas van onze talrijke wederwaardigheden.



Op weg!

VAN een oogenblikje vrijen tijd — wij zitten hier in Hotel „Baron” te Aleppo — maak ik gebruik om een en ander te vertellen van mijn eerste wederwaardigheden. Klokslag zes uur gistermorgen gaf Directeur-Generaal Damme het sein voor vertrek, maar — alle begin is moeilijk! — een lekke band hield mij een uur en negen minuten op. Ge kunt begrijpen, dat dit allesbehalve plezierig was, daar de reis naar Belgrado ongeveer 1580 K.M. bedraagt en..... onze berekening sloot als een bus: naar het Oosten vliegend moesten wij één uur aan licht verliezen, zoodat onze dag niet meer dan 11 uur zou duren. Enfin, een lekke band moet nu eenmaal gemaakt worden, de wind was gunstig en met een behoorlijk gangetje stoven wij om even over zevenen Holland uit. Het weer was goed en ons humeur niet minder, maar toen we boven Zuid-Duitschland kwamen werd het zeer moeilijk ons te oriënteeren omdat wij geen gemakkelijk herkenbare punten over vlogen. Dat is natuurlijk een nadeel, verbonden aan „koersvliegen”.

Daarbij kwam nog, dat al spoedig een dicht wolkendek moeder aarde aan onze oogen onttrok. Wij probeerden één keer, toen we een gat in de wolken zagen er onder te komen, maar de wolken hingen te laag en dus riskeerden we maar liever niets en vertrouwden op de nauwkeurigheid van ons compas.

Zoo vlogen we geruimen tijd verder, totdat wij ten tweeden male probeerden onder de wolken te duiken en..... nu lukte het. We vlogen op compas door en kwamen boven een vrij groote plaats met hulp-landingsterrein. Maar waar waren we? Geen idee! Dan maar dalen, steeds lager, op 't laatst tot pl.m. 25 M. van den grond en jawel, daar zagen we het station. De plaats bleek Lands hut te zijn. De kaart hielp ons verder en wij volgden nu de Isar tot aan den Donau. Daar werd het weer beter. Bij Passau zaten we voor een dilemma: of koershouden of over Weenen. De keus was niet moeilijk; een postduif houdt nu eenmaal koers en zoo deden wij ook: recht toe, recht aan.

In het begin ging alles goed, maar halfweg boven de Alpen geraakten we

in de wolken. We zagen absoluut niets meer en hoopten dat wij door flink hoog te vliegen, weer wat uitzicht zouden krijgen. Met behulp van onzen „Badin“-bochtaanwijzer en ons trouwe compas gingen we verder, totdat wij met zekerheid wisten weer boven de laagvlakte te zitten. Toen kropen we maar weer onder de wolken en kwamen te Zuidelijk uit aan de Drau. De wind had ons parten gespeeld. Hij was gedraaid en dat konden wij natuurlijk boven de wolken niet constateeren.

Nu volgden we de Drau tot aan den Donau, begeleid door een fiksche regenbui, zeer laag vlogen we in een stortregen totdat bij het vliegterrein Neusatz het weer beter werd.

Gemakkelijk vonden we 't vliegterrein. Pancevo bij Belgrado en weer stonden we voor een beslissing; landen, of verder gaan? Er was nog volop benzine en met 't daglicht zou het ook wel lukken en dus voorwaarts, naar Sofia. Het weer werd slecht, daarom moesten we het Morawadal volgen over Nisj. Enfin, alles ging goed. We vlogen over 't vliegterrein Bozurice bij Sofia om een kijkje te nemen boven de stad zelf en streken na 11 uur vliegen veilig neer voor de voeten van den Hollandschen Consul Jhr. de Brauw, die met zijn echtgenoot ons verwelkomde.

Passen werden niet gevraagd. De douanen waren nogal lastig doch alles verliep vlot. Wij hadden weer grond onder de voeten. Benzine en olie was in Sofia volop te krijgen. Helaas..... benzol niet. Terwijl Elleman en Frijns de motoren nakeken ging ik met den consul den boer op om benzol te koopen. Hier gevraagd, daar gevraagd, maar in heel Sofia was geen benzol te vinden. Goede raad was hier overigens niet duur, want ik besloot toen om op benzine door te gaan.

's Avonds kwam de commandant van den Bulgaarschen vliegdiens, de heer Pop-Krester mij bezoeken. Hij heeft met de noodlanding van v. d. Hoop de Oranje-Nassau gekregen en is dus verwoed pro-Hollandsch. Ook bleek hij met mij gevlogen te hebben in October 1925 toen ik invlieger was bij Fokker.

Wij zouden geen Hollandsche jongens zijn als we na zooveel wederwaardigheden niet als marmotten hadden geslapen.

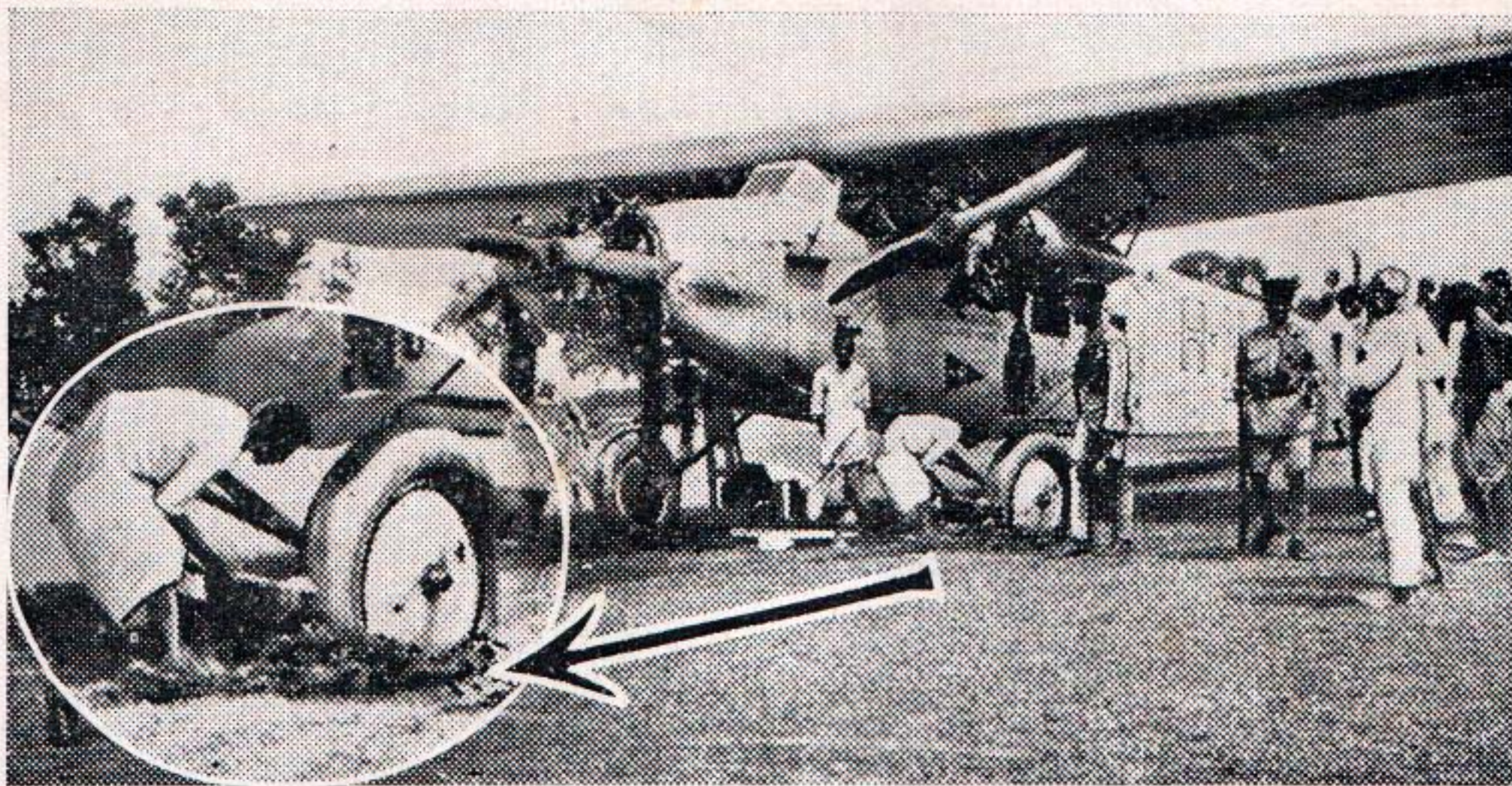
Den volgenden morgen om 5 uur, Hollandsche zonnetijd, startten we uit Sofia, onder zeldzaam weer, zoodat we de geheele landstreek konden bewonderen. Verfoeien is een betere uitdrukking, want het is hier hopeloos woest en verlaten.

Na een zeer voorspoedige reis van juist 8 uur kwamen we hier in Aleppo, waar wij buitengewoon hartelijk ontvangen zijn en de welbekende flesch op tafel gezet werd om ons welkom te heeten. Daarna werd ik in een mili-

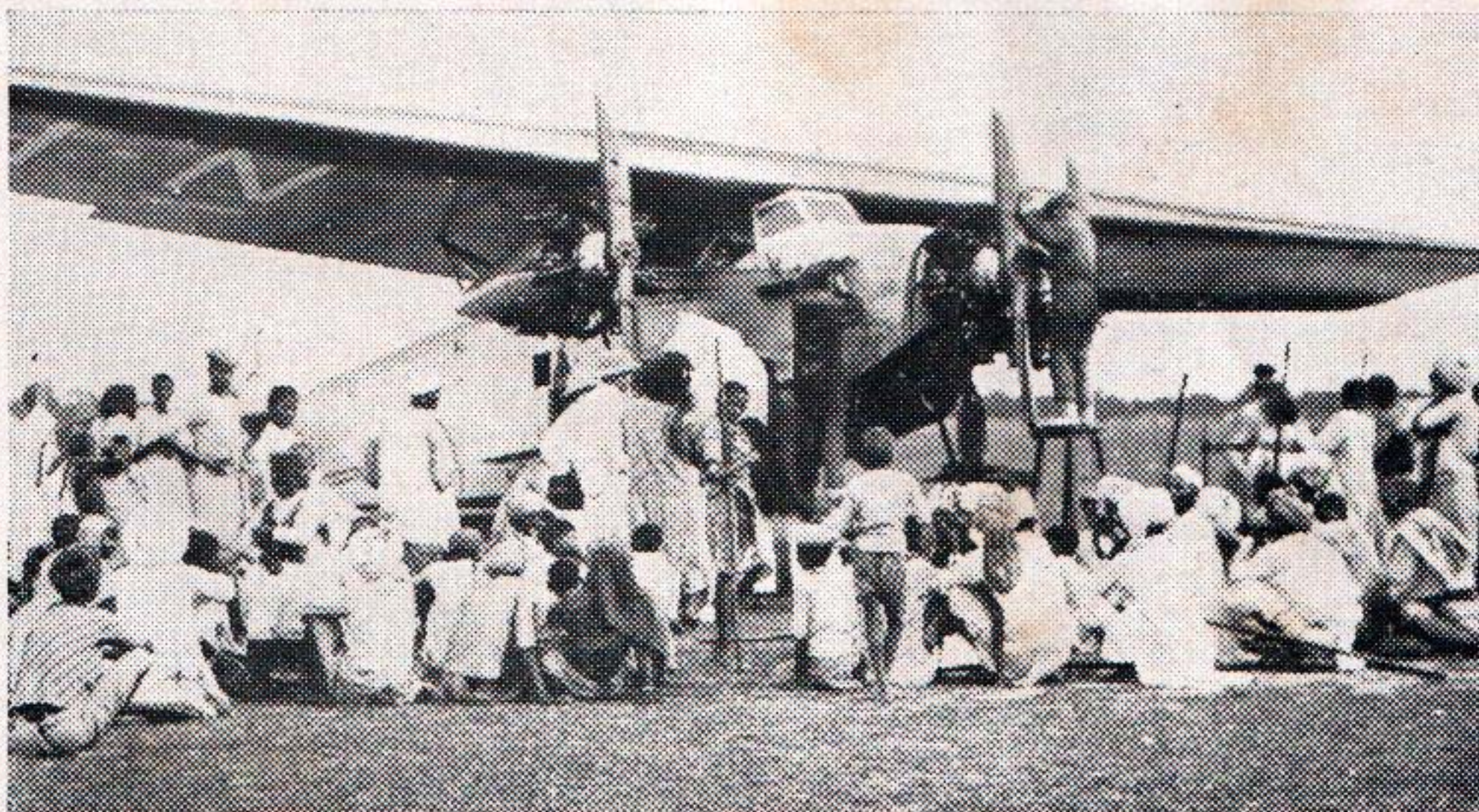
taire zijspan naar Aleppo vervoerd, daar ik eerst om 6 uur kon telegrafeeren met 't oog op den Zondag.

Alle voorraden waren aanwezig. De motoren worden geïnspecteerd, en zij hebben zich buitengewoon goed gehouden. Terwijl ik nog zit te schrijven en een band de „Valencia” speelt, komen de Fransche majoor en kapitein mij ophalen om nog iets van Aleppo te zien. „Doing Aleppo in 2 hours” en morgen weer verder. Het begin is, behalve dan die lekke band, dien we allang weer vergeten zijn, best geweest. En avant — naar Batavia!

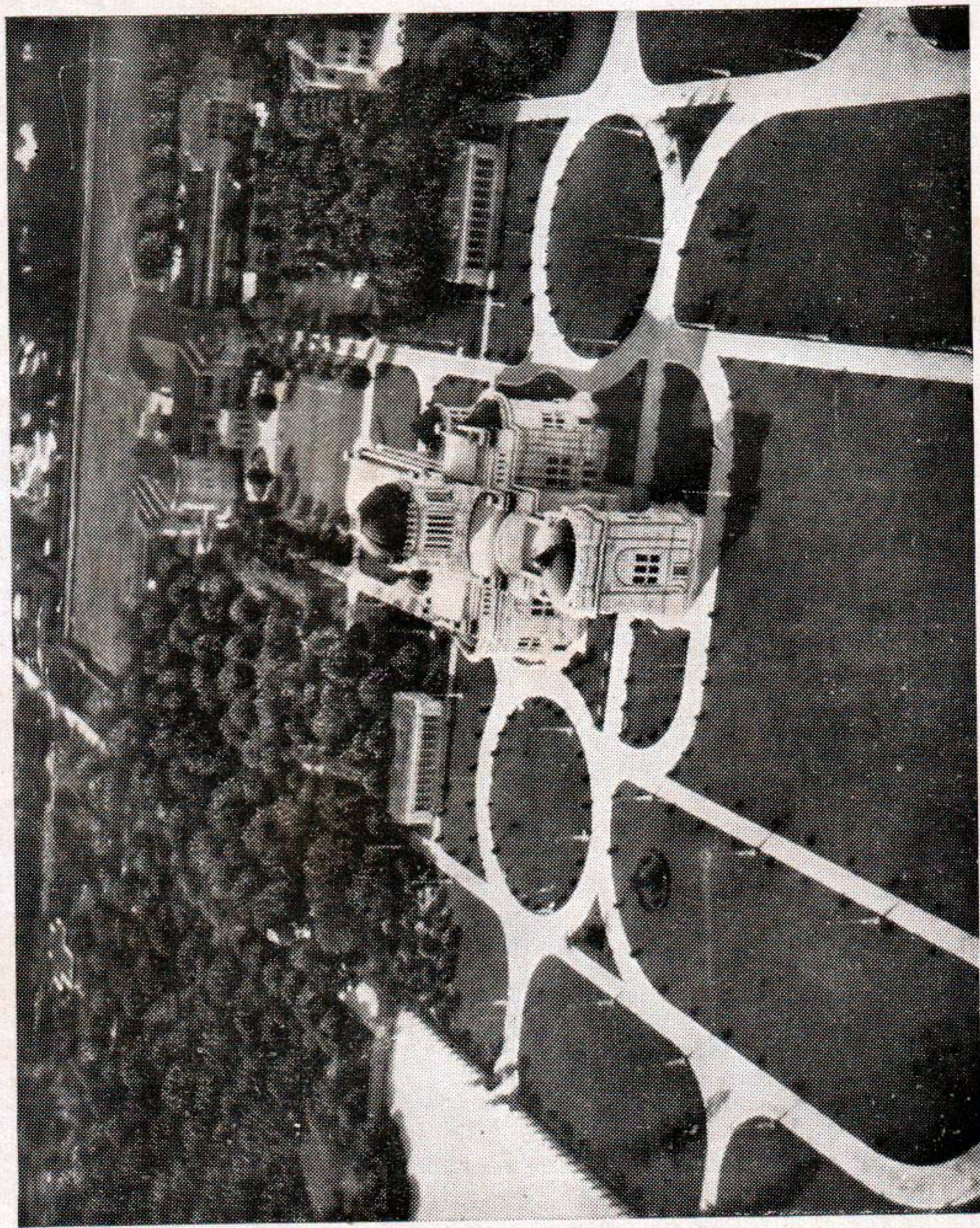




Hoe ons linkerwiel in Allahabad den grond in zakte.



De „Postduif” vindt bij de bevolking van Allahabad algemeene bewondering.



De Troonzaal van Bangkok uit de lucht gezien.

Alles gaat vlot.

TOEN ik 2 October 's avonds in Aleppo mijn eersten brief voor „De Telegraaf” zat te schrijven, had ik niet gedacht dat 't zoo lang zou duren voor en al eer ik met mijn reisverhaal zou kunnen verder gaan. Maar de tocht zelf en de ontvangst, ons eerst in Indië en daarna in Nederland bereid, hebben ons zoo in beslag genomen, dat er aan brieven niet viel te denken. Nu zijn de eerste emoties voorbij en ik knoop dus aan bij mijn vorig slot, toen ik vertelde, hoe wij na een vlotte landing te Aleppo 's avonds in Hotel Baron een strijkje „Valencia” hoorden spelen, en hoe wij ons hadden voorgenomen „to do Aleppo in two hours!”

Van dat schoone plan is niet heel veel terechtgekomen.

't Eenige wat ik ervan zag was een vrij moderne bar met alle „toebehoren”, waar we nog eenige zeer genoegelijke momenten doorbrachten en gelegenheid hadden in zeer cosmopolitisch gezelschap wat te dansen. Tot slot van den avond een gezellig etentje in de Fransche club, waarbij wederom bleek, dat men Franschen niet ten onrechte charmant noemt. Maar — het mocht niet laat worden, want den volgenden dag wachtte ons een nieuwe étape.

Toen we „thuis” kwamen, heb ik Van der Hoop's advies opgevolgd. Bij alle goede dingen, die men ons uit Nederland had meegegeven, was n.l. ook een vaderlijke raad van Van der Hoop: zorg voor een wekkertje, want anders verslaap je je tijd. En wij hebben voor een wekkertje gezorgd! Daaraan alleen is het te danken, dat wij den volgenden morgen op tijd ontbeten, vervolgens de noodige formaliteiten verrichtten, om ten slotte onder groote belangstelling van Aleppo's bevolking met de „Postduif” weer op te stijgen.

De lucht was strak en de lage zon in het begin nogal hinderlijk, vooral daar het een beetje heilg was. Dat kon ons overigens geheel koud laten, want de étape was, wat oriëntering betreft, de gemakkelijkste van de geheele reis.

Na een half uurtje gevlogen te hebben, kwam de Eufraat in zicht en toen..... maakten we voor 't eerst kennis met een kleine stoornis in den

oliedruk, iets wat we later nog vele malen ondervonden. Wij waren een dikke 100 K.M. van Aleppo af, terwijl het eerstvolgende groote vliegveld van Deir-es-Zor nog ver verwijderd is. Dan maar terugkeeren, liever dan even te landen, hoewel het terrein er overal zeer voor geschikt was.

Juist toen we in de bocht lagen sprong de wijzer op 85, dus de oliedruk was weer normaal. Wij kwamen op de Eufraat en ik besloot de snelheid van 't vliegtuig te controleeren. Deze bleek te zijn geweest 195 K.M. per uur. Er was dus alle reden voor tevredenheid en het liet zich direct aanzien, dat de derde étape ook weer vrij groot zou worden. Bij 't passeeren van Bagdad dalen we op 200 M. en cirkelen even boven het vliegveld Bagdad West, dat in orde gemaakt is voor 't civiele luchtverkeer. Het valt ons niet mee, de afmetingen zijn nogal klein.

Uit courantenberichten bleek later, dat men ons gezien had en dit onmiddellijk had meegedeeld.

Een oogenblik daarna zitten we weer op 1000 M., blij dat we uit dat oventje weg zijn.

Het duurt dan niet lang of we zien den eersten zandstorm. We maken van het groote stijgvormogen van de „Postduif” gebruik om op groote hoogte er overheen te vliegen. Op 3000 M. zitten we rustig, hoewel de groote hoeveelheid stof het zicht zeer belemmert.

Op verbluffend snelle wijze naderen we de Perzische Golf, die ons alleen nog scheidt van Bushir, waar we tegen 3 uur landen op het zeer groote terrein.

We waren er nog niet lang, of het terrein zag zwart van de menschen.

Helaas — ik spreek geen „Bushirsch” of hoe het heeten mag, en daarom was het een hopeloos geval, toen ik probeerde, de „politie” aan 't verstand te brengen dat zij de menschen — het zag er zwart van — op een afstand moest houden. De commissaris was een klein deftig mannetje met een groot geweer op z'n nek, en het onderhoud dat hij en ik hadden, vergeet ik niet licht. Zelfs gebarentaal bleek deze autoriteit niet te verstaan en toen nam ik mijn toevlucht tot een esperanto dat wij allemaal kennen: ik gaf hem een gouden pondje.

En zie — daar werd zijn gezicht tot één formidabelen glimlach. Plotse-ling ontpopte hij zich als den behulpzaamste der behulpzamen, en vooral weerde hij zich bij 't opmaken van onze cigarettten, die hem uitnemend be-ken te bevallen.

Tot onze groote verlichting zagen we eindelijk een Europeaan. Hij was de Engelsche vertegenwoordiger van de Shell, die ons de benzine kwam brengen, n.l. 500 L. Ik heb zoo'n idee dat ik niet een van mijn slimste gezichten trok. Op de vraag, waar de rest was, zeide hij, dat dit alles was.

Er was waarschijnlijk een fout gemaakt met telegrafeeren, daar ik 5000 L. besteld had. Enfin, na lang en breed de zaak besproken te hebben gingen ze weer terug naar de stad en kwamen eindelijk terug met nog 1300 L., die we leenden van de Portugeesche stock.

Nadat ze ons nog verteld hadden, dat ze ons niet aan logies konden helpen, verdwenen ze.

Ik moet zeggen, dat het denkbeeld in de hangar te moeten overnachten ons niet erg aantrekkelijk scheen. Tot onze groote vreugde kwam er eindelijk een Pers, die vloeiend Fransch sprak. Hij stelde zich voor als Monsieur Benjamin, vertegenwoordiger van 't Fransche consulaat. Zeer verrast waren wij bij de mededeeling, dat hij tevens de Hollandsche belangen verzorgde.

Hij deed zich kennen als een uitstekend gastheer, die zich uitsloofde om 't ons naar den zin te maken. Maar hij kon ons helaas geen bedden aanbieden. In 't Fransche consulaat waren we echter tenminste behoorlijk onderdak. Twee rustbanken en een matras op den grond waren zeer voldoende. Wij stilden onzen honger met dadels en eieren en dronken werkelijk plassen sodawater. Veel geslapen hebben we niet, want er waren een paar ezels, die dit met hun gebalk beletten. Sindsdien begrijp ik niet meer, hoe het komt, dat sommige lieden hun medemenschen voor „stomme” ezels uitmaken.

's Morgens, na eenige vergeefsche pogingen te hebben gedaan om ons te wasschen met het vies bruine, brakke water, wandelden we naar de hangar, waar de machine geheel klaar stond.

De vierde etappe kon beginnen. En zij begon goed. We hadden den wind schuin in den rug en schoten flink op.

Wat is dat Perzisch hoogland een land vol verrassingen! Het is woest, grauw, eentonig, doch op de meest onverwachte plaatsen zagen we werkelijke paradijsjes liggen, mooi donkergroen zich afteekenend tegen den grijzen achtergrond. Wat moeten die menschen wel gedacht hebben? Zij hebben natuurlijk nog nooit een vliegtuig gezien, omdat wij de eersten waren, die niet een stukje afstaken, doch werkelijk dwars door Perzië vlogen op ongeveer 200 K.M. van de kust.

Wat ons het meest verwonderde, was de totale afwezigheid van remous. De weg was overigens gemakkelijk te controleeren, daar er verschillende zeer markante punten zijn. Het was echter zeer heilig ten gevolge van de vele zandstormen op den grond. Een leuk gezicht is dat, zooals die ver onder ons opdwarrelden. Daar we altijd op de kust moesten uitkomen, bleven we rustig koers houden. We bemerkten toen echter, dat de wind gedraaid en schuin tegen was. Daar we niet lager konden komen hielden

we wat meer op de kust aan en daalden toen van 2500 M. tot 150 M. Hier was 't windstil, zoodat we weer harder opschoten. Bij Gwadar gaan we 't land verlaten en vliegen in een rechte lijn over zee naar Karachi. Op deze wijze zagen we zeer weinig van de verschillende vormen van de kust van Perzië, zooals de foto's van Van der Hoop die laten zien.

Na een vlucht van ruim 9½ uur landden we weer in de bewoonde wereld: Karachi, waar we door de R. A. T. buitengewoon ontvangen werden. Ze stonden paf en wilden niet gelooven dat we 1 October uit Amsterdam waren vertrokken. Hoewel wij geen Engelschen waren, betoonden zij zich zeer enthousiast. We mochten zelf niets aan de machine uitvoeren. Ze hadden daar menschen, die de Lynx kenden en onder leiding van Elleman was alles spoedig in orde.

Toen werden we meegenomen naar de „officers mess” waar we te eten en te drinken kregen. Daarna een heerlijk bad genomen. Hadden we onze winterkleeren in Aleppo gelaten, hier liet ik mijn Europeesche kleeding achter om die later weer op te halen. 's Avonds werden we naar het hospitaal gebracht, waar we fijn „gemaft” hebben. Alles ging vlot tot dusverre.



Hoog en droog.

ZOOALS we zorgeloos in Karachi insliepen, zoo stonden we den volgenden morgen welgemoed op. Het vooruitzicht — een paar korte trajecten — was alleszins gunstig, onze gastheeren waren de vriendelijkheid zelf en de vlucht naar Batavia had alleszins het karakter van een genoeglijken tocht. De commandant, die ons den vorigen avond had ingehaald, deed ons 's morgens weer uitgeleide. Wij laadden nog wat proviand en stegen vol moed op. Helaas — Elleman zou ras ondervinden, dat het kan verkeeren. Ik had nl. speciaal verzocht om onze thermos-flesschen met koude thee zonder suiker of melk te vullen, wetend dat er geen betere „appeltjes voor den dorst” zijn. En dñs waren wij er alle drie heilig van overtuigd, dat onze thermos-flesschen koude thee zonder meer bevatten. Toen wij een uur of wat gevlogen hadden, kreeg Elleman een aanval van dorst, en na een verlangenden blik op onze flesschen te hebben geworpen, ondernam hij een flinken slok. Of liever — het bleef bij een poging. Want onze gastheer had geen koude maar gloeiende thee in de flesschen gedaan. Enfin, — daarvoor had ook Elleman blazen geleerd. Derhalve: Elleman blies alsof zijn leven er van afhing en bracht vervolgens met een bijna ongepaste gulzigheid de flesch voor de tweede maal aan zijn mond. Alle commentaar zou hier overbodig zijn. Elleman's gezicht — jammer dat ik het niet gekiekt heb! — sprak boekdeelen; er zit melk in de thee en die melk was zuur. De „Postduif” had dus heelemaal geen drinkwaar aan boord. Nooit hebben wij zoo letterlijk hoog en droog gezeten.

Vroolijk was het vooruitzicht niet. Waar we eerst besloten hadden door de woestijn de spoorlijn te volgen, verzette ik het compas en stevenden we recht in de richting Allahabad. En alsof de duvel er mee speelde, kwamen we thans langs allerlei lustoorden, o.a. Datia.

We zagen daar een schitterend paleis met een reuzenlap grond, waarop zeer goed een landing kon worden gemaakt. Ik zat zoo'n beetje na te denken over de eigenaardige verdeeling der aardsche goederen, toen ik een por in mijn ribben kreeg. Ik keek Frijns den porder eens aan en zag toen een bekend gebaar, nl. het schuiven van een duim over een wijsvinger. Ook hij

had blijkbaar in de gaten, dat we over de eigendommen van een „rijke pisang” vlogen en het kostte ons dorstige drietal nogal wat moeite om door te zetten.

Langzamerhand werden onze kelen perkamentachtig, doch de groote kruissnelheid van de „Postduif” in aanmerking genomen, zou de beproeving niet zoo heel lang duren.

Eindelijk landden we op een der mooiste velden, die ik ooit gezien had. Groot en vlak. Blijkbaar werden wij verwacht, want er waren al dadelijk vele Europeanen. Er werd direct gezorgd voor de noodige whiskey soda en bier, en onder de vroolijke tonen van „When old Rob Robin” op de Ultraphoon bevochtigden we onze kelen, natuurlijk zeer voorzichtig.

Er was groote belangstelling vanwege de „Pioneer Press”, waarvan de vertegenwoordigers ons uitnoodigden hun gasten te zijn. Na een vlotte bijvulling van de machine en het nakijken en invetten van de klepstelen, gingen we in optocht met onze gastheeren naar de groote Indische universiteitsstad.

Wij namen vervolgens een heerlijk bad, togen naar de Engelsche club, waar we na een fijn dineetje tot bij halftwee gezellig bij elkaar bleven. Gedurende het diner kwam een telegram binnen van den chef van den civielen vliegdiens uit Simla met de hartelijke gelukwensen, dat de tocht tot zoover geslaagd was. Tevens kwamen er regelmatig weerberichten. Ik kan niet zeggen, dat deze me veel plezier deden. Hoewel abnormaal laat, was er toch nog een staartje van den natten moesson te wachten en werd er een cycloon gemeld, die den volgenden morgen bove de Golf van Bengalen zou zijn.

De natuur had het klaarblijkelijk niet al te best met ons voor. 's Nachts viel er een vette regenbui, en toen we den volgenden morgen de „Postduif” weer opzochten, was het vliegveld min of meer doorweekt. Bovendien stond er een zware Z.O.-wind, zoodat het er alles behalve rooskleurig voor ons uitzag. Onze brave „Postduif” echter scheen er zich niets van aan te trekken en startte even vroolijk als op een droog terrein. Na een half uurtje waren we nog slechts weinig opgeschoten, toen we bemerkten dat de oliedruk van den middenmotor plotseling vrij vlug terugliep. Onmiddellijk keerden we om en landden weer in Bamraoli, waar ons de golven over het vliegtuig sloegen. We reden weer naar het punt van onze eerste start en keken het olieklepje na. Er zat een vuiltje tusschen. Binnen 10 minuten waren we weer startklaar. De wind was nog meer opgestoken, zoodat er een klein stormpje stond. Het was onmogelijk om op deze wijze Akyab te halen. We belegden toen een krijgsraad. Ik stelde voor rustig in Allahabad te blijven en dan den volgenden dag naar Akyab te gaan, daar we dan

slechts 9 vliegdagen zouden maken met 1 dag rust en dit voor ons gemiddelde beter zou zijn dan 10 vliegdagen zonder rust. Mijn voorstel viel in goede aarde en onder een heerlijk zonnetje begonnen we alle drie aan het nakijken der motoren.

Het linkerwiel begon iets te verzakken en nadat alles in orde was, besloten we het toestel op een andere plaats te zetten. Daarbij kwamen we echter in een zachter gedeelte zoodat de machine met het linkerwiel ongeveer 60 c.M. in den grond zakte. Tot overmaat van ramp was de lucht betrokken en werden we overvallen door een ontzettenden wolkbreuk, die slechts 4 minuten duurde, doch waarbij zooveel water viel als bij ons in twee dagen. Gedurende dien tijd zagen we ook aan den horizon een donderstorm passeeren. Een groote blauwgrijze wolk in trechtervorm schoot met groote snelheid voorbij. Hierna klaarde het weer op en konden we doorgaan met het toestel. Er werden dommekrachten en palen gehaald en na tot 's nachts 11 uur gewerkt te hebben zonder eten en drinken, hadden we ten minste het succes dat het wiel niet meer op den grond steunde. Drie zware palen onder den hoofdligger verhinderden het toestel verder weg te zakken. Doodop gingen we toen met den heer Gilbert naar huis om te eten. Ook deze — laat mij hem huiselijk een „reuze-kerel” mogen noemen — had van geen eten willen weten, totdat wij er aan dachten. Met zijn vrachtwagen zijn we eenige malen op en neer gereden en konden we alles uit zijn werkplaatsen halen wat maar noodig was, en dat was niet weinig. Hij beloofde ons zoo noodig den volgenden dag zijn geheele personeel van 180 man ter beschikking te stellen.

Gedurende den maaltijd waren zijn bedienden druk in de weer om drie bedden te plaatsen in de voorgalerij. Nadat we afgesproken hadden 's morgens vóór zonsopgang op te staan, vielen we weldra in een diepen slaap.

Toen we wakker werden bemerkten we tot onzen grooten schrik, dat de zon reeds vrij hoog stond. Onze gastheer had gedacht: „Laat ze maar rustig slapen, ze hebben het noodig”. Ondertusschen was hiermede weer onze kans verkeken Akyab te halen. De stemming was daarom niet direct uitgelaten, doch tegenover onzen gastheer speelden we heel verdienstelijk comedie. Toch stond ons nog een groote en aangename verrassing te wachten. De majoor, fortcommandant, had met zijn mannetjes den grond weggegraven, zoodat een lange helling ontstaan was, die hij liet plaveien met steenslag, waarover weer een planken vloer. Het was nu kinderwerk om de machine er uit te krijgen. Met behulp van een paar flinke zware touwen werd de „Postduif” onder luid gejuich van de bevolking naar de startplaats getrokken. Wij konden verder.

Komen wij telaat?

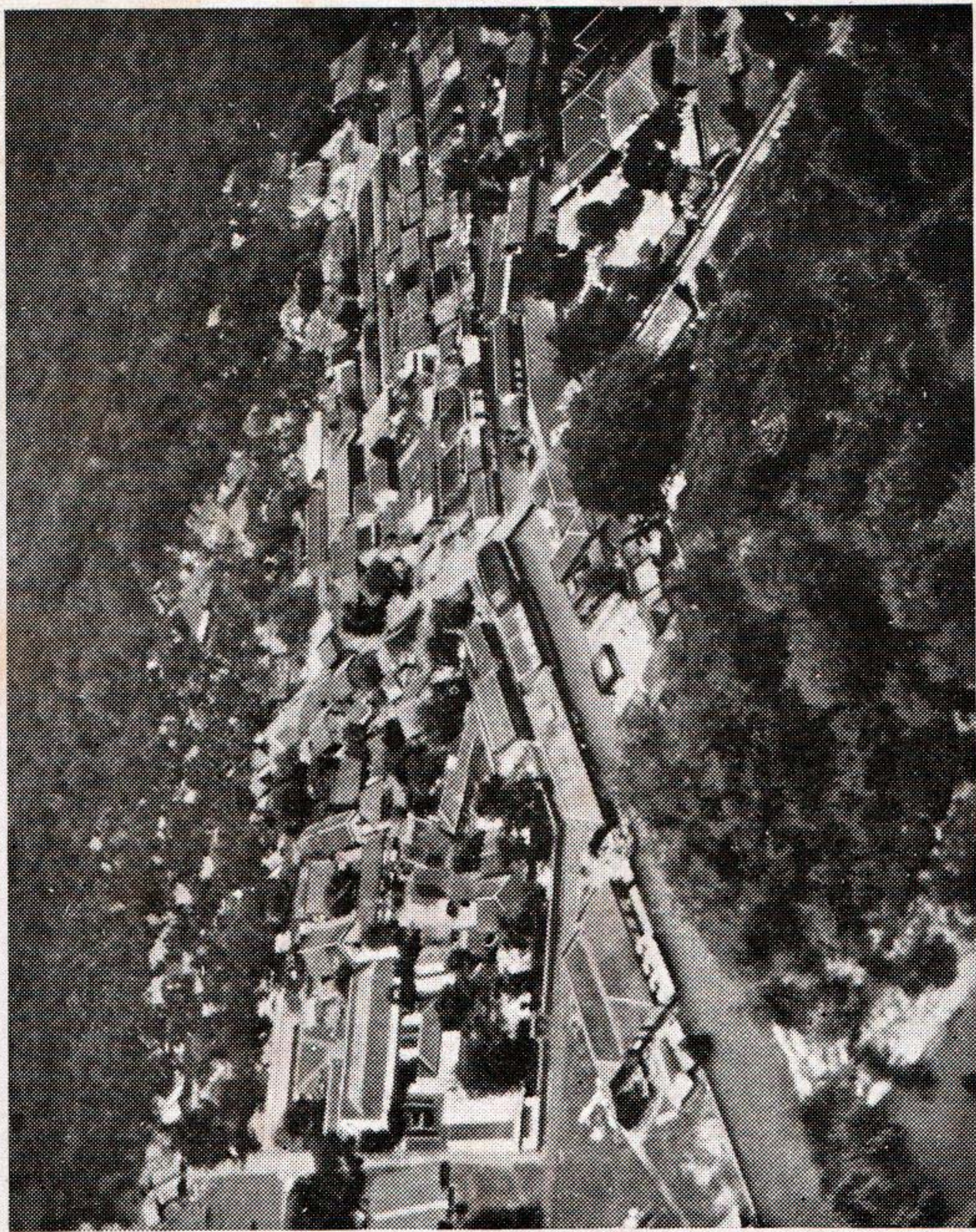
„W IJ konden verder” — eindigde ik mijn vorigen brief, waarin ik van mijn ervaringen in Allahabad vertelde. Inderdaad, al had onze gastheer ons bij den neus genomen door ons veel te lang te laten doorslapen, de „Postduif” zou dan toch, zij ’t maar ’n kort traject, verder vliegen naar haar doel: Batavia. Ons program vermeldde Allahabad—Calcutta, naar welke laatste plaats wij onze komst telegrafisch aankondigden. Wij hadden den tijd, en om ’t nuttige met ’t aangename te vereenigen besloten wij via Benares te vliegen, de beroemde heilige Ganges-stad, en ik kan thans dan ook plechtig verzekeren dat Benares-van-boven mooi is. Of ’t ook meevalt voor wien op den grond staat, durf ik niet verklaren. Ik nam nog, met een gewoon kiektoestel, dat zorgvuldig verborgen (’t mag niet!) was meegenomen, een paar opnamen die helaas niet scherp genoeg zijn geworden.

Van Benares volgen we den grooten weg naar Calcutta, waarbij we nog verschillende, zeer interessante plaatsen passeeren. Reeds uit de verte zien we Calcutta, de tweede stad van ’t Engelsche Rijk, dus direct na Londen. Er zijn ongeveer 4 millioen inwoners.

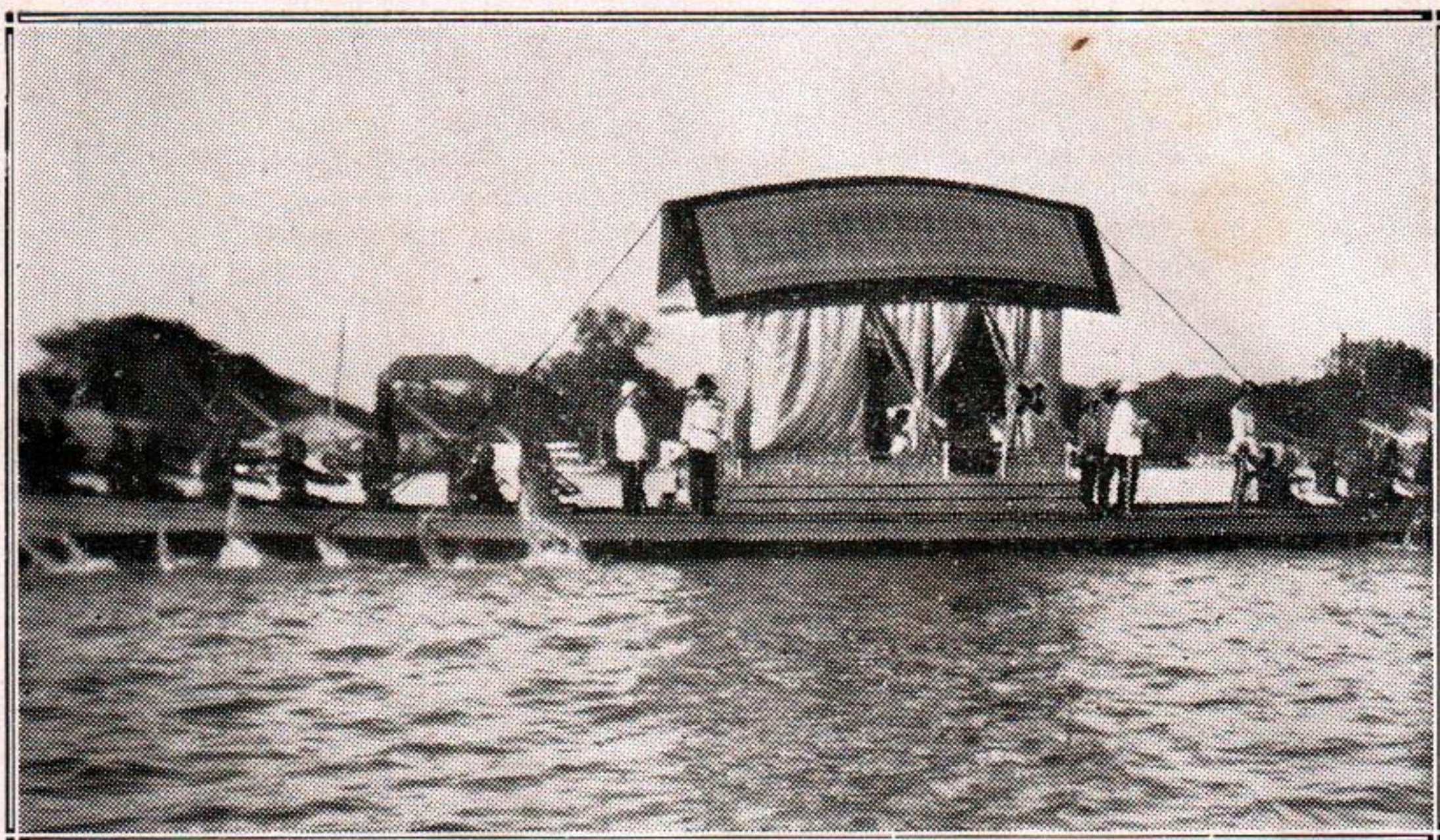
Voordat we gingen landen nam ik eerst een kijkje boven de stad en inspecteerde van boven de „maldan”. Dat is een mooi groot terrein, gelegen bij Fort William. Met zeer weinig moeite is dit te gebruiken als landingsterrein.

Daarna zetten we koers naar Dum-dum, waar het mooie vliegveld reeds zeer duidelijk herkenbaar voor ons ligt. Bij de landing werden we begroet door den Hollandschen vice-consul Ooyevaar en eenige landgenooten. Zeer spoedig is de regeling getroffen met de Shell. Vanuit Nederland had ik geen benzine en olie aangevraagd in Calcutta, omdat er geen kiosk op was, dat we er zouden komen. Toch was alles direct in orde. Het bijvullen geschiedde door Engelsch-Indische padvindere, die ’t wát fijn vonden, te mogen helpen.

Het had er intusschen wat van alsof wij zoo tusschen de bedrijven door als music-band moesten optreden. Want ook in Calcutta waren we zoo goed niet, of we moesten onze Ultraphoon-nummers een voor een afdraaien.



Muntok ! Hier bracht de „Postduif” haar eerste postzak.



Siam's koning (X) in zijn jonk bij het Kathinfeest.



Na de pech in Bangkok: de reservestijl zit al aan één kant vast.



Onder Elleman's leiding is de reservestijl gemonteerd.

Frijns en Elleman keken ondertusschen de motoren na, en ik fungeerde daarbij zoo'n beetje als accompagnateur. Toen de „voorstelling” was afgelopen (onder verzekerd succes) trokken wij met de complete kolonie naar Calcutta, meer precies: naar de badkamers van het Great Eastern Hotel.

Calcutta is groot, maar het heeft toch een inheemsch karakter. Het zal u in Berlijn of Londen niet overkomen dat de buffels er vrijmoedig door de straten wandelen. Een zonderling gezicht! De verkeerspolitie weet er echter geen weg mee, althans: buffels doen niet aan verkeersvoorschriften en dientengevolge is het een toer om met spoed in de Europeesche wijk te komen.

In het hotel werden wij afgeleverd met de boodschap: gauw weer beneden komen met 't oog op 't diner. Dat hebben we ons geen tweemaal laten zeggen. De genoegelijke avond dien men ons bezorgd heeft — het deed toch goed dat we onze moedertaal weer eens konden spreken — eindigde wat mij aangaat met de filosofische opmerking dat ook de weg van Amsterdam naar Batavia met goede voornemens geplaveid is. Want wij hadden het vaste plan om in Calcutta vroeg „onder de wol” (figuurlijk!) te kruipen. Er is niets van gekomen, maar ik moet er bij zeggen dat wij ons alle drie gedurende den ganschen tocht frisch en uitgerust hebben gevoeld, wellicht omdat we onder hoogen druk leefden.

's Morgens werden we reeds vroeg weer afgehaald en deden de Hollanders ons uitgeleide. En met het idee van 1½ dag te laat te zijn, begonnen we onze reis naar Akyab. Dit ging zeer vlot, dus besloten we om in elk geval door te gaan naar Rangoon. Toen ging ik eens plussen en meten op de kaart en kwam tot de conclusie, dat het lang niet uitgesloten was om door te gaan tot Bangkok. Daarom veranderde ik den compasstand zoodanig, dat we van Akyab in rechte lijn vlogen naar Bangkok. En dit was de oorzaak, dat men een dag lang niet wist waar we waren. We waren gesignaleerd boven Akyab doch Rangoon had ons niet gezien. Dit kwam uit, omdat we het ver rechts lieten liggen.

Halfweg de golf van Martaban begonnen er lage wolken te komen. We besloten er boven te kruipen, doch ze waren zoo torenhoog, dat we er op 2500 M. hoogte nog inzaten. Nu moesten we een hoog gebergte over. Verder hadden we natuurlijk geen flauw idee van onze situatie. Na verloop van een minuut of 5 zagen we, dat we boven water waren. Van deze zeer korte opklaring maakten we gebruik om onder de wolken te komen. Op 50 M. hoogte waren we er geheel uit en vlogen naar de kust. Deze volgden we in een voortdurenden zwaren regen, die het uitzicht zeer belemmerde. Doordat we natuurlijk niets van 't binnenland konden zien, was 't zeer moeilijk

om er achter te komen waar we waren. Doch we moesten in elk geval toch eindelijk op de Moscos-eilanden komen. Na urenlang in den regen gezeten te hebben, klaarde het weer iets op. We konden nu tot 150 M. dalen. Bij de Moscos-eilanden besloten we te klimmen tot 2500 M. hoogte en dan zuiver Oost te vliegen, daar we dan na drie kwartier in de laagvlakte van Siam zouden zijn. Tevens was daar minder bewolking te verwachten. De wind was n.l. uit zee. Wanneer deze tegen het hoogland stuit ontstaat er natuurlijk een sterke opwaartsche strooming. Hierdoor worden groote wolkenmassa's gevormd. Wanneer nu echter aan de windzijde regen valt, is het aan de achterzijde droog.

Al onze berekeningen kwamen goed uit. Na een half uurtje Oostwaarts gevlogen te hebben, werden de wolken minder compact, en zagen we dat we reeds boven 't laagland zaten. We daalden tot 1000 M. en hadden vrij goed weer. Voor 't eerst zagen we toen een tropischen regenbui. Zeer plotseling en daarom gemakkelijk te ontloopen. In de verte zagen we een groote pagode, die zich scherp afteekende. Deze pagode bleek die te zijn van 't stadje Prapaton, aan de spoorlijn naar Bangkok. Het duurde dan ook niet lang of we zweefden boven Siams hoofdstad. Het is een stad met mooie tempels, gebouwen, paleizen, etc. Het meest viel ons op een mooi paleis, dat later bleek te zijn de Troonzaal, waar Siams koningen gekroond worden. Ook de groote tempel Wat Sraket en de Wat Cheng vallen direct in 't oog. We volgden nu de spoorlijn naar 't Noorden en kwamen zoo boven het vliegveld van Donmuang. Van boven leek het zeer groot, doch het zag er niet fraai uit. We wisten reeds van Poelman, dat het terrein zeer moerassig was. Enfin, die uitdrukking was zeker niet overdreven. De landing geschiedde echter vlot en we reden naar de groote hangar, waar onze Postduif gastvrij werd binnengehaald.

Ik begon met onmiddellijk een inspectietocht te maken over het terrein en zocht een startbaan uit voor den volgende morgen.

Overigens heb ik daarbij hulp genoten van iemand, die aanvankelijk uiterst bezwaarlijk nader was te identificeren. Hij droeg n.l. alleen..... een hemd, en ontpopte zich als luitenant Stien, die ons in alle opzichten behulpzaam was en uitstekend Engelsch sprak. Wij liepen samen het terrein over, toen hij plotseling „in de houding” vloog. Ik keek om, en zag een klein kereltje, ook al toegerust met niets dan een hemd. Het was niemand minder dan de luitenant-kolonel, chef van de werkplaatsen. Teneinde de rangen uit elkaar te houden begon ik een rondwandeling om dezen heer en beschouwde hem aandachtig van alle zijden om een herkenningsteeken te vinden. Fortuna was met mij: de luitenant-kolonel had op zijn eene wang een paar litteekens en sinds ik dat wist kon ik hem overal terugvinden.

Verder was er nog de kolonel Pya Wehas, de commandant van den vliegdiens. Zeer charmant en tenminste in uniform. De Siameezen waren heel behulpzaam en vrij vlug was alles gereed. Met het oog op het slechte terrein lieten we zooveel mogelijk aan gewicht achter, daar we vol benzine moesten starten.

Het eten was buitengewoon goed en overvloedig, terwijl een flink glas wijn geschonken werd. Onder het diner ontving ik een telegram van den Minister van Oorlog uit Bangkok met zijn hartelijke gelukwensen en de mededeeling, dat de Siameesche vliegdiens in alles te mijner beschikking stond.



Het einddoel in zicht!

TOEN Frijs, Elleman en ik 's morgens in Bangkok wakker werden, kostte het toch even moeite om goed te begrijpen, dat we 'n paar dagen te voren van Schiphol waren gestart. Wat leek het vèr achter ons. Tot nu toe was alles, kleinigheden niet meegerekend, van een leien dakje gegaan, en wij konden alleen maar hopen, dat ook de rest van onze tocht een zoo vlot verloop zou hebben. Nog een paar dagen, en we moesten in Batavia zijn, dan ruim een week op Java blijven, en daarna — terug naar Schiphol, om er 28 October te landen. Zou het groote programma nauwkeurig afgewerkt worden?

Ik had geen tijd om er dien morgen over te filosofeeren. Want een ontbijt, gevolgd door het volpakken van onze Postduif met sandwiches, vruchten, koffie, en thee en sodawater — lekkernijen, die ons door milde gastheeren werden meegegeven — nam ons compleet in beslag. Wij zouden nu onze grootste waterétappe afleggen: 750 K.M. met in dubbelen zin geen grond onder de voeten! De kunst was natuurlijk om op de kaart precies uit te mikken waar we weer de kust moesten bereiken. En moeilijker nog, om dat daarna precies uit te voeren. Het is ons gelukt. Na vijf uur vliegen waren we nèt waar we wezen wilden. Een bemoedigend succes!

Maar elke medaille heeft een keerzijde. Want toen wij verder vlogen met bestemming naar Muntok bleek mij al gauw dat ik een blunder had gemaakt. Volgens mijn berekening zouden wij het traject Singapore—Muntok nog gemakkelijk op dienzelfden dag kunnen afleggen. Maar het schoot niet op. De Postduif deed wat ze kon, maar van Singapore geen spoor. Daar het uitgesloten was dat het schiereiland Malakka plotseling een verlengstuk had gekregen en wij volgens mijn cijfers zoo langzamerhand toch Singapore eens moesten bereiken, haalde ik er de kaart bij. Een Engelsche kaart, die ik zelf had besteld met de uitdrukkelijke boodschap dat het schaal 1/500.000 moest zijn. Ik had haar prompt ontvangen en paste er thuis mijn route op af. Weinig heb ik kunnen vermoeden, dat ik eerst hoog in de lucht boven Malakka ontdekken zou dat die kaart een schaal had van 1/750.000. Een blunder! En een waardoor ik Muntok voor dien dag

van ons program moest schrappen. Het zou eerlijk gezegd een gok zijn geweest om verder te gaan dan Singapore. Wij besloten daarom bij 't uiterste puntje van dat lange Malakka neer te strijken.

Het weer was in 't begin zeer slecht. Zware bewolking en geweldige remous. De rechte weg liep hier vrijwel over 't hoogste gedeelte, dat ongeveer 3000 M. hooge toppen heeft. Eindelijk, na 4 uur over een onafgebroken oerwoud te hebben gevlogen, kwamen we bij Singapore. Hier zagen we dadelijk het officieele vliegterrein, dat vrijwel onbruikbaar is, doch direct daarnaast een prachtige groote renbaan. De landing daar ging zonder de minste moeite.

In een ommezien waren we omringd door schetterende Chineezinnen, die ik met wat Maleisch op een afstand kon houden. De tweede aanval geschiedde door een groote kudde schapen, die onder het toestel doorstoven.

Hoe we ook keken, een Europeesch gezicht was niet te ontdekken. We bleven echter rustig wachten, want we waren natuurlijk gezien.

Eindelijk hoorden we een Hollander roepen. Hij kwam ons verwelkomen. Het was de heer Siffels, aan wien we altijd met genoegen zullen terugdenken. Hij heeft zich werkelijk voor ons uitgesloofd. Hoewel het Zondag was, kregen we toch benzine door de vlote hulp van kapitein Westers, den Shell-vertegenwoordiger.

Na een poosje komt plotseling iemand in een auto het terrein opstuiven. Het bleek te zijn Sir Hugh Clifford, de gouverneur van de Straits Settlements. Hij kwam persoonlijk ons complimenteeren met ons succes en vroeg ons met hem mede te willen gaan dineeren.

Frijns en Elleman verontschuldigten zich, daar ze reeds een invitatie hadden aangenomen. De gouverneur stond er echter op, dat ik in elk geval zijn gast zou zijn, wat ik gaarne aannam. Om kwart voor acht kwam een mooie wagen me halen. Als ik ooit plezier heb gehad van mijn smoking, dan was het wel dien avond.

Ik werd door hem voorgesteld aan zijn vrouw en eenige gasten. Er heerschte aan tafel een opgewekte toon en de conversatie ging uiterst vlot. Hij vertelde me een en ander van Malakka en zeide o.a. dat hij er een boek over geschreven had. Even verdween hij en kwam direct terug met: „In a corner of Asia”. Persoonlijk schreef Z. Exc. toen een opdracht in dit boek, waarna hij het mij ten geschenke aanbood.

Ik bewaar het als een goede herinnering aan een dito avond.

Het gesprek liep toen over mijn landing en of ik me verstaanbaar had kunnen maken bij dien Chineezentroep. Ik vertelde, dat ik met mijn Maleisch nogal succes had gehad. Toen nam hij een menu en schreef daarop iets in Arabische letters. Tot zijn groote verwondering kon ik

het lezen. Dat had ik te danken aan de K. M. A. in Breda waar de aanstaande Indische officieren o.a. de Arabische letterteekens leeren moeten.

Het einde van den maaltijd naderde. De gouverneur stond op, en bracht eerst een drank uit op den koning, onmiddellijk gevolgd door: „Gentlemen, her Majesty the Queen of Holland”. Nadat allen weer gezeten waren sprong Z.Exc. nogmaals op met een kwasi ontsteld gezicht en voegde er nog bij: „The president of Ireland”, „want U moet weten, dat mijn adjudant een Ier is”, zeide hij tegen me, en hij mocht eens boos worden als ik den president oversloeg. Het was hèt succes van den avond. Ik kreeg toen nog een invitatie om mee te gaan naar een concert, doch verzocht „naar huis” te mogen gaan, omdat ik wel voorzag, dat de laatste etappe nogal vermoeiend zou worden.

Die avond in Singapore zal mij nog dikwijls in herinnering komen, zeker wanneer ik het boekje over Malakka weer eens opsla.

In het Europe-hotel trof ik Frijns en Elleman als gasten van eenige Hollanders. Na nog een whisky soda verschalkt te hebben ging ik naar bed.

Maar van slapen kwam voorloopig niet veel. Voortdurend werd ik bezig gehouden door de gedachte: morgen weer boven Hollandsch gebied. Wonderlijke sensatie! Straks als de morgen aanbrak zou de Postduif haar eindpunt moeten bereiken. Eerst in Muntok een postzak afgeven, dan in Palembang, ten slotte Batavia. En weer dacht ik terug aan de dagen achter ons, vol wederwaardigheden, vol indrukken, vol spanning. Het hoogtepunt naderde. Over vier-en-twintig uur moesten wij op Java's bodem staan. Geen wonder dat ik niet dan na veel moeite een paar uur sliep.

De dag brak door. Frijns, Elleman en ik — wij waren alle drie van dezelfde gedachte vervuld, vandaag op Nederlandschen grond. Had onze trouwe Postduif ook een voorgevoel van de dingen die komen zouden? Het leek ernaar, want toen we aan 't uiterste puntje van Singapore's landings-terrein onze start begonnen, waren we halfweg het veld al los van den grond. Even nog een zwaai over de laatste huizen van Singapore, en toen snel Zuidwaarts. Drie motoren ronkten, drie schroeven boorden een weg door de lucht. Drie Hollandsche jongens zaten te popelen in hun machine. En pijlsnel schoot de Postduif onzen Archipel in.



Batavia !

TERWIJL de „Postduif” na ons vertrek uit Singapore lustig verder vloog zagen wij onder ons het Indische landschap voorbijtrekken. Ons eerste traject van dezen laatsten heenreisdag zou niet groot zijn: Singapore—Muntok behoefde niet meer dan 2½ vlieguur te kosten. Onder ons lag de Riouw-archipel, mooi, maar met geen enkele gelegenheid tot landen. Het eene kwartier na het andere kroop voorbij. Muntok kwam in 't zicht. Op het landingsveld waren tal van Hollanders samengestroomd en een luid gejuich steeg op toen onze „Postduif” de aarde raakte: wij stonden op Indischen bodem. Dat was een moment! Enorm enthousiasme maakte zich van alle aanwezigen meester, toen de postzak te voorschijn kwam en wij aan „'t bestellen” togen. Zooveel mogelijk stelden wij de stukken onmiddellijk aan de aanwezigen ter hand en het moet voor de geadresseerden toch een zonderling gevoel zijn geweest, een brief te ontvangen, die slechts enkele dagen tevoren nog in Nederland op de schrijftafel lag van moeder, vader of vriend. Hoe kort worden zelfs groote afstanden!

Met dat al hadden wij geen tijd te verliezen. Wel lieten wij ons graag een glas eerewijn smaken en namen wij een herinnering in den vorm van een paar tinschuitjes gaarne in ontvangst — maar toen moest de postbestelling verder, en nagewuifd door onze Muntoksche vrienden stegen wij weer op: naar Palembang.

Onmiddellijk na het verlaten van Bangka zien we reeds duidelijk de vier riviermondingen van de Moesi, zoodat oriëntering zeer eenvoudig is. Overal langs die rivieren liggen uitgestrekte lappen terrein, die werkelijk het aanzien hebben van prachtige vliegvelden. Doch het is zeer verraderlijk terrein, daar het één uitgestrekt moeras is. Hier en daar zeer welige plantengroei, doch niet de aaneengesloten oerwouden van Malakka. Reeds heel in de verte zien we de groote bocht van de rivier, waaraan Palembang ligt. Zeer gemakkelijk vinden we dan Pladjoe, de groote petroleumstad bij Palembang. Van hier volgen we den grooten weg naar Talang-Betoetoe, waaraan het vliegveld ligt.

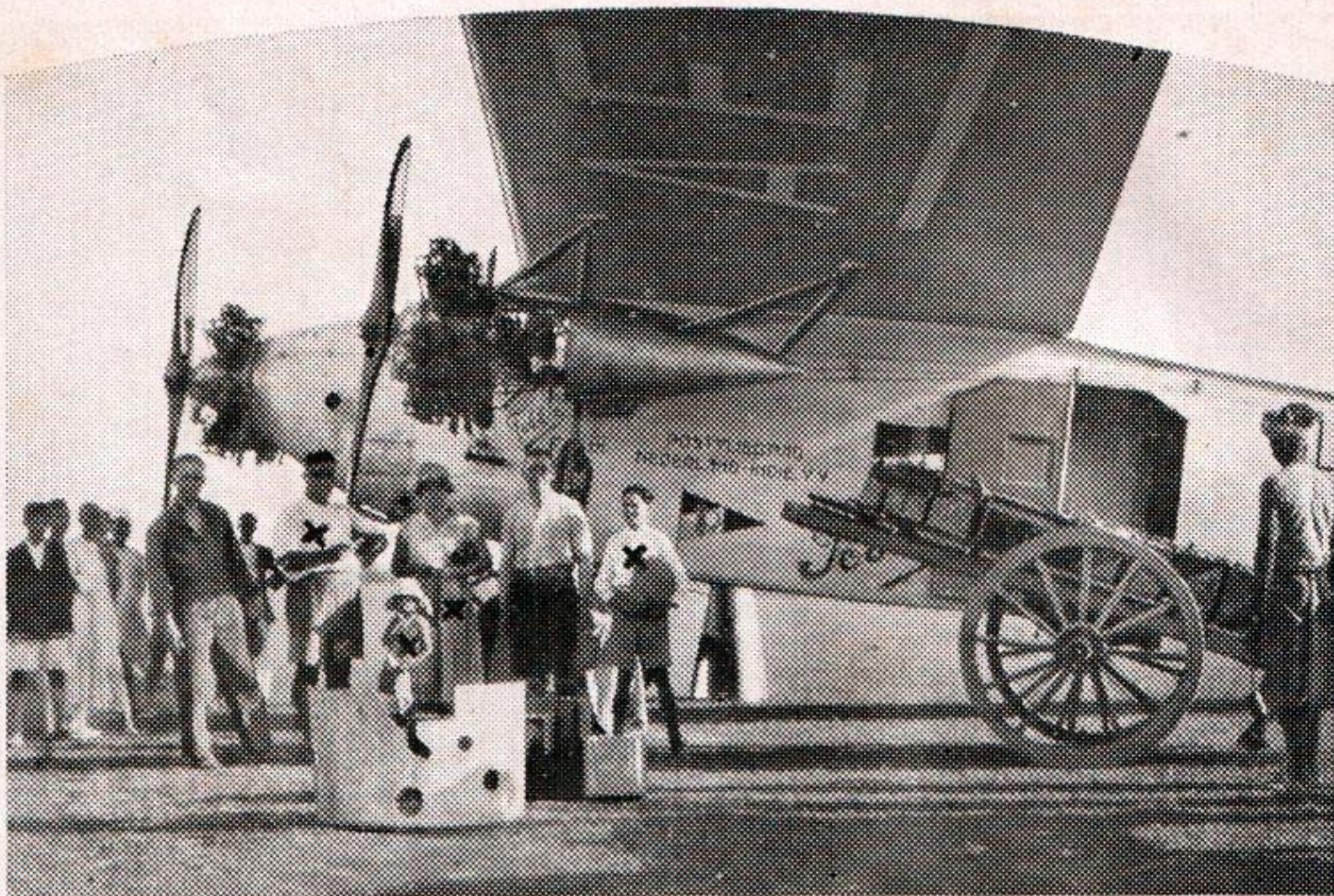
Langs dien weg zagen we van onze hooge zitplaatsen uit een file van auto's naar het vliegterrein schuiven. Blijkbaar haastten zij zich, om tijdig aanwezig te kunnen zijn. Maar — al is een auto nog zoo snel, de „Postduif” achterhaalt hem wel! Wij waren vóór, en toen wij neerstreken, zagen wij niet een enthousiaste menigte, maar een beminnelijk resident met een teleurgesteld gezicht! Wij waren een half uur te vroeg! „Nu valt de heele huldiging in het water”, zei de heer Tideman, „kunt u niet nog een half uurtje gaan fladderen ter wille van de mise en scène?” Een resident mag men niet ongehoorzaam zijn. Dus toerden wij nog wat rond, ditmaal met den heer en mevrouw Tideman als passagiers.

Lang duurde het niet, of het heele veld zag... wit van de menschen. Wij mochten dus eindelijk officieel uitstappen en daar begon een enthousiaste verwelkoming, die ons heugen zal. Resident Tideman hield een geestdriftige speech, en laat mij ronduit bekennen, dat ik de kortheid daarvan het allermeest heb gewaardeerd. Want wij stonden daar in de brandende zon — oef!! En voor wien juist uit een vliegmaschine gestapt is en op drie pas afstand bij een spreker de... champagne ziet staan, is wachten een moderne Tantaluskwelling. Frijns wierp een schuin oogje naar die champagne. Elleman wierp een schuin oogje naar die champagne. Ikzelf wierp twee schuine oogen naar die champagne. Heeft de resident het gezien? Ik weet het niet. Hoofdzaak was, dat hij ons allen het glas liet opheffen en... leegdrinken. Dat viel er in. De tropische zon bescheen ons dat het een aard had, en daarom was onze dorst even lang als de toespraak van den resident kort.

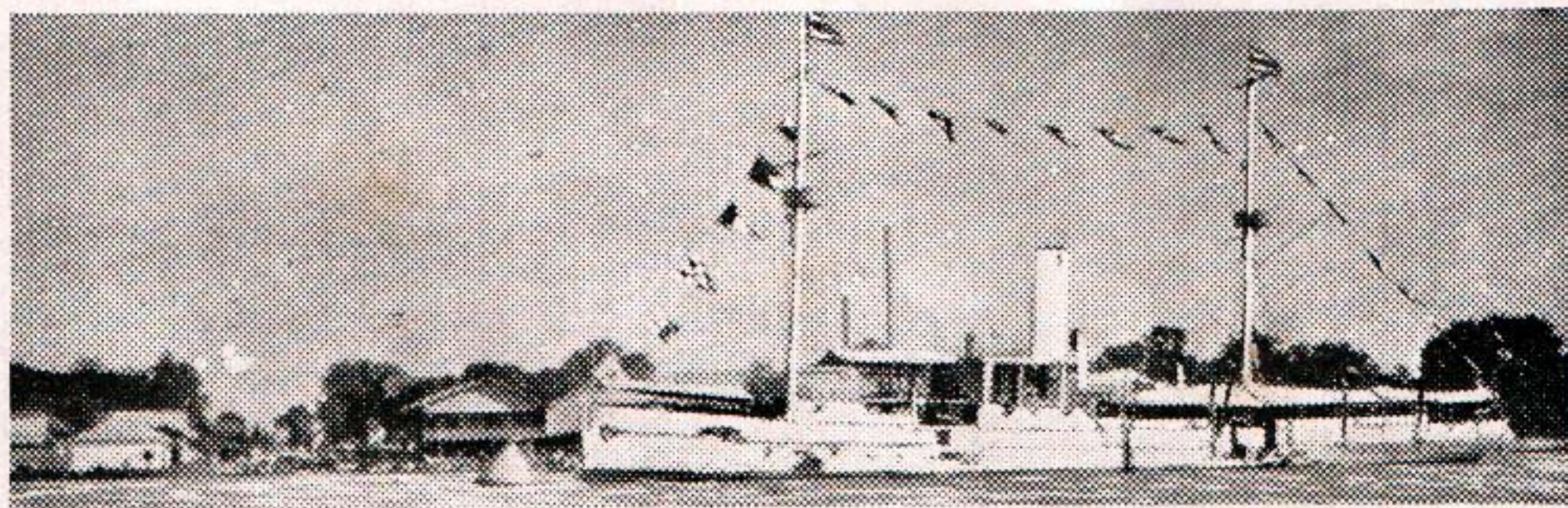
Nog nooit was een vliegtuig uit Nederland in Palembang neergestreken. Het vliegveld was pas vijf maanden geleden aangelegd en tot nu toe slechts éénmaal door een escadrille militaire vliegtuigen bezocht. Dat memoreerde de burgemeester van Palembang, die ons als herinnering een plaquette aanbod. Een zeer gezellige lunch bij den resident volgde nog en daarna trokken wij weer naar de „Postduif”: het laatste traject Palembang—Batavia, zou beginnen. Wij hadden geseind dat we om vijf uur zouden landen en kregen vlak vóór ons vertrek de telegrafische mededeeling, dat drie militaire vliegtuigen ons tegemoet zouden komen. Tevens werd verzocht deze eerst te laten landen.

Zoo stевenden we dus op het eindpunt aan. Toch was deze laatste étape niet de aangenaamste, daar we over vele boschbranden heen vlogen. Ze zijn n.l. in Zuid-Sumatra op groote schaal aan het ontginnen.

De rook zat vrij hoog en elk oogenblik vlogen er stukjes kool door de lucht, die echter geen schade deden aan onze schroeven. Er heerschte verder een onaangename brandlucht. Na eenigen tijd zagen wij de bergen van Sumatra's Zuidpunt. We vlogen over het landingsterrein bij Tandjong



De familie Gilbert (X) die ons in Allahabad zooveel gastvrijheid bewees. Onder de vleugels van de „Postduif” organiseerde Mevrouw Gilbert voor ons een gezellige pic-nic.



Hierboven nog een foto van het Kathin-feest in Siam : een der gepavoiseerde oorlogsschepen op de rivier.



De groote tempel waar het Kathinfeest in Siam gevierd werd.



Jonken op de Me Nam bij de viering van het Kathinfeest.

Karang en bekeken Telok Betoeng. dat aan de baai ligt aan den voet van de bergen.

Daarna verlieten wij Sumatra en staken Straat Soenda over. In de verte zagen we reeds het hooge St. Nicolaaspunt. Vandaar volgden we de Noorkust van Java, totdat we vlak bij Batavia plotseling een Dornier Wal ontdekten. Deze draaide onmiddellijk om en nam ons op sleeptouw naar Tjililitan. Drie militaire vliegtuigen voegden zich bij ons, waarvan één den film-operator Henk Alsem aan boord had. We werden natuurlijk aan alle kanten gefilmd en gefotografeerd en langzamerhand gingen we in de richting van het landingsterrein. Zooveel menschen hadden we nog nooit bijeengezien. We hebben ongeveer een kwartier moeten cirkelen voor de militaire vliegtuigen binnen waren.

Daarna kwam de beurt aan ons. De landing geschiedde vlot. Toen reden we naar de kleine noodhangar, doch op vrij grooten afstand zette ik de motoren af. Het publiek kwam n.l. aanrennen en was niet meer te houden. Wat er de eerste oogenblikken gebeurde weet ik niet precies meer. Ik werd letterlijk uit de cabine gesleurd en van de beide anderen gescheiden. Veel heb ik er niet meer van gezien, alleen op het laatst vond ik hen terug onder de vleugelen van de „Postduif”, waar zij een vrij rustig plekje gevonden hadden.

Veel hadden Van der Hoop en Geysendorffer mij van de ontvangst in Batavia verteld. En toch — ik heb er geen flauw vermoeden van gehad, hoe overweldigend het was. Een vliegveld, krioelend van enthousiaste landgenooten, zwaaiend met alles waarmee een mensch maar zwaaien kan, schreeuwend van geestdrift, ons ronddragend en meetrekkend, in matelooze uitbundigheid. Toen, spontaan, het groote moment, dat mij onuitsprekelijk aangreep: daar hieven al die duizenden ons „Wilhelmus” aan! Nooit heeft het voor mij zoo ontroerend geklonken als daar op het vliegveld van Batavia, toen alle Indische Nederlanders ons Volkslied spontaan zongen.

Eindelijk was het mijn broer gelukt me mee te krijgen, doch een moment later waren we elkaar wederom kwijt. Ook Plesman had alle moeite gedaan bij me te komen, maar ook dat was glansrijk mislukt.

Het was werkelijk een opluchting, toen we eindelijk per auto naar Batavia gingen. Er waren kamers besteld in het Hotel des Indes, waar we ons konden opknappen. Doch ook dit was aangenomen werk, daar we in zeer korten tijd weer aanwezig moesten zijn in den Planten- en Dierentuin. In mijn kamer gekomen liet ik mij neerploffen in een stoel en dacht: „Eindelijk even rust”. Mis alweer! Uit een anderen stoel duikt in eens een gestalte op. Natuurlijk de pers! Enfin, zoo onder het verkleeden heb ik hem het een en ander verteld. Hij bleek zelfs nog een oude kennis te zijn uit den

tijd, toen ik commandant was op de Kemperheide bij Arnhem. We hebben alle herinneringen tusschen de bedrijven door opgehaald en hadden een zeer genoegelijk onderhoud. Maar reeds was er eenige malen getelefoneerd: Waar blijft Koppen? Nog eenige oogenblikken en wij begaven ons in smoking naar... ik had bijna gezegd: de slachtbank. Doch zoo erg is het niet geworden. Ons optreden voor een stampvolle zaal zal menig theaterdirecteur hebben doen watertanden. Wat het verloop van dien avond betreft, hebben de couranten reeds de meest uitgebreide verslagen gegeven. En ik kan trouwens ons eigen optreden niet recenseeren! 's Avonds heel gezellig en petit comité gedineerd en het was werkelijk een uitkomst, toen we naar bed konden gaan met het idee, dat we ditmaal geen zonsopgang behoeften te controleeren. Vóór we ons ter ruste legden sprak ik met Frijns af, dat hij den volgenden dag de „Postduif” naar Bandoeng zou brengen. De majoor Oderwald zou als passagier meegaan.

Den volgenden dag ging ik per auto met mijn broer naar Bandoeng, om op deze wijze weer eens vele oude bekende plekjes terug te zien in de prachtige Preanger. Had ik geweten, dat mijn broer een aanslag op mijn leven voorhad, dan was ik beslist per „Postduif” gegaan. In het begin ging alles goed, totdat we het kruispunt naderden van den weg naar Sindarglaja. Daar kwam plotseling een andere auto aanstuiven met groote vaart en zonder signalen. Een botsing was niet te vermijden. Dat deze nog zoo goed afliep was onbegrijpelijk. Onze kar bleek de sterkste te zijn. Ten minste, wij konden verder rijden, terwijl de andere goeddeels in puin lag. Zooals gewoonlijk was er dadelijk een „geelvink” (Indische politie-agent) bij, die met een uitgestreken gezicht beweerde, dat hij ons een stopteeken had gegeven. Mijn broer kende echter die praktijken en bij nader onderzoek bleek mijnheer de agent in een „stroopstalletje” te zijn geweest, omdat hij nogal dorstig geworden was.

Na dit intermezzo, dat ons bijna het leven kostte — en daarna aan mijn broer een andere auto met vier wielremmen! — kwamen we spoedig in Bandoeng, waar ik mijn moeder gelukkig in goede gezondheid aantrof. Ook daar kende ik weinig rust, want de telefoon stond niet stil. Bovendien kwamen er nog vele kransen en bloemstukken, o.a. een... van de Vereeniging voor Dierenbescherming! Die heeft mij te pakken gehad, want op het kaartje stond: „omdat u zoo goed voor uw postduif zorgt”. Zoo vlogen de dagen om — het zou niet lang duren of de „Postduif” moest opnieuw uitvliegen: terug naar het nest!

Terug naar het nest.

STAPELS telegrammen en brieven heeft het geregend in de dagen, die Frijs, Elleman en ik op Java doorbrachten tusschen heen- en terugreis van de „Postduif”. Uit Nederland seinden familie en vrienden, uit alle deelen van Indië stroomden brieven binnen. En intusschen vielen wij bovendien van het eene feest in 't andere: nu een gezellige tea bij den resident, dan een diner, door de artillerie-officiëren hun oud-wapengenoot aangeboden, en, last not least: rijsttafelen. De rijsttafel, ons door de luchtvaartafdeeling voorgezet, was niet slechts voortreffelijk van samenstelling, zij was in één mode-woord „knal”. Vraag het maar aan Frijs, die er onuitwischbare herinneringen aan bewaart, want nog nooit had hij rijsttafel gegeten.

Maar met dat al werd de „Postduif” niet vergeten. Het heele vliegtuig was grondig nagezien en schoongemaakt en om de cylindere beter te kunnen inspecteeren werden zij afgenomen. Buitengewoon tevreden mochten wij over onze F VII zijn, geen enkel onderdeel behoeften wij te verwisselen. De Postduif kon zoo weer terug! Het was alleen omdat wij toch onderdeelen bij ons hadden, dat we in elken cylinder een zuigerveer en een schraapveer omwisselden, waardoor ons olieverbbruik weer wat zou afnemen.

Alleen de schroeven hadden veel geleden, wat voor ons een aanwijzing was, waar hier het zwakke punt zat. Ze werden echter schitterend opgeknappt, wat verder naar de naaf beslagen met koperbeslag en hier en daar wat bijgesoldeerd. We hadden na een paar dagen dan ook weer een nieuwe duif.

Toen alles klaar was hebben we vele gasten geïnviteerd eens een tochtje mede te maken, o a. den chef v. d. Gen. Staf, den Inspecteur der Artillerie en der Infanterie, den Resident met familie en nog vele andere autoriteiten. Daarna werd de machine geheel gevuld en stond alles klaar om 16 October te starten voor Batavia. Vóór ons vertrek had de directeur van Hotel Homan een groote verrassing voor Frijs en Elleman, door hun mede te deelen, dat hij hen beschouwd had als zijn gasten en dus geen rekening wilde indienen. En in Hotel des Indes ging het niet anders.

's Morgens bij aankomst in Tjililitan waren er weer vrij veel menschen.

We verdwenen direct naar 't hotel om ons op te knappen, daar we verwacht werden op de lunch bij den Gouverneur-Generaal.

Het was er heel gezellig. Gedurende de lunch deelde Z. Exc. mij mede, dat ik in Holland mocht vertellen, dat Plesman geslaagd was bij zijn plannen: 1 September 1928 zou de eerste lijn Batavia—Soerabaja geopend worden en 1 Januari 1929 de lijn Batavia—Singapore. Het deed ons veel genoegen te vernemen dat wij de zaak een flinken duw gegeven hadden met onze snelle vlucht.

's Middags, na een heerlijke rust, ging ik eens een kijkje nemen op het postkantoor.

De directeur der Posterijen had mij n.l. gevraagd eerst 17 October te willen vertrekken, daar dan Zondagmiddag tusschen 4 en 6 het kantoor zou worden opengesteld speciaal voor de luchtpost. En dit was zeer goed gezien. Een geweldig autopark stond voor 't postkantoor en daarbinnen..... In drie files stonden de menschen voor de loketten. Er waren erbij die meer dan een uur gewacht hebben vóór ze geholpen werden. Dat beloofde een succesje en zoowaar: er ging voor ongeveer f 23.000 post mee naar Holland!

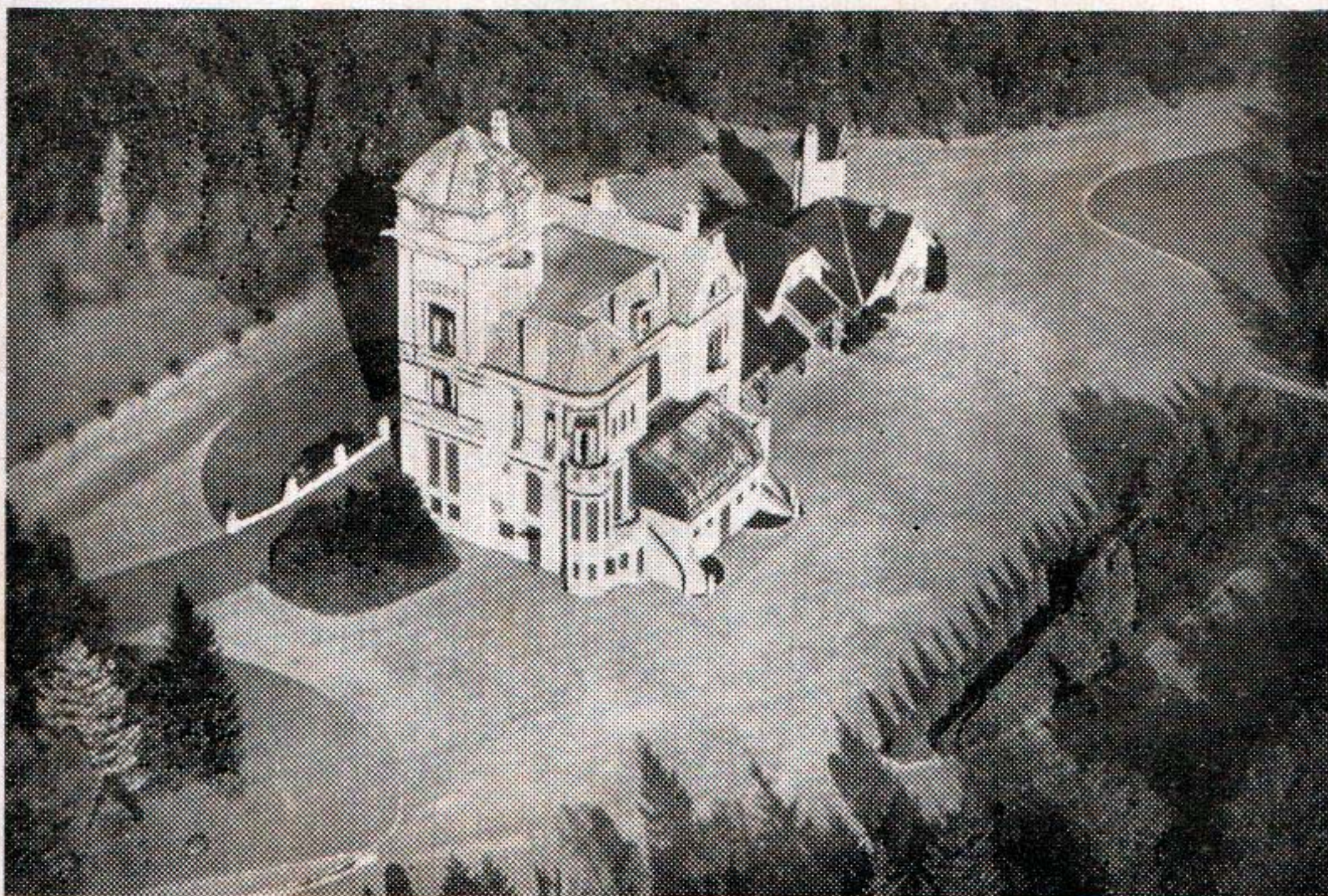
Vanuit het postkantoor ging ik nog even borrelen bij eenige oud-Soesterbergers, die toevallig allen in Batavia woonden. Gezellig als van ouds.

Dien avond gingen wij vroeg naar bed om den volgenden morgen geheel frisch de terugreis te kunnen aanvaarden. We sliepen best, en toen we 's morgens op het vliegveld kwamen was de belangstelling opnieuw zeer groot. De „Postduif,” wachtte en eenige minuten later draaiden haar drie motoren alweer: de vlucht Batavia—Amsterdam ging beginnen. Onder juichen en wuiven stegen wij op, vol herinneringen aan een week van vreugde en gastvrijheid maar ook vol spanning voor het tweede deel van onze Indië-vlucht. Nog even cirkelde de „Postduif” boven het paleis van den Gouverneur-Generaal — toen schoten wij weg, Noordwaarts, terug naar Schiphol! Langs de Noordkust van Sumatra bereikten we Telok Betong, vandaar ging het naar Tandjong Karang, waar mijn kleine neefje op het vliegveld met een vlag naar ons stond te wuiven. Langs de spoorlijn bereikten we over Batoe Radja weer Palembang, waar resident Tideman ons ook ditmaal verwelkomde. De post werd ingeladen en voort ging het weer: naar Muntok.

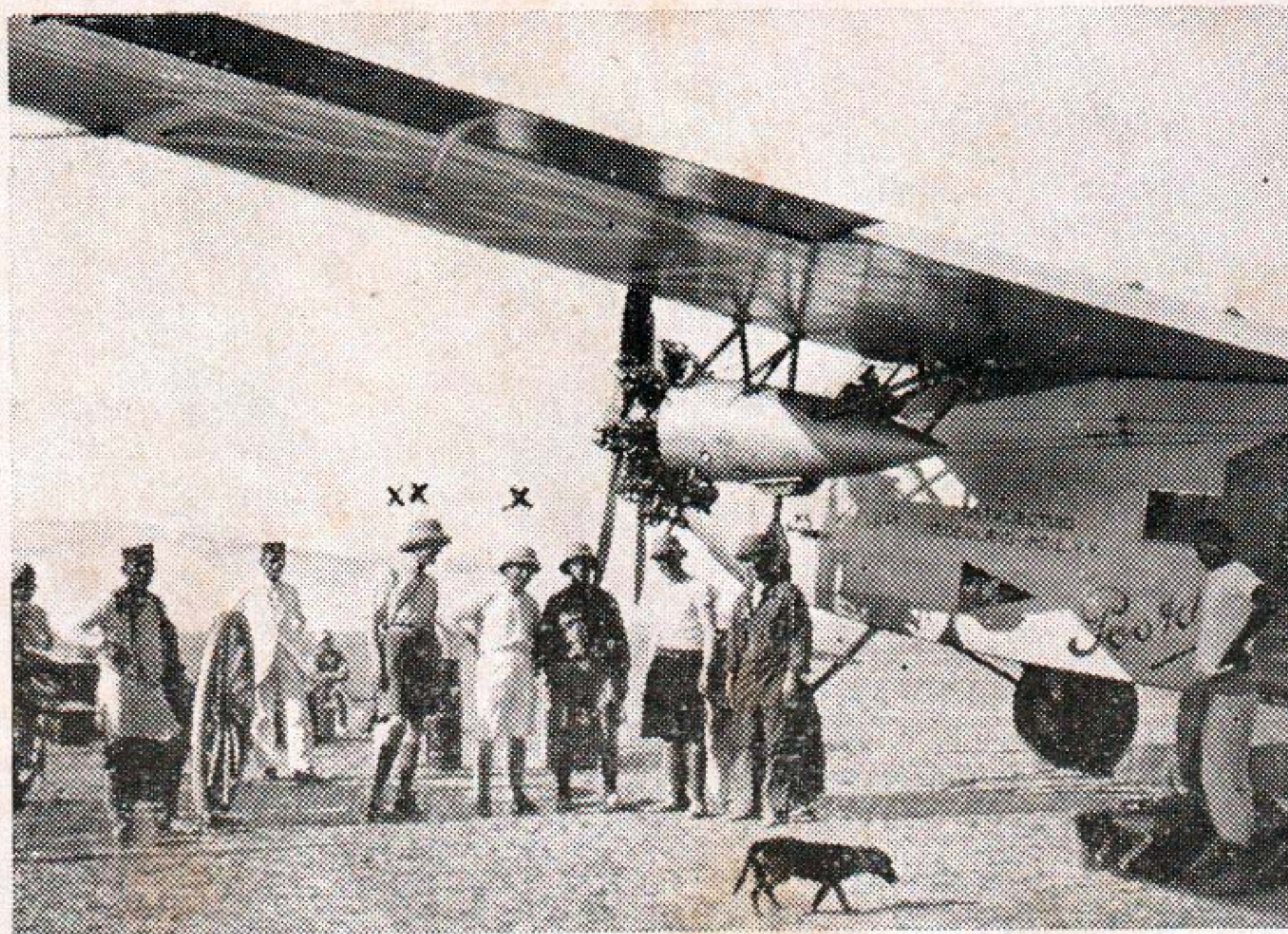
Ook daar werd de post ingeladen, waarna we werden onthaald bij den administrateur van de gouvernementsinwinning op een gezellige lunch, waaraan ook de residentsfamilie aanzat. Nadat ons ook daar een hartelijk vaarwel was toegeroepen, stegen we op om ons naar Singapore te begeven. Het weer was prachtig en na een zeer voorspoedige reis landden we wederom op de renbaan.



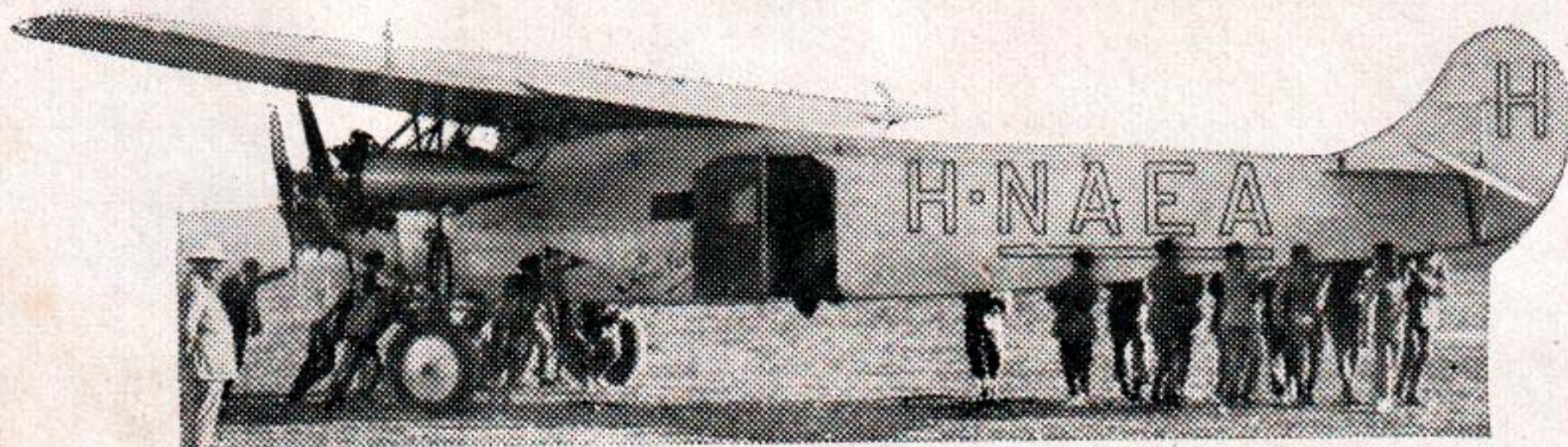
De „Postduif” op het vliegveld Schiphol.



Kasteel „de Mookerheide”, van den heer Vroeg, die de postvlucht krachtadig steunde.



Op onze thuisreis ontmoetten wij in Bender Abbas Könnecke (X) met zijn telegrafist Herrmann (XX) met wie wij hier bij de „Postduif” staan.



In Aleppo, waar wij op de heenreis landden, hielpen Fransche soldaten ons, door de F VII naar de hangar te duwen.

Wat een verschil met de houding van de renvereeniging hier en in Medan. In Singapore was voor vreemden alles keurig in orde gemaakt en de gevaarlijke punten gemarkeerd, zoodat het geheel prachtig verliep. In Medan was de belangstelling in onze vlucht blijkbaar zóó..... groot, dat de training voor de rennen, die 30 October moesten plaats hebben, geen oogenblik kon onderbroken worden. Dit was werkelijk onmogelijk, want er zouden zelfs paarden uit de Straits meerijden. Het eigenaardige van het geval is, dat de mededeeling, dat er niet geland kon worden, eerst ongeveer 3 weken vóór 't vertrek kwam, terwijl reeds in April bekend was, dat we er in October wilden landen. Toen het bericht kwam, was het te laat om het plan te veranderen, zoodat de mogelijkheid de vlucht in 8 dagen te doen, daardoor werd uitgesloten. Anders was 't plan geweest: Karachi—Allahabad—Rangoon—Medan—Batavia. Zoo werd dus een Nederlandsche record-vlucht op hinderlijke wijze in de wielen gereden door eigen landgenooten!

Werden wij reeds den eersten keer voortreffelijk ontvangen te Singapore, ditmaal was het boven allen lof verheven. De regisseur was wederom de heer Siffels, die met ongekend enthousiasme zooveel mogelijk Hollanders bij elkaar getrommeld had, om gezamenlijk te eten. Er werd nogal van gesproken en de stemming was zeer opgeruimd. Toch gingen we vroeg naar bed, want er stond ons een zwaar dagje te wachten. Daar we wisten hoe gemakkelijk de Postduif den eersten keer gestart was, was er geen bezwaar om de tanks ditmaal geheel te vullen. Ook nu verliep de start zeer vlot en weldra vlogen we weer over het woeste boschgebied van Malakka. Het was vrijwel wolkenloos, zoodat we een beter overzicht hadden dan op de heenreis. Na een uur of vier gevlogen te hebben, zien we in de verte de kust, doch tevens een vrij zware bewolking. Uit het bergland komende, doken we toen onder de wolken, tot ongeveer 200 M. hoogte en verlieten het schiereiland juist op het punt waar we een dag of tien tevoren aan land gekomen waren. Het weer werd doorlopend slechter, totdat we eindelijk midden in den zwaren regen zaten. Zicht was er vrijwel niet. Zoo zaten we midden boven de golf van Siam. Het eenige wat ons te doen stond, was koershouden en tevens op 't water controleeren of de wind niet draaide. Wanneer je zoo eenzaam en verlaten in den regen zit, zonder eenig uitzicht dan wolken en water, is het vliegen geen pleziertje, vooral niet wanneer het urenlang duurt.

Maar aan alle ellende komt een eind, zoo ook aan den regen. Na ongeveer drie uur van slecht weer, klaarde het wat op. We ontmoetten hier en daar nog wel een plaatselijke bui, doch het weer was aanmerkelijk verbeterd. Ik had mijn compas zóó gesteld, dat we uit moesten komen bij de monding van de Me Kao. Dit is de middelste van de 3 groote rivieren die

in de Golf van Siam uitmonden, n.l. de Me Klong, Me Kao en de Me Nam, waaraan Bangkok ligt.

We kwamen ook juist bij genoemde monding aan land en volgden vandaar de spoorlijn naar Bangkok. Ons grootste watertraject was daarmee voor de tweede maal goed volbracht. Al spoedig vlogen we boven Bangkok en gingen verder naar Denmuang. Bij aankomst aldaar bleek er meer belangstelling te zijn dan den eersten keer, want laag langs de hangars vliegend, zagen we velen staan wuiven. De Siameezen hadden een stuk terrein aangegeven, waarop moest worden geland, en dit gelukte prachtig. Toen we uitgerold waren, wilden we naar de hangar rijden. Rechts van ons stond alles onder water, links zag het er beter uit. Dus draaiden we links om. Alles ging nog best. We moesten echter nog meer links. Ik stelde voor, om direct door te draaien, doch Frijns, die rechts van me zat, zei, dat het beter was nog even door te gaan, omdat daar een weg was, en dus harde grond. Heel plausibele reden dus om werkelijk een ruime bocht te maken. Maar wat we niet wisten, was, dat onmiddellijk naast den weg het beroerdste aller terreinen lag. De gevolgen zouden niet uitblijven!



Feest in Siam.

N EEN, onze landing in Bangkok is „dank” zij den drassingen grond niet overdreven gelukkig geweest. Ik vertelde u al, hoe wij op raad van Frijs, die overtuigd was dat hij een goed stuk grond gevonden had, onze „Postduif” naar een schijnbaar hard terrein lieten rijden. En ik heb ook al gezegd, dat de gevolgen niet zouden uitblijven. Juist toen wij met een voldaan gezicht tegen elkaar zeiden: „Ziezoo, we zijn er weer” ging ons rechter wiel... het water in. En geen klein eindje ook. De geheele as verdween. Daar stonden we nu slechts een dertig meter van de hangar af. De Hollanders kwamen direct aanloopen en er niets om gevend hoe ze eruit zouden zien, sprongen ze allen in het water om ons te verwelkomen en te helpen.

Ditmaal was de commandant van de Militaire Luchtvaart aanwezig: generaal P h y a C h a L e r m, een buitengewoon charmant man, die onmiddellijk zeide: „O, het is niets. We zullen de machine er direct even uithalen”. De geheele afdeeling werd gemobiliseerd en met een paar dikke touwen, die om het landingsgestel gebonden werden trokken de Siameezen de „Postduif” weer op het droge. Doch toen kwam de pech! Daar het touw onder water vastgebonden moest worden was het niet mogelijk den knoop goed te controleeren. Onder het trekken schoot het touw ineens langs den veerenden stijl omhoog en kwam juist op een zwakke plek. Elleman brulde nog: „Hou op!” doch de Siameezen (ze zullen het wel niet best hebben verstaan!) trokken nog even door en met veel gekraak knakte de veerende stijl dubbel en kwam de rechter vleugelpunt op den grond. Gelukkig was deze hier ook zeer zacht, zoodat de vleugel onbeschadigd bleef.

Maar plotseling hoorden we iemand gillen. Vlugger dan de gedachte waren er reeds een vijftigtal Siameezen bij den vleugel om dezen op te tillen. Er onderuit kwam drie Hollanders, die alle drie min of meer verwond waren. Het ergst er aan toe was de heer P i e t s, die met zijn gezicht in het moeras gedrukt was en zonder de vlugge hulp der Siameezen zeker gestikt zou zijn. Hij had eenige flinke schrammen en veel pijn in den rug. Met den eerstvolgenden trein werd hij in een brancard naar het ziekenhuis

gebracht, waar twee doktoren hem direct onderzochten. Tot onze groote vreugde bleek de toestand niet ernstig en zou de heer Piets in een dag of drie, vier weer naar huis mogen. De beide andere heeren Stibbe en Hart kwamen met den schrik vrij. De vleugel wees duidelijk aan waar de drie Hollanders gelegen hadden.

Ondertusschen stond onze duif er vrij „slordig” bij en werd er geconfereerd met den generaal en den chef van den Technischen Dienst, luitenant-kolonel Luang Wech, den bezitter van het bekende lidteeken, waarvan ik u vroeger al eens vertelde. Met gezond optimisme werd mij medegedeeld, dat in één dag alles zou zijn gerepareerd. Nu, wij hebben vermoedelijk een beteren kijk er op gehad, want ik telegrafeerde reeds dadelijk: „Vermoedelijk oponthoud twee dagen”.

Allereerst zou een reservestijl gemaakt worden, zoodat het toestel dan ten minste in de hangar gebracht zou kunnen worden. In dien tusschentijd werd met behulp van cricks, later door middel van tillen door vele Siameezen, de vleugel gelicht en met behulp van zware palen gestut.

Op de eerste foto is duidelijk de reservepoot te zien. Deze is alleen aan de onderzijde bevestigd. Door het verder tillen van den vleugel kon de stijl rechtgezet worden en eveneens met het boven einde bevestigd worden aan den motorbok. De tweede foto laat den stijl zien na de bevestiging. Het toestel staat nu gereed om in de hangar gebracht te worden.

Toen wij eenmaal zoover waren, gaf ik het commando over aan Elleman, omdat nu uitsluitend gewerkt moest worden op zijn aanwijzingen. Ik verzocht den chef der werkplaatsen zich zooveel mogelijk te willen aanpassen aan de wenschen van Elleman, hem mededeelende dat deze een expert was op het gebied van de Fokker-constructie van gelaschte stalen buizen. Toen werd ik geroepen door den generaal, die mij mededeelde, dat dit ongelukje toch ook nog een goede zijde had. Ik moet vrij onnoozel gekeken hebben. Het bewijs van zijn stelling lag dan ook niet direct voor de hand. Daarom informeerde ik naar de reden van zijn optimisme. „Wel”, zeide hij, „wij hebben nu ten minste het genoeg u eenige dagen tot zeer welkome gasten te mogen hebben!” Enfin, het bleken later geen holle woorden te zijn. Integendeel! We werden op alle manieren verwend. Ik nam voorloopig afscheid van den generaal en ging me zoo vlug mogelijk verkleeden. Den vorigen dag had ik n.l. kennism gemaakt met den Nederlandschen gezant, den heer Huber, die ons persoonlijk was komen begroeten. Hij vroeg mij of ik den volgenden dag in Bangkok wilde komen, om nog eenige zaken te regelen, die noodig waren. Tevens wilde ik nadere inlichtingen hebben over den toestand van den heer Piets.

Zoo stapte ik dan in den trein, die over den afstand van 23 K.M. onge-

veer 1 uur rijdt. Tot mijn groote vreugde zag ik tegenover me een Europeaan zitten lezen. Ik was erg benieuwd wat voor een landsman dat zou zijn. Toen viel mijn oog op... een Nederlandsch tijdschrift. Geen wonder dat mijn medereiziger vreemd opkeek, toen hij ineens Hollandsch hoorde spreken. Dadelijk vroeg hij of ik op Donmuang den luitenant Koppen soms gezien had! Toen ik hem vertelde dat ik dat zelf was, sprong hij op en deed haastig zijn witte jas weer aan. Hij wilde per se niet in zijn hemd blijven zitten! Het bleek te zijn ingenieur Van Stein Callenfels, in dienst bij de Siameesche irrigatiewerken. Hij kwam juist uit het Noorden, waar door de geweldige regens het water in de rivier eventjes zes meter gestegen was. Deze waterhoeveelheid zou vijf dagen daarna bij Bangkok komen, vandaar dat alles nog even moest worden geïnspecteerd.

Aan het station werd ik afgehaald door onzen gezant, die mij uitnoodigde dien middag met hem en eenige gasten een tochtje te maken in een motorboot op de Me Nam. Het was dien dag juist groot feest. Eens per jaar n.l. gaat de koning van Siam, na afloop van den regentijd, persoonlijk naar den grooten tempel, Wat Cheng, om Boeddha voor den regen te danken. Aangezien in Siam zeer veel rijst verbouwd wordt, is overvloedige regen altijd zeer welkom. Ik viel dus juist met mijn neus in de boter, in casu in het Kathinfeest.

Per auto gingen we eerst over Bangkoks mooie straten naar het Portugeesche consulaat, waar de motorboot op ons wachtte. De gezant had mij verteld dat als gast zou meegaan de heer Bool uit Deli, wat mij niets zei, daar ik slechts één drager van dien naam ken en ik hem nog betrekkelijk kort geleden in Amsterdam wist.

U kunt mijn groote verwondering begrijpen toen het dezelfde bleek te zijn, n.l. de secretaris van het Tabaksbureau, die altijd zeer sympathiek tegenover onze „Postduif“-vlucht stond en er zeer zeker een groot aandeel in had, dat dit Tabaksbureau de vlucht financieel flink gesteund heeft. De heer Bool was maar eens even komen kijken vanuit Medan. De reis duurt tegenwoordig slechts zeer kort, daar er een prachtige treinverbinding is in 36 uur van Penang naar Bangkok. Zoo zijn er ook „Bangkokkers“, die even een „kouden neus“ gaan halen in Brastagi boven Medan.

Aan boord was de noodige hoeveelheid champagne, whisky-soda en bier, terwijl in ruime mate voor sandwiches gezorgd was. Eerst voeren wij een heel eind de rivier op en kwamen toen de processie tegen. De Siameesche rivierpolitie hield ons op eerbiedigen afstand zoodat van fotografeeren niet veel kwam, vooral ook, omdat het zeer rumoerig was op het water.

Voorop gingen eerst vele jonken, bemand met matrozen in het wit. Op elke jonk staan verder twee mannen met een grooten bamboestok, die

daarmee de maat aangeven, waarop geroeid moet worden. Dat gaat tevens gepaard met doorlopend verplaatsen van de handen. Na langen tijd den linkeroever te zijn gevolgd, stak de processie over om naar de Wat Cheng te kunnen gaan. Midden in de processie zagen we eerst een gouden jonk, waarop we den koning vermoedden, doch die later bleek... niemand te bevatten. Even daarna komt een tweede gouden jonk voorbij van zeer eigenaardigen vorm. De roeiers zijn allen in het rood en roeien op totaal andere manier. Na elken trek gaan de spanen rechtstandig omhoog; een zeer fantastisch gezicht. Tevens wordt hier de maat aangegeven door het gezang der roeiers, dat van zeer ver af al hoorbaar was. Wij vroegen aan den Siameeschen kapitein van de motorboot, hoe we dichterbij kunnen komen. Het antwoordt luid: „Wachten tot de koning in den tempel is”. Daarna zouden wij eveneens de rivier oversteken en stroomafwaarts van den tempel gaan liggen, waar de stoet opnieuw gevormd wordt, zoodat we groote kans loopen dat de bootjes dicht aan ons voorbij gaan. Zoo gezegd zoo gedaan, en inderdaad — ik kreeg de gelegenheid nog een foto te maken van den koning, die nog net te zien is onder den baldakijn. De roeiers hebben de spanen juist omhoog gebracht.

Overal op de rivier was het een feestelijk gewoel. Alle Siameesche oorlogsschepen waren gepavoiseerd, zooals op bijgaande foto te zien is. De Siameesche vlag voeren zij in top. Dat is tegenwoordig juist de dubbele Hollandsche vlag, n.l. van boven naar beneden: rood, wit, blauw (dubbele breedte) wit, rood.

Na een zeer genoegelijken middag gingen we eindelijk tegen donker weer naar huis om ons te verkleeden, want ik moest mij klaarmaken voor een diner met de Hollandsche kolonie, dat zou plaats hebben in het Phya Tai Palace, het oude paleis van den koningin-moeder, die kort geleden gestorven is.

Na den dood van Hare Majesteit heeft de broeder van den koning het paleis verkocht aan de spoorwegen, die het herschlepen in een mooi hotel-restaurant.

Het diner was zeer opgewekt en we stuurden nog ons aller beste wenschen voor snelle beterschap aan den heer Piets. Den volgenden morgen ging ik met den gezant naar Donmuang terug en natuurlijk was mijn eerste gang naar de hangar, waar ik de „Postduif” vond zonder motor. Deze moest n.l. afgenomen worden omdat de motorbok ook gelascht moest worden en dit niet in de hangar mocht gebeuren.

Naast onze duif stond dien morgen echter..... de „Potez” met 450 P.K. Loraine van den Franschen kapitein Challe, die ook een recordvlucht naar het Oosten zou maken. Later bleek, dat hij over een afstand van

1000 K.M. minder dan wij, tien vliegdagen gedaan had, dus sloegen wij hem zelfs nog op den terugweg. De mecanicien R a p i n was lustig aan het werk, daar ze weer om twaalf uur wilden starten voor de laatste étape naar Saigon. Er werden foto's genomen van de beide bemanningen, maar ondanks hun belofte hebben de Siameezen mij die niet nagestuurd.

Challe vertelde mij, dat hij den avond te voren tegen donker geland was, na evenals wij het traject Calcutta—Bangkok zonder tusschenlanding te hebben afgelegd. Wij wenschten hem goede reis, om twaalf uur startte hij en nog dienzelfden dag bereikte hij zijn bestemming. Zoover waren wij nog niet!



Hoe warm het was en hoe ver.

HADDEN onze Hollandsche vrienden in Bangkok ons prachtig door den wachttijd heengeholpen, toen wij op 't vliegveld de reparatie van onze „Postduif” afwachtten, brachten de Siameezen ons wat variatie. Met hun meer dan verouderd materieel gaven zij een paar vluchten ten beste: zij hebben nog twee-persoons Nieuports met Le Rhône-motoren, verder nog een paar oude Bréguets, die voor den Roode-Kruisdienst zijn ingericht. Maar zoo oud-modisch hun vliegtuigen, zoo modern hun werkplaatsen. Er worden zelfs — en in een behoorlijk tempo — nieuwe toestellen gebouwd. Het personeel bestaat er voor 't meerendeel uit burgers, ook vrouwen en kinderen werken mee.

Tegen vijf uur was de „Postduif” geheel gereed. Zij werd buitengebracht om den motor, die uitgenomen was, te laten proefdraaien. Alles bleek in orde en wij begonnen nu met alles, wat we eerst hadden uitgepakt, weer in te laden. Daar we in twee dagen nooit verder konden komen dan Allahabad, was het voor de hand liggend om een tusschenlanding te maken in Akyab, zooals ook op ons plan stond. Ik liet daarom niet alle tanks vullen, omdat ik eerst wilde controleeren, hoe de gerepareerde stijl het zou uithouden: we namen slechts voor ongeveer 10 uur benzine in.

Bij het afscheid van onze gastheeren had ik geen woorden genoeg om onzen dank te betuigen voor de allervriendelijkste wijze, waarop wij waren ontvangen. Waarlijk — het was te veel, dat men ons ieder nog een gedreven zilveren cigarettendoos aanbood als „souvenir”, want een herinnering hadden wij niet noodig. Geen van drieën zullen wij onze Bangkoksche vrienden vergeten, en de voortreffelijke hulp van den militairen luchtvaartdienst blijft onverbrekkelijk verbonden aan het succes van de postvlucht. Dank zij die hulp konden wij na slechts twee dagen oponthoud onze reis vervolgen.

Twee dagen slechts! Het is, nu ik weer goed en wel thuis ben, gemakkelijk om het zoo te schrijven. Maar toen wij in Bangkok startten, zag het er, met het oog op den uitersten termijn, dien wij ons gesteld hadden, zoo gun-

stig niet uit. De „Postduif” zou snel moeten vliegen om tijdig op haar nest neer te strijken!

De start ging intusschen vlot. Frijns en Elleman hielden den gerepareerden stijl in de gaten, om bij het minste of geringste te kunnen waarschuwen. Maar de reparatie was goed geschied — wij vlogen weer. Even buiten Bangkok zagen we wat grondniveaus, maar het weer was goed. Toen we boven het bergterrein vlogen, lagen alle dalen volkomen dicht, zoodat het oriënteeren moeilijk werd. Toch moesten we eindelijk aan de kust komen bij Heinze Bay, en naar schatting waren we nog ongeveer een half uur van de kust af, of daar zagen we tot onze groote verwondering Heinze Bay al voor ons. Even later zaten we in prachtweer boven de Golf van Martaban, om naar Rangoon te gaan. We hadden nogal veine, want links en rechts van ons hingen zware buien; wij echter gingen in een rechte lijn vliegend er precies tusschendoor!

Rangoon werd in zeer korten tijd bereikt. Van uit de lucht is het een prachtstad. Onmiddellijk valt de reusachtige gouden tempel in het oog. Daar we den tijd hadden, vlogen we eerst nog even naar de renbaan, het landingsterrein van Geysendorffer. Vanuit de lucht was het zeker niet beter dan Singapore, alleen is het niet zoo ingebouwd.

Van Rangoon ging het over de Irawaddi en daarna over het hoogland, dat ons nog van de Golf van Bengalen scheidde. Eindelijk kwamen we boven Akyab. Even gecirkeld boven stad en vliegterrein en toen... nam ik het besluit, door te gaan naar Calcutta. We hadden nog ruim 3 uur benzine, terwijl de vlucht binnen dien tijd kon worden afgelegd. Dus staken we de Golf van Bengalen over en namen de richting naar Calcutta. Hier is oriëntering verbazend moeilijk. We zaten daar n.l. boven de Gangesdelta, waarin geen enkel herkenbaar punt. Doch bij het verder vliegen moesten we noodzakelijk uitkomen op de spoorlijn.

Het duurde lang. Doorlopend controleerden we onzen benzinevoorraad, die zienderoogen verminderde. Eindelijk — we hadden nog maar voor een half uur benzine — bevonden we ons plotseling aan de spoorlijn en wel juist boven Dum-dum. We hebben echter niet gewaarschuwd, dat we komen zouden, dus gaan we eerst naar Calcutta, om daar onze opwachting te maken. Na eenigen tijd boven de millioenenstad gevlogen te hebben, keerden we terug naar Dum-dum en... constateerden na de landing, dat we een lekken band hadden. We waren blij, dat we wederom, eigenlijk geheel onvoorbereid, zoo'n groote vlucht gemaakt hadden.

Wij mochten het niemand kwalijk nemen, dat we niet werden verwelkomd. Behoorlijke gasten kondigen hun komst immers aan! De belangstelling kwam ditmaal echter van de zijde van een troep... buffels, die ons

met een gezicht van „wat moet dat hier” aanstaarden. Even later verschenen een paar inlanders in draf, waarvan er een drie en een half woord Engelsch sprak. Waar ik telefoneeren kon, vroeg ik hem. „Vlak bij, op één mijl afstand”, was het antwoord, waarna ik Frijns en Elleman bij de Postduif liet, om zelf met den inlander als gids naar de telefoon te wandelen.

U hebt wellicht ooit aan een Veluwschen boer den weg gevraagd, en van hem willen hooren „hoe ver” het nog loopen was? Zoo ja, dan heeft hij geantwoord „een stief kertierke”. Want voor een Veluwschen boer is drie uur tippelen „een stief kertierke”. Mijn inlandsche vriend was ongetwijfeld geen Veluwsche boer, maar met die stijve kwartieren kon hij minstens zoo goed overweg.

Wij liepen. Tien minuten. Geen telefoon. Twintig minuten. Geen telefoon. Dertig minuten. Geen telefoon. De zon brandde als 'n steekvlam. Mijn gezicht zakte ver onder nul. Eerst was het opgewekt, na een kwartier werd 't onverschillig, na een half uur moet de moordlust al uit mijn oogen hebben gestraald. Mijn gids keek zeer ontdaan en bezwoer mij, dat... 't nog maar..... één mijl was. Ik zweeg. Spreken ware hier overdaad. Thans wist ik „hoe warm het was en hoe ver”. Met den moed, die der wanhoop is, sjokte ik voort. Vijf en veertig minuten, die waren als vijf en veertig eeuwigheden. Toen waren we bij 't politiebureau, maar telefoneeren kon ik niet, want de motoren hadden mij te doof geronkt, om nog iets te kunnen verstaan.

Den politiechef liet ik maar zeggen, wat ik hem opgaf. De Nederlandsche consul Ooyevaar was in Rangoon en zijn plaatsvervanger zou me direct een taxi sturen naar Dum-dum Khona. Deze taxi kon in een half uur bij me zijn. Verder liet ik vragen om benzine en olie en tevens een crick, stophout en dekzeilen voor de motoren. Daarna zakte ik amechtig in een luien stoel, dien de inspecteur voor me had neergezet. Hij begon wat los te komen, praatte over zijn bewondering voor onze vlucht en deed daarna iets, wat ik zeer apprecieerde. Hij pootte n.l. een inlander met een grooten waaier bij me, een half uur later was ik weer geheel opgefrischt. Daar de taxi er nog niet was, informeerde ik nog eens. Hij was reeds lang onderweg en had er reeds moeten zijn.

Toen vroeg ik den waarnemend consul, of hij dan niet zelf kon komen, en hij beloofde me toen, direct een wagen te zullen nemen. Intusschen kon ik weer ruim een half uur wachten. Gedurende dien tijd echter waren de agenten aan 't exerceeren, waarna een inspectie volgde. Ik had dus nogal afleiding. Eindelijk hoor ik een auto. Het blijkt te zijn een halfbloed, die zoo slim was geweest me even te komen halen. De eerste taxi, die naar

Dum-dum Khona moest gaan, was naar 't vliegveld gereden. Daar zag de halfbloed den wagen en vroeg, wat hij kwam doen. Toen het bleek, dat de chauffeur mij moest halen, sprong de jonge man in de taxi en reed er vlug mee naar 't politiebureau. Even daarna kwam ook de waarnemend consul.

Allereerst gingen we zoo vlug mogelijk naar 't vliegveld, waar ze reeds bezig waren de benzine en olie in te laden. Ik vroeg aan den Shell-vertegenwoordiger, hoe 't mogelijk was, dat hij er zoo vlug gekomen was, waarop deze antwoordde: „Ik hoorde een machine boven Calcutta en herkende onmiddellijk het Hollandsche postvliegtuig. O! dacht ik toen, dat is luitenant Koppen. Die komt hier landen en dan zal hij natuurlijk evenals den vorigen keer weer benzine en olie noodig hebben. Ik gaf toen dadelijk orders om alles vast op te laden en daarna op een telefoontje te wachten.” Vandaar, dat hij er zoo vlug kon zijn. Dat was een zakenman! We waren hem natuurlijk hoogst dankbaar. Maar niet alleen dat deed hij voor ons. Hij nam den kapotten band mede en liet dezen vulcaniseeren. De reparatie duurde tot halfdrie 's nachts, doch hij was er zelf bijgebleven, om te controleren, dat het werk werd uitgevoerd. We gingen daarna naar de stad en spraken af, den volgenden morgen om 7 uur weer aanwezig te zijn. Precies op tijd werd het uitmuntend gerepareerde wiel gebracht, zoodat we vrij vroeg konden vertrekken naar Allahabad, waar we na een vlotte reis landden. Juist kwamen we naar beneden, toen de ossenwagens het terrein opkwamen om ons de benzine te brengen. Ik stelde me voor aan den Engelschen kapitein, die ons kwam verwelkomen. Hij bood mij aan me direct naar den heer Gilbert te brengen. Het was genoegelijk, hem en de zijnen weer terug te zien.

Op den terugweg naar Bamraoli vertelde hij mij van een perscampagne tegen de autoriteiten, naar aanleiding van het feit, dat zij niets van zich hadden laten merken, toen wij den eersten keer in Allahabad kwamen. Dat het geheele terrein keurig was aangegeven met een cirkel en hoekpuntmerken, en dat wij verwelkomd werden door genoemden kapitein, was van die campagne het resultaat.

Even na onze aankomst — Gilbert en ik waren met een motorzijspan vooruitgegaan — kwam de wagen met mevrouw Gilbert, die daarna in de schaduw van den vleugel der Postduif een first class pic-nic aanrichtte. Het was wat wij in Holland noemen „dik in orde”. Daar we erg vroeg gekomen waren, waren we ook vroeg klaar en gingen we naar het huis van de familie Gilbert, waar we direct een jazz-band formeerden. Ik nam de pianopartij, terwijl de heer Gilbert de saxophoon bespeelde, zijn zoons namen andere instrumenten, en een jongen van ongeveer elf jaar bleek

een meer dan middelmatig „drummer”. De stemming zat er goed in, waarna de heer Gilbert voorstelde, vlug te gaan eten, om daarna nog wat te dansen op de club. Ik wrong me ijlings in mijn smoking, doch Frijs en Elleman hadden er niet op gerekend. Geen bezwaar. Dan moesten ze maar mee, zooals ze waren. Van dansen wilden ze niet weten en daarom werden ze aan het biljarten gezet. Dit was werkelijk een komische vertooning. Ze hadden nooit gespeeld op een biljart met zes zakken, waarbij het voornaamste van het spel is het verloop van rood of wit. De opmerkingen, die ze maakten, in het Hollandsch natuurlijk, mogen hier zeker wel achterwege blijven!



Wij ontmoeten Könnecke.

WERKELIJK, het was de moeite waard om Frijs en Elleman daar in Allahabad — ik vertelde er al wat van — aan 't biljarten te zien. Zoo handig als zij zijn met een driemotorig vliegtuig, zoo onhandig waren ze met een zeszakig biljart. Een gigantische strijd is het geworden en daarbij was ik de toeschouwer — vol leedvermaak! Toen wij op de heenreis in Allahabad waren heb ik nl. zelf ook een partijtje biljart gespeeld en wel met den manager van de „Pioneer Press”. Laat mij oprecht zijn: ik heb ongelooflijk op mijn gezicht gehad. Zelfs met caramboleeren kon ik mijn droevig figuur niet redden, kortom, ik kreeg geen voet aan den grond. Geen wonder dat ik met een zeldzaam genoegen mijn beide tochtgenooten in het zweet huns aanschijns aan 't prutsen zag.....

Maar de muziek riep mij naar de danszaal, waar het zoo gezellig was, dat het eenige moeite kostte om vroeg weg te gaan. Dat kon echter niet anders, want den volgenden dag moesten wij vroeg uit de veeren. Weer volgde ik Van der Hoop's advies en zette mijn onafscheidelijk wekkertje klaar op vijf uur. Inderdaad: ditmaal waren wij op tijd — op de heenreis had onze gastheer met de vriendelijkste bedoelingen ons te lang laten slapen — en al vroeg stegen wij in Bamraoli weer op. Nauwelijks onderweg begon de oliedruk terug te loopen. Terugkeeren dan maar weer. Alles schoongemaakt. Weer opgestegen. Oliedruk weer teruggelopen. Weer teruggekeerd, weer schoongemaakt, veerspanning een halven slag verhoogd, weer opgestegen: En jawel: het euvel was verholpen. Hoe dicht we Karachi naderden, te sterker werd de tegenwind en te langzamer de gang van de Postduif. Toch kwamen we mooi op tijd aan, en hoewel het Zondag was kregen we onmiddellijk alle gewenschte hulp. Er was veel te doen, want Elleman had opgemerkt, dat de strop om de rechteras scheef zat, waardoor de druk scheef werd opgenomen, wat zeer slecht is voor het landingsgestel. De heele boel moest nu worden opgecrickt, de vleugel gesteund en het wiel afgenomen.

De gaten werden iets verboord en aan de andere zijde weer dichtgelascht; een operatie die zeer vlot verliep.

Terwijl we daar zoo bezig zijn komt daar de luitenant Boswell met een

minder aangenaam bericht. Ik had nl. een kist met onderdeelen laten sturen naar Karachi, die echter bleek te zijn gezonden aan mij persoonlijk. Bij mijn eerste landing had ik een brief geschreven aan de douane om de kist af te geven aan de R. A. F. te Karachi, maar men wilde dat niet doen. Zoo zaten we dus zonder onze kist. En we hadden zoo graag een oliepomp gehad om mede te nemen als reserve. Enfin, ik met een wagen naar de stad om te probeeren alsnog die onderdeelen te krijgen, doch ik kreeg geen kans. Het was nl. Zondag en dat zegt alles.

Teleurgesteld kwam ik vrij laat weer op Drigh Road terug, waar ik een heerlijk bad nam en na een flink maal vroeg in de veeën ging in het hospitaal. Den volgenden dag zouden we n.l. een zeer lange étape krijgen naar Bushire.

Zooals we ons voorgesteld hadden startten we even voor zonsopgang en..... moesten na 5 minuten terugkeeren, omdat de oliedrukmeter van den linker motor stuk was. Geen bezwaar, zeiden de Engelschen. Ze kwamen onmiddellijk met een nieuwen aan. „Het is beter om den reservemeter niet te monteeren, anders hebt u niets meer onderweg. En voor ons is 't gemakkelijk genoeg. We melden, dat de meter in onzen dienst gebroken is!“ Ziedaar weer een klein staaltje van prachtige medewerking, die ons buitengewoon goed te pas kwam.

Nadat de meter verwisseld was, stegen we voor de tweede maal op, tijdig genoeg om Bushire te halen. Na eenigen tijd vliegen verlieten we het land en begonnen aan de 350 K.M. lange water-étappe. Doch spoedig moesten we voor de tweede maal terug, daar de oliedruk weer begon te zakken. Hiermede verspeelden we echter zoo veel tijd, dat we niet meer door konden gaan naar Bushire, ook al niet omdat de benzinevoorraad het wel niet zou toelaten. Eindelijk startten we evenals den vorigen dag voor de derde maal en ook nu was driemaal „vlieg“-recht, want er deed zich geen storing meer voor. De water-étappe werd iets korter, omdat we wat Noordelijker moesten uitkomen voor Bender-Abbas. Vanuit Karachi was reeds onze komst telegrafisch gemeld.

Bij Pasni bereikten we weer land. Daar zagen we geweldige zwermen rose gekleurde vogels onder ons door vliegen. Tot nog toe weet ik niet welk soort dit geweest kan zijn. Het was vrij rustig weer, doch verder het binnenland in, begon er wat remous te komen.

Toch maakten we een zeer vlotte reis tot aan de straat van Hormuz. We zien dan reeds de eilanden Larak en Hormuz voor ons en links is de kust van Arabië ook duidelijk zichtbaar. Dan begint de oliedruk wederom kuren te vertoonen, doch eventueel konden we rustig op twee motoren doorvliegen.

Met een zeer zwak windje in den rug vliegen we langs Hormuz op de kust aan en zien reeds in de verte Bender Abbas liggen. Het vliegterrein aldaar is een gedeelte van de woestijn. Dichterbij gekomen zien we reeds een vliegtuig staan; dat moest natuurlijk Könnecke zijn met zijn Kaspar-vliegtuig „Germania”. Het terrein is vrij groot, doch nogal oneffen hetgeen voor de F. VII met zijn groote wielen geen bezwaar is.

Bij de landing worden we verwelkomd door den Engelschen Consul Richardson, die ons uitnodigt zijn gasten te zijn. Even later komt Dr. Mackay het terrein op. Zooals overal vroeg ik ook hier of er iemand was, die postzegels verzamelde, om op deze wijze te kunnen ruilen. Dr. Mackay bleek een groot liefhebber te zijn.

Hij nam me mee naar huis en greep flink in zijn doubletten van Perzië. Daarna een whisky soda en weer naar het terrein om te zien hoe het stond met het bijvullen. Daar waren ze flink mee bezig. Dan zie ik plotseling een zeer lang en een zeer kort man op me af komen: Watt en half Watt? Neen, hoewel hun gestalten er iets op gelijken. Het is Könnecke met zijn telegrafist Herrmann. Direct nam ik maatregelen voor een foto, omdat dit een aardige herinnering zou zijn. Daarna had ik een lang onderhoud met hem. Hij vertelde mij van zijn Oceaanvlucht. Het is u natuurlijk bekend, dat hij boven Engeland terugkeerde. Hijzelf vond het nogal „kolder” doch wilde het dien eenen keer wel probeeren. „Maar nooit meer” voegde hij er aan toe.

Daarna vatte hij het plan op om een recordvlucht te maken naar het Oosten. Dat was beter gezien. Zoo startte hij in Keulen en kwam tot... Angora. Wat heeft die man een veine gehad, dat hij niet den Oceaan overgevlogen is, want Keulen—Angora is ongeveer 2700 K.M., dat is de helft van de breedte van den Oceaan. Later verzamelde ik zoowel in Bagdad als in Aleppo nadere gegevens over Könnecke's lotgevallen, die ik volledigheidshalve reeds nu laat volgen.

Het landingsterrein in Angora is buitengewoon slecht, zóó slecht zelfs, dat de Turksche regeering den wensch had uitgesproken, dat ik er niet zou landen. Vandaar dat vriend Könnecke slechts een kleinen afstand kon laten volgen en dus vloog hij naar Aleppo, ongeveer 750 K.M.

Blijkbaar wist hij Muslimie niet te vinden, want hij landde met veel geluk ongeveer 20 K.M. van Aleppo in het vrije veld. Een der officieren, dit het toevallig gezien had, deed mij het verhaal.

Van zijn landingsplaats af, wipte hij over naar Muslimie. Daar werd, evenals van alle vreemde vliegers, een foto genomen, die ik bij mijn heenreis reeds gezien had. Van Aleppo ging de vlucht verder naar Bagdad en vandaar begon de ellende. Hij startte vol om een groot traject af te leggen.

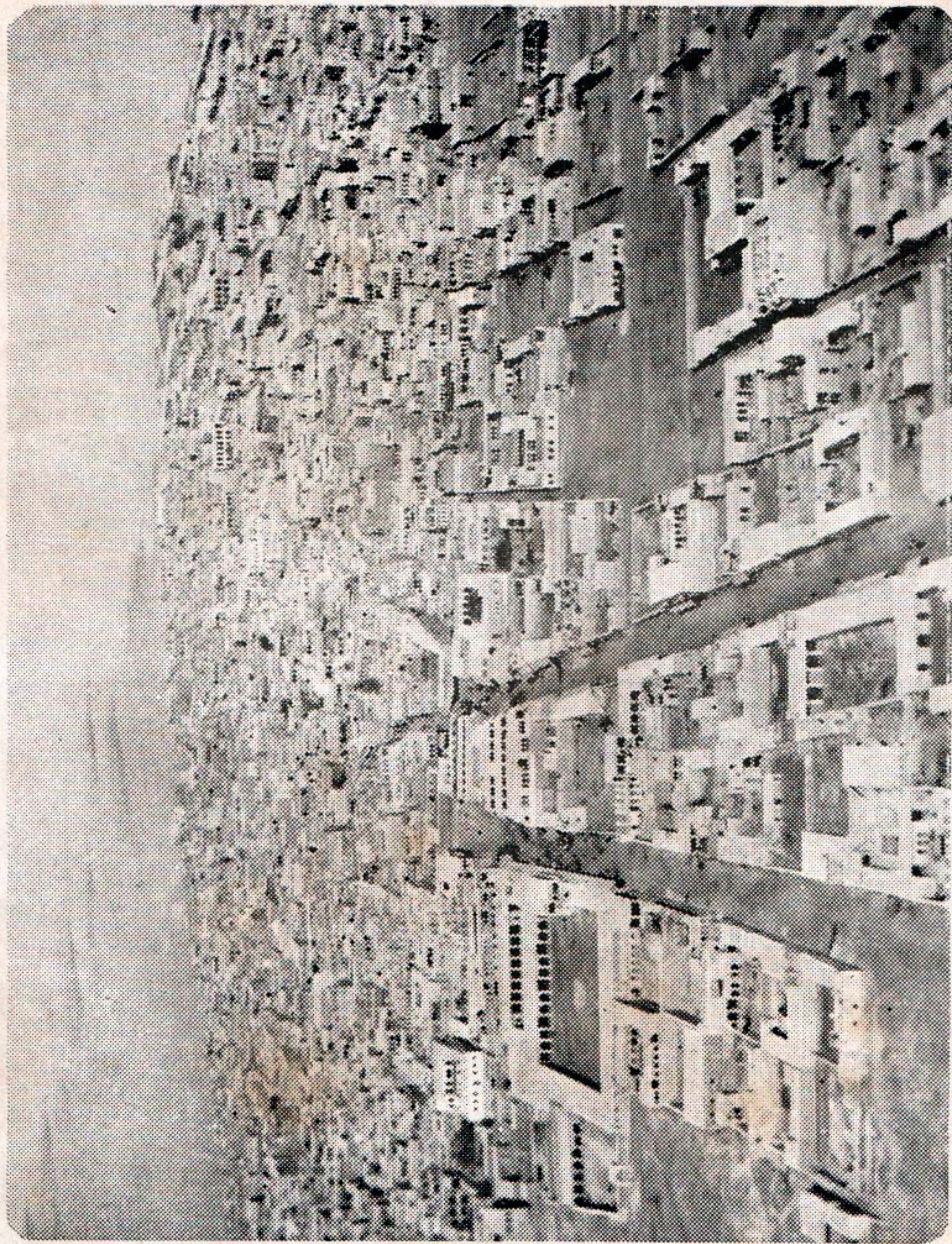
doch de motor werd te warm. Hij had er nl. niet aan gedacht om tropen-koelers mede te nemen. De motor stopte toen hij juist even in de lucht was. Hij draaide nog vlak over een paar hangars, kwam met telegraaflijnen in aanraking en stortte neer. De machine werd flink beschadigd. Hijzelf en zijn telegrafist mankeerden niet veel, doch zijn passagier was vrij ernstig gewond: die brak een paar ribben.

Dit gaf meteen een kijkje op de zeer onvoldoende voorbereiding van deze vlucht. U moet niet denken, dat de machine berekend was op lange vluchten. De gewone tanks waren „voldoende”. De hoeveelheid benzine, die meer noodig was, werd in gewone bussen meegenomen. Zijn passagier, graaf Solms, de financier van zijn vluchten, werd in een hoekje geplaatst op zijn hurken. Daarna werd elk gaatje, dat er overbleef, opgevuld met benzineblikken. Op deze wijze raakte de graaf bekneeld tusschen de bussen bij den val te Bagdad. En dit kostte hem een paar ribben.

Enfin, in Bagdad wisten ze raad. Een geheel nieuw achterstuk werd aan de „Germania” gebouwd met nieuwe stuurvlakken. Tevens werden de vleugels gerepareerd. De Engelsche commandant stelde Könnecke toen voor, in dienzelfden tijd den motor na te zien. Het bleek echter, dat deze hiervan niet gediend was. De motor was goed, en ondanks dat warmlopen zou hij toch wel goed gebleven zijn.

Hij had zelfs zooveel vertrouwen in den motor dat..... hij zonder mécaniciens al die vluchten maakte. Enfin, de Engelschen vonden het allang best. Het zou hem wel opbreken! Hij kon dan na een lang opont-houd eindelijk verder naar Basra en vandaar ging het nog goed tot Bender Abbas. Maar ook daar zou hij langen tijd worden opgehouden, want hij bemerkte, dat een van zijn zuigers gebroken was. Graaf Solms vond het welletjes en ging maar met de boot terug naar Duitschland. Met of zonder de kas heeft Könnecke me niet verteld.

Daar stond hij nu met een kapotten motor en zonder mécaniciens. Maar wat een geluksvogel was deze man! Wanneer zijn motor het iets eerder of iets later vertikt had, waren vrij ernstige ongelukken gebeurd. Hij gaf het echter niet op. In Bender Abbas was natuurlijk geen zuiger te repareren, dus vroeg hij er telegrafisch een uit Teheran. In dat gedeelte van Perzië bestaat nl. een civiele luchtdienst, die onderhouden wordt met Junkersvliegtuigen en Junkersmotoren. Daar de Germania ook een Junkersmotor had, kon men hem daar helpen. Eerst veel later, zelfs na mijn terugkomst in Nederland, las ik, dat hij gestart was en in Karachi aangekomen. Vandaar naar Allahabad schijnt het echter weer heelemaal te zijn misgelopen. Een roemloos einde van een buitengewoon slecht voorbereiden tocht, waarbij doorlopend gespeeld werd met de levens der bemanning.



Bushir in vogelvlucht. Het merkwaardige stadsbeeld is hier duidelijk zichtbaar.



Wij strijken op het vliegveld Schiphol neer.



Routekaartje van de „Postduif-vlucht”.

In Bagdad.

OOK Könnecke heeft mij na het relaas van zijn zonderlinge wederwaardigheden een raad meegegeven, toen ik hem vroeg naar den terugweg over Europa. Ik mag niet zeggen, dat me een betooverend beeld werd opgehangen. Wanneer het weer ook maar eenigszins onbetrouwbaar was, mocht ik — zoo zei hij — niet riskeeren de Alpen over te steken, doch moest over Weenen gaan. En verder? „In geen geval den Donau volgen, „dat is het graf van de Lufthansa”. Dit bleek daarom zoo te zijn, omdat er zeer veel mist in het dal hangt, waardoor elk oogenblik een botsing met rotswanden kan voorkomen.

Ik moest van Weenen af maar zien Noordelijk om de bergen heen te gaan, desnoods over Leipzig, doch vooral de lagere gedeelten nemen. Natuurlijk was ik hem dankbaar voor zijn advies.

Een eigenaardig geluid deed me plotseling opkijken. Het leek iets op het huilen van den wind om een hoekhuis. Toch was er betrekkelijk weinig wind, terwijl het zonnetje heerlijk scheen. Het eigenaardige geluid bleef aanhouden. Ik informeerde naar den aard van dat geluid en toen werd mij medegedeeld, dat dit de aankondiging was van een zandstorm. Waar moest die vandaan komen? Het landingsterrein ligt aan de kust en de wind was pal Zuid. Wij konden ons toen een idee vormen van het plotselinge van zoo'n storm. Zóó was het prachtig weer, doch binnen de halve minuut zagen we vrijwel geen hand voor oogen meer. Het zand joeg overal doorheen. Zoo vlug mogelijk brachten we de machine achter een gebouwtje in de luwte en dekten tevens de motoren af. Het geheel zal zoowat drie kwartier geduurd hebben, toen even plotseling de storm zich legde. Het was opnieuw mooi weer. De oliedrukregeling werd extra nagekeken, waarbij weer bleek, dat een drukmeter stuk was. We zijn toen tevens maar als instrumentmakers opgetreden, Elleman en ik. Het gelukte ons ieder een meter weer in orde te krijgen, zoodat we weer een der beide instrumenten konden monteeren.

De motoren werden geprobeerd en alles was in orde voor den start. We gingen toen met den heer Richardson naar huis, waar we een heerlijk

bad namen, om weer 't overtollige zand kwijt te raken en vervolgens haalden we in optocht de Ultraphoon, daar mevrouw Richardson en haar dochter er zeer veel belangstelling voor hadden.

Het diner was goed en werd in aangename stemming doorgebracht, waarna we vrij vroeg naar bed gingen.

's Nachts werden we door een flinke donderbui overvallen, terwijl het licht niet van de lucht was. Er kwam een zware bewolking op, doch regen bleef weg.

Hoewel de laatste 100 jaar in October nooit regen gevallen was, was er dit jaar, ongeveer 14 dagen vóór onze komst, een zware bui geweest. Ook nu was de natuur geheel in de war.

Den volgenden dag liet het weer zich niet mooi aanzien. Heilig en zeer zwaar bewolkt, hoewel de bewolking later zeer hoog bleek te zitten.

Ik had den koers geheel veranderd, omdat ik in regelrechte lijn naar Bagdad wilde. Echter bemerkte Elleman na ongeveer een uur vliegen, dat de rechter-oliekoeler lekte. Nu hadden we een reservekoeler bij ons en konden dus eventueel overal dit gebrek verhelpen. We zouden kunnen landen bijv. in Bender Muqam of Assalu of eenig ander terrein doch de mogelijkheid was niet uitgesloten, dat we daar bij den een of anderen Sheik gevangen zouden worden gehouden, totdat losgeld betaald was!

Deze inlichtingen kreeg ik reeds in Bender-Abbas. Dus besloten we maar rustig door te gaan naar Bushire. De koers werd op Bushire gesteld en na nog ruim twee uur gevlogen te hebben, kwamen we juist daar aan de kust uit. Na onze landing kwamen er direct vele auto's met Perzen, waaronder onze groote vriend, de politieman. Hij stond maar te buigen, met den rug van zijn hand tegen het voorhoofd en viseerde onze passen, terwijl Elleman vlug den koeler verwisselde. Even daarna kwam de charmante Monsieur Benjamin, een en al lach en gelukkig ons weer te zien. We moesten direct mede naar het Fransche consulaat, daar alles voor onze ontvangst in orde gemaakt was.

Hij trok een lang gezicht, toen hij hoorde, dat we onmiddellijk weer zouden opstijgen om naar Bagdad te gaan; smeekte ons letterlijk te blijven; er had nog nooit iemand zoo'n gunstigen indruk achtergelaten, als de Hollanders, en speciaal onze postvlucht had in Teheran bij de regeering „een goede pers”. Ook had hij ons gaarne een mooi aandenken aan Perzië willen aanbieden. Nu, ik verklaarde mij gaarne bereid, dat in Holland te ontvangen en gaf hem mijn adres.

Het afscheid was zeer hartelijk en hij vroeg ons, weer eens vlug terug te komen.

De vlucht naar Bagdad had een vlot verloop en kenmerkte zich door ...

niets bijzonders. We vlogen ditmaal iets anders, omdat ik me wilde overtuigen, dat er in Kut-el-Amara een landingsterrein was. Reeds uit de verte zien we inderdaad met groote letters den naam op het veld geschreven. Dan volgen we verder den Tigris, totdat we 10 K.M. Zuid van Bagdad het zeer groote militaire vliegterrein van Hanaidi zien liggen. Daar wij wisten, dat Bagdad-West een klein terrein was, had ik reeds Hanaidi gewaarschuwd. Bij onze landing werden we verwelkomd door Majoor Whistler, commandant der 55ste escadrille. Hij was zeer charmant en nam me dadelijk mede naar zijn bureau. Bij informatie bleek, dat de benzine en olie door de Asiatic gestuurd was naar het benzinedepot. Doch daar wisten ze er niets van. Dit was nu niet zoo heel erg, want benzine was er natuurlijk altijd te krijgen. Doch met de olie was het anders. Er werd ons mineraal-olie gebracht. Dit kon natuurlijk niet en dus overlegde ik met den majoor, wat ons te doen stond. Gelukkig gebruiken de Engelschen castroil, zoodat ik eventueel een hoeveelheid kon koopen, voldoende om naar Aleppo te gaan. „Doch we gaan eerst eens persoonlijk kijken in Bagdad. Misschien komt alles nog wel geheel in orde”, opperde de majoor en persoonlijk reed hij mij in een auto naar de stad van de duizend-en-een... stank. Het moet voor een ieder, die heeft hooren vertellen van Harun-al-Raschid en Sheherazade, een verschrikkelijke ontgoocheling zijn. Weet u, hoe dikwijls de Engelsche officieren in Bagdad komen? De majoor zat reeds een tijdlang op Hanaidi en dit was... de vierde maal.

We reden naar het telegraafkantoor om eenige berichten te verzenden. O. a. vroeg ik in Holland, om weerberichten te seinen naar Sofia en Belgrado. Toen het op betalen aankwam, had ik slechts ponden. En hiermede kon ik niets beginnen. De majoor had geen geld genoeg bij zich, doch plotseling riep hij me toe: „Wacht even” en verdween. Toen hij weer terug kwam, betaalde hij de telegrammen. Op mijn vraag, hoe hij ineens aan al dat geld kwam, zeide hij, dat hij het even geleend had in een officiersclub. Daarna gingen we naar den hoofdvertegenwoordiger van de Shell, om over de benzine-regeling te praten. Na lang delibereren verdwenen de heeren en lieten ons met de whiskyflesch alleen. Na een half uurtje kwamen ze terug met de mededeeling, dat ik de rest van den stock van Sir Alan Cobham kon krijgen. Zoo was ik dus weer geholpen. Er werd afgesproken, dat 's avonds om 9 uur de benzine gehaald zou worden en den volgende morgen de machine bijgevuld. Toen weer vlug terug naar Hanaidi om te baden en te verkleeden, waarna we aan tafel zouden gaan. We namen eerst nog een kijkje in den hangar, waar ik mijn valies uit het toestel nam, en tevens constateerde, dat de Ultraphoon ook verdwenen was. „O”, zei de majoor, „die hebben uw kameraden meegenomen naar de onder-

officierscantine. Dat zal me een fuif worden. Bent u niet bang, dat ze morgen een klein katertje zullen hebben?"

Ik antwoord trots: „Majoor, ik ken mijn menschen!"

Waarop hij mij bluft: „Jawel, maar mijn menschen kent u niet!"

Toen nam ik mijn valies op, om het in den auto te zetten, doch daar wilde hij niet van weten. Hij sloeg me bijna het valies uit de hand en nam het zelf op met de woorden: „Het is bij ons geen gewoonte, dat gasten hun eigen bagage dragen!" Ik moet erkennen, dat deze majoor van recipleeren wist. Voorkomend in alles was hem geen moeite te veel, waar het gold ons een genoegen te doen, en de gastvrijheid, die ik van hem ondervond, behoort almede tot de aangenaamste herinneringen aan de Postduifvlucht. Na een hartelijk afscheid vertrokken we uit Bagdad, maar helaas, ons kwelduiveltje — de oliedruk — begon zijn oude spelletje spoedig weer opnieuw.



Terug in Europa.

NAUWELIJKS waren we uit de stad van de duizend-en-één-dag vertrokken, of onze oliedruk begon weer terug te loopen. Terugkeeren was dus opnieuw de boodschap, doch juist in de bocht zien we den druk weer oploopen tot normaal. We vliegen dus door. In de woestijn krioelt het van de karavanen. Hier en daar zijn zeer duidelijk de karavaanwegen zichtbaar. Wat meer naar 't Noorden zien we met flinke vaart twee auto's rijden in de richting Aleppo. Al spoedig doemt de stad in de verte op. We cirkelen even er boven, omdat we Aleppo nog niet gezien hadden, en verdwijnen dan in de richting Muslimie, waar we vlot landden. Wederom moeten we zeer lang taxiën voor we bij den hangar komen. Daar worden we ook nu opgewacht door kapitein Bertrand. De machine wordt binnengebracht en bijgevuld om den volgenden dag weer een groote etappe te kunnen maken.

In dien tusschentijd worden wij onthaald op een glas pagne en wordt ons getoond, dat ook wij thans in de „Ahnengallerie" zijn opgenomen.

Een der officieren, luitenant Lenoir, die mijn foto's zag, vroeg me, of hij er afdrukken van mocht maken. Op deze wijze kreeg ik tevens een serie afdrukken in mijn bezit. Daarna werden uit alle hoeken en gaten grammofoons te voorschijn gehaald. Dat was natuurlijk weer voor ons het sein om hen te „bluffen" met de onze. We hadden een genoeglijken middag, die eindigde met een tocht per zijspan naar Aleppo, omdat ik verscheidene telegrammen te verzenden had. Ik had toen de gelegenheid, iets meer van de stad te zien. Deze is heel wat mooier dan Bagdad. Er is veel meer Europeesch vertier, terwijl de gebouwen ook veel mooier en grooter zijn. Ook de citadel ligt er heel aardig in het midden der stad.

Juist wilde ik weer vertrekken, toen ik een telegram kreeg uit Holland, met het verzoek mede te deelen of ik Vrijdagmiddag zou kunnen aankomen. Daar kon ik natuurlijk niet op antwoorden, daar ik eerstens niet wist, wat de volgende dag mij zou brengen en tevens welk weer in Europa te verwachten was. Want Europa is altijd het slechtste gedeelte met het oog op

misten, die verderop niet meer voorkomen. Na terugkomst kon ik me lekker opknappen op de kamer van luitenant Lenoir om daarna gezellig te gaan eten met den commandant Guichard en zijn officieren.

Hier werd mij o. a. een staaltje verteld van de wreedheden der Druzen. Een tijdje geleden waren een paar Franschen in hun handen gevallen. Ze werden vriendelijk ontvangen en men gaf hun volop te eten en te drinken. De Franschen zullen zeker wel gedacht hebben: „Eh bien, nous sommes bien tombés”. Doch hoe zouden de arme kerels zich vergissen. Want bij wijze van dessert werden hun hoofden eenvoudig afgeslagen, waarna hiervan mededeeling werd gedaan aan den Franschen commandant. Een strafexpeditie heeft natuurlijk geen zin, want wie weet, waar en wanneer 't gebeurd is? Daarom werd ons ook aangeraden om niet te landen in de buurt van menschen en tevens, mochten er menschen komen, gewoonweg het vuur te openen met onze parabellum.

Ik besloot ditmaal, niet te overnachten in Aleppo, doch in het stations-hotelletje. Na een gezellig partijtje bridge begaf ik me eindelijk naar mijn kamer. Den volgenden morgen aan 't ontbijt kwamen de klachten los. Elleman had last gehad van minder vroolijke beestjes, ik zelf ook, doch Frijs! Of het kwam door zijn gezonde kleur, weet ik niet, doch de beestjes hadden bij hem werkelijk een feestmaaltijd gehouden. De uitdrukkingen, die hij zich liet ontvallen, waren alle in goed verstaanbaar Hollandsch. Doch alle gekheid op een stokje, dagen lang hadden wij er last van. Bij informatie bleek dit een doodgewoon iets te zijn in Muslimie.

Onder goede voortekenen vertrokken we naar Europa. Zouden we zoover komen? Niemand kon daar eenig antwoord op geven. Sofia was ongeveer 1450 K.M. weg en zou gemakkelijk te bereiken zijn, indien het weer medewerkte. Hoewel we tot aan den nek toe vol benzine zaten, steeg de duif direct flink tot 1500 M. hoogte en konden we in rechte lijn over den Giaur Dagh. Toen over de Golf van Alexandrette en daarna richting Taurus. Het was vrijwel wolkenloos en zoo konden we al in de verte dit hoge gebergte onderscheiden. We bleven klimmen tot 2500 M. hoogte en behoeften ook ditmaal niet door den pas te vliegen.

Toen we deze groote hindernis achter ons hadden, hoopten we wel tot Sofia te kunnen komen. We passeerden achtereenvolgens weer dezelfde duidelijk herkenbare bergtoppen en zoutmeren, totdat we in de buurt kwamen van den Boz Dagh. In rechte lijn vliegend zouden we door een geweldig zware regenbui moeten. We besloten liever wat om te vliegen om de schroeven te sparen. Door het dunste gedeelte van de bui kwamen we weer in het goede weer.

In de verte lag daar Es Keshehir, zeer eigenaardig gebouwd en bestaande

uit twee eigenlijk geheel afzonderlijke stadjes. Zoo uit de lucht, ziet het er aardig uit.

Van Es Keshehir naar de kust van de Zee van Marmora is nog slechts „een stapje”. Met goed weer verlaten we de kust. Ik zeide tegen Frijs: „Tot nog toe is het goed geweest; je zult zien, dat Europa beroerd is.” En hoe waar bleek dat te zijn!

Even buiten de kust moeten we dalen tot 100 M. We kwamen nu weer in den regen, terwijl we bemerkten, dat er een flinke storm stond. Daar wij boven het water geen drift bepalen konden, terwijl daardoor de koers natuurlijk niet zuiver te controleeren was, stuurde ik recht Noord, zóó, dat er geen drift meer was.

We moeten zoo altijd op de kust komen. Maar waar? Het beste is maar, net zoo lang door te vliegen, totdat we aan de eenige spoorlijn komen naar Constantinopel. Na vrij langen tijd bereikten we die inderdaad, maar we hadden nogal wat tijd verloren, terwijl we nu nog meer zullen verliezen, daar we de rechte lijn verlaten hebben. Zoo laag vliegend, is oriëntteering in dit gedeelte zeer moeilijk. We volgen de spoorlijn, totdat we een duidelijk herkenbaar punt zien en zetten dan weer koers naar Adrianopel. De wind speelt met ons. Links zien we aan den rook, dat we wind tegen hebben. „Neen,” zegt Frijs een oogenblik later, „we hebben hem mee, zie maar!” En werkelijk, aan de rookpluimen te zien heeft hij gelijk.

Van Adrianopel gaan we in rechte lijn naar Philoppopel, waar het weer wat opklaart. Vandaar is de weg naar Sofia eenvoudig. We vliegen langs de prachtige moskee en gaan in de richting van Bozurice. Op 5 M. hoogte vliegen we even over het terrein en geven dan 't teeken, dat we doorgaan!

Het weer laat zich nogal goed aanzien, daarom nemen we den kortsten weg door het hoogland van Servië. We laten Nisj ver links liggen en komen eindelijk bij de monding van de Morawa op den Donau. Dan is het nog maar een klein oogenblikje, vóór we vlot landen op het terrein te Pancevo.

We worden verwelkomd door een beambte van de Cidna. Pancevo is nu uitsluitend civiel terrein. De militairen zijn tegenwoordig te Novisad, even verder dan Belgrado. Direct wordt met de vulling begonnen, terwijl ik met den Cidna-man meega naar Pancevo. Allereerst hotel besproken en toen naar het telegraafkantoor. Dat was me een fraaie vertooning. Ik stuurde telegrammen naar Aneta (den Haag en Batavia), verder nog eenige naar Soesterberg. Tevens informeerde ik naar het weerbericht uit Holland. Dit was niet aangekomen. Toen kwam de groote moeilijkheid. Ik moest eerst een oude jongejuifvrouw, die de telegrafiste bleek te zijn, aan het verstand brengen, waar Batavia lag. Eindelijk was het haar duidelijk, dat dit op Java was. Maar wat en wie van Java dan wel? Ook dat kostte een zee

van tijd. Hoofdschuddend deelde de dame mij mede, dat ze in de acht jaar, dat ze daar zat, nog nooit naar Azië had getelegrafeerd.

Een tweede moeilijkheid was de code-uitdrukking *A m s t e r d a m w a r d*. „Dat zijn twee woorden,” beweerde ze. Ik telde haar eenige malen voor, dat het slechts 13 letters waren. Toen keek ze me wantrouwend aan en vroeg: „Wat beteekent dat woord dan?” Ik antwoordde: „Direction d'Amsterdam”. „Ha!” riep ze uit, „ziet u wel, dat ik gelijk heb? „Direction” „Amsterdam”, dat zijn twee woorden!” Nadat nog toegevoegd was aan 't adres: „Java”, zou ze dan het telegram maar verzenden.

Of de rekening klopte, heb ik niet kunnen controleeren, doch ik heb zoo'n idee, dat ik behoorlijk ben afgezet. In het hotel teruggekeerd, bestelde ik meteen maar drie groote kippen om den volgenden morgen mede te nemen. We sliepen als rozen en werden tijdig gewekt. Er was ons n.l. medegedeeld, dat het alleen mogelijk was vóór zessen te starten of ná negenen, daar er anders mist zou zijn. Deze keert dagelijks terug uit het Donaudal. Nu, wij zouden dan maar om halfzes weggaan. Doch we kregen nog vóór we slapen gingen, een boodschap, dat we in elk geval op de douane moesten wachten. 's Morgens, met een meer dan aftandschen auto, reden we eerst even bij den douanier aan. Deze was nog niet op. „Stuur den wagen dadelijk maar even terug!” Nu, dit deden we, terwijl we de motoren dien tijd lekker warm zouden laten draaien. Juist willen we starten, als we bemerken, dat de oliekoeler links scheurt. Direct wordt een andere koeler gemonteerd, en ik kijk vol bezorgdheid op mijn horloge. Het is reeds tegen zessen. Dan komt de douanier. Ik ga naar hem toe, stel me voor en geef hem een Amerikaanschen handdruk (50 dinar), waarop hij me zeer vriendelijk mededeelt, blij te zijn, het vertrek van zoo'n „bekend man” mee te mogen maken. Een voorbeeld ter navolging??

Als het 6 uur is, zijn we nog niet klaar. We zien reeds, dat het heilig wordt. Eindelijk kunnen we dan starten, toch nog een half uur te laat.



Behouden thuis!

ZOOALS ik al vertelde, hadden de Serven ons benauwd gemaakt voor den mist, die, gelijk zij zeiden, altijd tusschen zes en negen 's morgens het starten bezwaarlijk maakt. Weten die veel van mist! Ik zou ze wel eens willen inviteeren om bij ons in het winterseizoen den mist eens te komen bewonderen. Daar is de hunne maar kinderspel bij! Enfin — hoewel wij een half uur te laat vertrokken, was er dien morgen ondanks alle pessimistische voorspellingen geen zier van mist te bekennen. In vijftien seconden startten wij en verdwenen in Noord-Westelijke richting, eerst nog even boven het militaire vliegterrein Novisad (of Neusatz) en dan..... naar Weenen! Telegrafisch hadden wij meegedeeld daar ongeveer 4 uur te zullen komen. Alle omstandigheden werkten mee om ons aan een goed humeur te helpen. De wind zat ons in den rug, tijd hadden we te over, en Weenen kenden we geen van drieën, zoodat we er graag eens uit de hoogte op wilden neerzien. In de buurt van de Plattensee begon het intusschen toch mistig te worden, zoodat we ons kompas te baat moesten nemen. Ten Oosten van Weenen bereikten wij den „schönen blauen Donau“, en zagen hier en daar weer grond. Dan komt de groote teleurstelling: de stad ligt in een mistbank. Van Weenen hebben we niets gezien! Dan maar verder, langs de rivier tot Passau en vandaar..... naar Schiphol.

Het zou onze laatste dag zijn. Op 1 October waren we weggegaan, Vrijdag 28 October moest de Postduif volgens het vooraf beraamde vliegplan Schiphol weer bereiken. Wolkenloos was de hemel en het weer werkte prachtig mee. Zelfs de grondmist trok op en pijlsnel schoot de Postduif door de heldere lucht. Even geeft het Zuid-Duitsche bergland nog wat oriënteringsmoeilijkheden. Herkenbare punten zijn er bijna niet en daar weg, rivier en spoorlijn hier vrijwel voortdurend gecombineerd voorkomen, geeft ons ook dat geen houvast. Geruimen tijd vliegen we zonder eenige aanwijzing verder, tot we plotseling het West-Duitsche industriegebied herkennen.

Essen! De Postduif zeilt over de talrijke rookende fabrieksschoorsteenen en wij voelen met klimmende spanning het einde naderen.

Nijmegen! We zijn weer boven vaderlandschen grond. Een paar maal cirkelen we boven de stad. Dan zal men ons herkennen en Schiphol waarschuwen.

Elst! Zoowaar — we komen straks veel te vroeg aan. Elleman duwt

me een papiertje in de hand met er op gekrabbeld: „Zullen we de kist in Soesterberg eerst even een beetje gaan schoonmaken?” Het idee is zoo gek niet, maar 't weer wordt slechter en bovendien vertoont onze olietemperatuur van den rechtermotor kuren: ze is abnormaal hoog. Loopt het lager er uit? Mogelijk wel, en wie weet of we dan in Soesterberg den motor weer aan 't loopen zullen krijgen?

Soesterberg! We zijn de pyramide van Austerlitz voorbij en jagen op maar vijf meter hoogte over het vliegveld. Verder! Verder! Daar is de spoorlijn Utrecht—Amsterdam! Ginds wordt de stad al zichtbaar, steeds duidelijker. Even nog — we zijn er boven, de Postduif vliegt over de gasfabriek rechtdoor tot boven het Leidscheplein. De laatste bocht — naar Schiphol.

Eenige minuten later raakten onze wielen den grond. Vlot landde de Postduif vanwaar zij vier weken te voren opsteeg. Een Nederlandsche recordvlucht was geëindigd.

* * *

Vóór ik nog een enkele opmerking maak over de beteekenis van onze Indië-vlucht, moet ik mij kwijten van twee plichten: één jegens mijn lezers, die wellicht prijs stellen op een overzicht van de door ons gevlogen trajecten en de gemaakte tijden, en één..... jegens mijn beide tochtgenooten, Frijs en Elleman. Zij hebben de rollen, die hun waren toegedacht, op de voortreffelijkste wijze vervuld, en zich geheel gegeven aan hun dikwijls moeilijke taak. Het welslagen van onzen tocht is voor een belangrijk deel mede aan mijn beide makkers te danken.

En hier volgt dan het lijstje van onze trajecten en tijden:

HEENREIS.

1. Amsterdam—Sofia	1860 K.M.	10 u. 41 min.
2. Sofia—Aleppo	1500 „	7 „ 58 „
3. Aleppo—Bushire	1600 „	7 „ 51 „
4. Bushire—Karachi	1800 „	9 „ 32 „
5. Karachi—Allahabad	1550 „	9 „ 05 „
6. Allahabad—Calcutta	800 „	6 „ 10 „
7. Calcutta—Bangkok	1720 „	9 „ 25 „
8. Bangkok—Singapore	1700 „	8 „ 46 „
9. Singapore—Batavia	1100 „	6 „ 21 „

Totaal 13.630 K.M. 75 u. 49 min.

Gemiddeld per dag: 1514 K.M., gemiddelde snelheid per uur 179.7 K.M.

TERUGREIS.

1. Batavia—Singapore	1150 K.M.	6 u. 17 min.
2. Singapore—Bangkok	1700 „	9 „ 04 „
3. Bangkok—Calcutta	1720 „	9 „ 23 „
4. Calcutta—Allahabad	800 „	4 „ 40 „
5. Allahabad—Karachi	1550 „	8 „ 56 „
6. Karachi—Bender Abbas	1250 „	6 „ 47 „
7. Bender Abbas—Bagdad	1450 „	7 „ 57 „
8. Bagdad—Aleppo	800 „	4 „ 35 „
9. Aleppo—Belgrado	1850 „	10 „ 30 „
10. Belgrado—Amsterdam	1600 „	9 „ 32 „

Totaal 13.870 K.M. 77 u. 41 min.

Gemiddeld per dag: 1387 K.M., gemiddelde snelheid per uur 178.5 K.M.

* * *

En tot slot dan: een „nabetrachting”, waarbij ik mij tot enkele opmerkingen zal bepalen. Daarbij moet onze vlucht beschouwd worden in verband met die van Van der Hoop en van Geysendorffer.

De eerste vlucht was zuiver een studievlucht. Vandaar dat de tijd er absoluut geen rol behoefde te spelen. Trouwens, het aantal vliegdagen was zeker niet ongunstig te noemen. Toen de tweede vlucht zou plaats hebben, de eerste passagiersvlucht heen en terug, was de stand der aviatiek weer zoodanig gewijzigd, dat tevens geprobeerd kon worden den tijd aanmerkelijk te verkorten.

Onze vlucht had, na die van Geysendorffer, veel tegenstanders.

Dezen beweerden, dat de vlucht niet meer noodig was. Doch mijns inziens waren er redenen te over om de vlucht wel degelijk van belang te achten en wel in hoofdzaak de volgende:

1o. De vlucht zou gemaakt worden met een 3-motorig toestel.

Wat had men voor gegevens? O, ja! Er waren reeds drie vluchten gemaakt, door Byrd naar de Noordpool en over den Oceaan, en door Maitland over den Stillen Oceaan, doch dit waren alle drie speciale vluchten. Een „reis” was met een meermotorige Fokker nooit ondernomen. Hoe zou het toestel zich houden bij dagelijksch gebruik? Ziedaar een zeer voornaam punt dat door onze vlucht opgehelderd zou worden.

2o. De vlucht zou dienen om voor de eerste maal officieel post heen en terug naar Indië te vervoeren. Hierdoor zou een antwoord ruim 1 maand eerder in Holland kunnen zijn dan per gewone mail. Alzoo een besparing van ruim 50%! Dat er van deze gelegenheid vooral uit Indië gebruik

gemaakt is, heb ik in het voorgaande al meegedeeld. Een aardig voorbeeld werd mij verteld door den directeur der Kon. Petroleum Mij. den heer De K o k. Deze had n.l. met de „Postduif” een brief gekregen van prof. mr. A. S. O p p e n h e i m uit Batavia, waarin deze inlichtingen vroeg teneinde die in een vergadering te bespreken. Doordat deze inlichtingen telegrafisch verstrekt werden, kon de bedoelde vergadering reeds 14 dagen na mijn vertrek uit Batavia plaats hebben!

30. Waar aan alle kanten record vluchten gemaakt werden en Nederland nog geen enkel record te boeken had, moest deze vlucht tevens dienen om ook eens een record op Nederlandschen naam te vestigen. Wij hebben dit gedaan door een daggemiddelde, dat vrij wat hooger is, dan dat van B r o c k e n S c h l e e, die het tot nog toe op hun naam hadden.

En thans rijst de vraag: „Hoe zal in de toekomst een verbinding met Indië onderhouden moeten worden?”

Het antwoord zal moeten luiden: „Dag- en nachtvluchten over kleine étappes met verschillende toestellen”.

Groote étappes kunnen niet gevlogen worden, omdat dan te veel gewicht wordt ingenomen door brandstof. Om den verloren tijd in te halen moet er dus ook 's nachts gevlogen worden. En men moet van 't eene toestel in 't andere kunnen overstappen, eveneens om tijdverlies te voorkomen.

Daarvoor is echter noodig een zeer goed georganiseerde grond-dienst: terreinen met hangars, werkplaatsen, nachtverlichting en radio-peil-stations om toestellen veilig daarheen te loodsen waar landing altijd mogelijk is door 't ontbreken van mist.

Daarom is er nog veel te doen, teneinde de terreinen in Engelsch-Indië te draineeren, zoodat ze ook bruikbaar zijn in den natten moesson.

Toch moet eerst met kracht worden ter hand genomen de instelling van een vliegdiens in Indië. Het toestel, dat hiervoor in aanmerking komt is mijns inziens alleen de 3 motorige Fokker F VII met Siddeley Lynx of Wright Whirlwind.

Wat het financieele gedeelte van onze postvlucht betreft: dat is zeer gunstig uitgevallen. Stellig was deze Indië-vlucht de goedkoopste. Want met alle uitgaven van voorbereiding, reiskosten, verblijf in Indië, salarissen, premies, uitrustingskosten der bemanning en verzekeringskosten van vliegtuig, motoren en mecanici en blijven de totaalkosten beneden de f 50.000.

Daarom: ik geloof dat ons werk niet vergeefs is geweest, en ik hoop, dat het bijdragen zal tot spoedige verdere ontwikkeling van een vaste luchtverbinding met Indië, die elken rechtgeaarden Nederlander ter harte gaat.

VERSCHENEN:

LANGS DE LIJNEN VAN HET LEVEN.

EEN BOEK OVER DE OPVOEDING
ONZER KINDEREN

door

Prof. R. CASIMIR.

Voor elken ouder, paedagoog en in het algemeen voor een ieder, die invloed uitoefent op de vorming van het kind, bevat dit werk

**EEN SCHAT VAN DESKUNDIGE EN
GOEDE RAADGEVINGEN.**

Het boek, dat 160 pagina's beslaat, bevat tal van kostelijke illustraties van den bekenden teekenaar *Dr. Louis Raemaekers* en is — fraai gebonden — voor den prijs van

f 1.50

verkrijgbaar bij *H. J. W. Becht* te Amsterdam
en bij den boekhandel.

De Telegraaf

meer dan 100.000 betalende abonne's



DE COURANT Het Nieuws van den Dag

meer dan 230.000 betalende abonne's



Nederlands grootste bladen