

UIVERLEPEL

Prijs 12.25

KONINKLIJKE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ



DOUGLAS

NAVIGATIE-DAGBOEK PH-AJU

MC. ROBERTSON MELBOURNE RACE NAAM: **UIVER**

VLUCHT NO.

BEMANNING:

GEZAGVOERDER **PARMENTIER**
2^e BESTUURDER **MOLL**
RADIOTELEGRAFIST **VAN BRUGGE**
WERKTUIGKUNDIGE **PRINS**

MILDEN HALL

VERTREK AMSTERDAM **20 OCT. 1934**
AANKOMST MELBOURNE **24 OCT. 1934**
VERTREK MELBOURNE **1 NOV. 1934**
AANKOMST AMSTERDAM **21 NOV. 1934**

DATUM: *23/ October*
VLIEGTUIG: *PH-AJU*
RADIOTELEGRAFIST: *C. van Brugge*

TRAJECT VAN *Charleville* NAAR *Albury Melbourne*

No. *7*

RADIOTELEGRAFIE

Golf- frequentie	Tijd GMT	BIJZONDERHEDEN	Roep- en Naam station	Weerbericht of Peiling	O +	Werking steer	Navig. en Radio toestellen	Technische aankomst	Weerbericht	Vliegplan	Logboek en verrichting
<i>0955</i>		<i>start Charleville</i>									
<i>1030</i>		<i>gke peer Ruure luchtstoringen vliegen langs uitgestrekte onweersbuien</i>									
<i>1130</i>		<i>antenne uit. oorspronkelijke luchtstoringen onmog- lijk verbinding te krijgen.</i>									
<i>1410</i>		<i>traag gke aan</i>									
<i>22</i>		<i>we are trying to give u bearings but qz qm qm</i>									
<i>24</i>		<i>try agn try agn urgent urgent gke? gke? fm</i>									
<i>30</i>		<i>gke imposs. (beer aware qm, try 223 (only are 223)</i>									
<i>35</i>		<i>keep west we are lighting ground at cootamundra</i>									
<i>40</i>		<i>x x x x x x try agn gke or wa veri urgent aan</i>									
		<i>blijf hem wepen op 600 m 900 meter. buitengewoon zware lichtstoringen. krijg in't geheel geen antwoord meer. Daar ver- binding absoluut noodzakelijk en de verbinding ook steeds onderbroken door wepende schepen, besluit S.O.S. te zenden</i>									
<i>1505</i>		<i>see light all dromes near Melbourne and shoot rockets. aan</i>									
<i>1536</i>		<i>you are reported over spacandanda off albury bearing 200 miles degrees 175 miles to Melbourne Albury 20 Cootamundra van</i>									
<i>20</i>		<i>geland albury race course</i>									

*Dit is in groote trekken het relaas van deze avond.
De omstandigheden beletten mij om van ieder ontrange
of verronden bericht aanteekening te maken. Had
ik wel iets anders te doen*

P. J. J. J. J.

De grote luchtrace Londen - Melbourne

TER GELEGENHEID van het honderdjarig bestaan van Melbourne in 1934 schreef de Australische fabrikant van suikergoed MacPherson Robertson de luchtrace Londen-Melbourne uit. Bij hem stond voorop de gedachte om te zien wie bij een maximum aan veiligheid de snelste verbinding tussen Engeland en Australië tot stand kon brengen. Terwijl de Nederlanders al verscheidene jaren op Java vlogen, was er van een geregelde luchtverbinding Europa-Australië nog geen sprake en werd slechts nu en dan door de een of andere stoutmoedige piloot een dergelijke vlucht ondernomen. Om ook de sportieve kant naar voren te zien gebracht, werd de wedstrijd verdeeld in twee afdelingen: een snelheidsrace en een handicaprace. In de snelheidsrace kwam het er op aan wie als eerste de eindstreep te Melbourne passeerde, bij de handicaprace telden tal van factoren zoals de totale vliegtijd, het gewicht van het vliegtuig en de lading en het vermogen van de motoren. Aan de deelnemende machines werden strenge eisen gesteld, vandaar dat ondanks 64 inschrijvingen slechts 20 vliegtuigen aan de wedstrijd deelnamen. De hoofdprijzen waren 10000 en 2000 Australische ponden.

Omdat de principes van MacPherson Robertson - veiligheid allereerst, gepaard aan zo hoog mogelijke snelheid - geheel strookten met die van de K.L.M. en omdat de K.L.M. Australië graag als een verlengstuk van de Holland-Indië lijn zou zien, besloot Plesman aan de monster-vluchtrace deel te nemen: met de F-36, een nieuwe 4-motorige Fokkermachine, die 'een vliegende slaapwagen' werd genoemd en met een geheel nieuw type verkeersvliegtuig, de DC-2 van de Douglasfabrieken in Californië, in tegenstelling tot de grotendeels houten Fokkers een geheel metalen machine met twee motoren, een intrekbaar landingsgestel en de nieuwste snufjes, ingericht voor 14 passagiers, twee piloten, een marconist en een steward. Aangezien in de zomer van 1934 bleek dat de F-36 niet tijdig klaar zou komen om daarmee voldoende proefvluchten te maken, besloot de K.L.M. uitsluitend met de Douglas DC-2, waarmee vliegerien Parmentier in Amerika al zeer geslaagde proefvluchten had gemaakt, mee te doen, zowel in de snelheidsrace als in de handicaprace. Ze stapte van het plan extra-benzinetanks in te bouwen af en besloot met de DC-2 PH-AJU, die 'Uiver' werd genoemd, een normale passagiers- en postvlucht te maken om te demonstreren hoe men met een goed uitgerust, modern verkeersvliegtuig op een aange-

K.L.M. ROYAL DUTCH AIR LINES - HOLLAND

PRJ 002259 Passageprijs/Fare 'FLASCO'

Naam v. d. Passagier Passenger's Name **FRITZ RASCHKE**

Van/From **LONDON** (Place of Departure)

Naar/To **MELBOURNE** (Place of Destination)

Overeengekomen Landingsplaatsen - Agreed Stopping places
Overeenkomstig dienstregeling As per Company's time tables

Naam en adres van de Verzendende K.L.M.
Name and address of Carrier
ROYAL DUTCH AIR LINES, THE HAGUE, HOLLAND
Machtschrift Company

Voor Vervoersvoorwaarden z.s. - For Conditions of Carriage see Bag

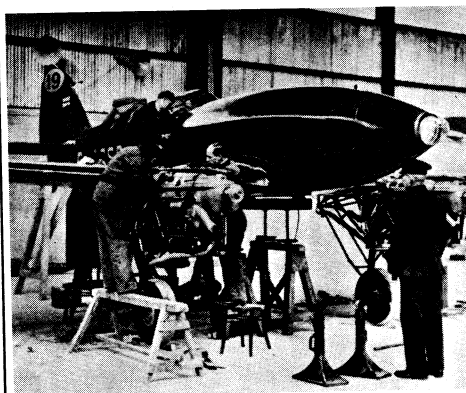
Geldig voor (Date) **20-10-34**
Valid for (Period) (Month) (Day) (Year)

Naam Service **K.L.M. AMSTERDAM**
Name of flight (Place of origin) (Place of destination)
THE HAGUE

Naam van vliegtuig (Date of issue) **15-10-34**
Name of aircraft (Date of issue)

Voor gezagvoerder For commander

400 Luchtweg en Luchtvaart
Hofweg 100, Luchtweg en Luchtvaart
Hofweg 100, Luchtweg en Luchtvaart



De Comet wordt startklaar gemaakt

name en gerieflijke manier snel, maar veilig van Londen naar Melbourne kan vliegen.

Nog een ander Nederlands vliegtuig werd ingeschreven, de 'Postjager' of 'Panderjager', een zeer snelle twee-motorige machine, ontworpen door Ir. Slot en gebouwd door Pander voor snelle postdiensten op Indië, die gevlogen zou worden door Geysendorffer, die Van Lear Black had gevlogen, nu 'uitgeleend' door de K.L.M. aan luitenant Asjes, met Pronk als telegrafist. De bemanning van de Uiver bestond uit vier bekwame kerels, die met elkaar al menige grote Indië-tocht hadden gemaakt:

Den ulegendarisch geworden Melbourne Race was als een jongensboek, dat echt is gebeurd. Daarom is het verkorte verslag hiervan bewerkt naar een in 1934 in grote opslag verspreid jongensboek uit de 'jeugdbibliotheek'.

Parmentier, Moll, de mecanici Prins en de marconist Van Brugge. Er gingen drie passagiers mee, de Duitse journaliste en aviatrix Thea Rasche en de Hollandse bankiers Glissen en Domenie, alsmede 256000 brieven.

Het vertrek

Zaterdag 20 oktober 1934. Vliegveld Mildenhall in Engeland, de startplaats. De belangstelling van de gehele wereld voor de monsterwedstrijd is enorm en tienduizenden mensen zijn reeds de vorige dag naar het vliegveld gekomen om van het vertrek getuige te zijn. De hele nacht heerst er een geweldige activiteit om de machines tot in de puntjes gereed te hebben. Onder het afsluiten van vaak fabelachtige weddenscapen worden de kansen der verschillende deelnemers besproken; over het algemeen worden de Nederlanders voor de gevaarlijkste concurrenten gehouden, voornamelijk door hun prima machines en hun jarenlange ervaringen, opgedaan op de Indië-route. Voor de snelheidsrace verwacht men veel van de drie speciaal voor de Melbournrace gebouwde Comets, waarvan een door het vliegersechtpaar Mollison en een ander door Scott en Campbell Black gevlogen zullen worden. De merkwaardigste deelnemer is een 20-jarige Australiër James Melrose, die van z'n moeder een heel klein vliegtuigje met een motor van slechts 120 pk heeft gekregen en die, om zo goedkoop mogelijk naar Londen te komen, uit Australië is komen vliegen!

Als een bleke schemering in het oosten de nieuwe dag aankondigt, beginnen op het met schijnwerpers verlichte vliegveld motoren te draaien. Een dondering van lawaai. Brullende geesten uit het nieuwe tijdperk der techniek, trillende vogels, die schreeuwend en grommend hunkeren naar de lucht.

Om half zeven start als eerste de rappe Comet der Mollisons, om de driekwart minuut stijgt een volgende machine omhoog, duizenden halzen rekken zich in spanning als te 6 uur 34½ minuut precies de Uiver schielijk vooruitsnelt

'Met de Uiver naar Melbourne' door Nor Heerkens

en met een korte, fantastisch snelle sprong omhoogvliegt. Die ochtend jagen twintig vliegtuigen over Europa. Snelheid. Steeds sneller.

In de cockpit

Boven het rustige ronken der motoren weerklinkt in de cockpit van de Uiver het getik der instrumenten. Toerentellers, oliemeters, benzinemeters, hoogtemeters, snelheidsmeters. Er hangt het tikken van de morsetekens van de marconist. Ze vliegen boven het Kanaal. Ze vliegen drieduizend meter hoog. Ze jagen over Frankrijk. Ze stijgen nog steeds. Zwitserland. De Alpen. Ze stijgen nog steeds. Ze suizen nu boven pieken en bergtoppen met sneeuw en ijs bedekt, omgeven door witte vachten van wolken. De passagiers zijn verrast. Ze zijn opgetogen, uitbundig van enthousiasme.

Maar in de cockpit is men koel. Is men nuchter. Daar gaat alles zakelijk en kalm zijn gang. Parmentier en Moll besturen een vliegende luxebus, bemand met passagiers, die voor hun snelheid betaalden. Met een massa brieven aan boord. Ernst in de luchtvaart. Een kwestie van cijfers.

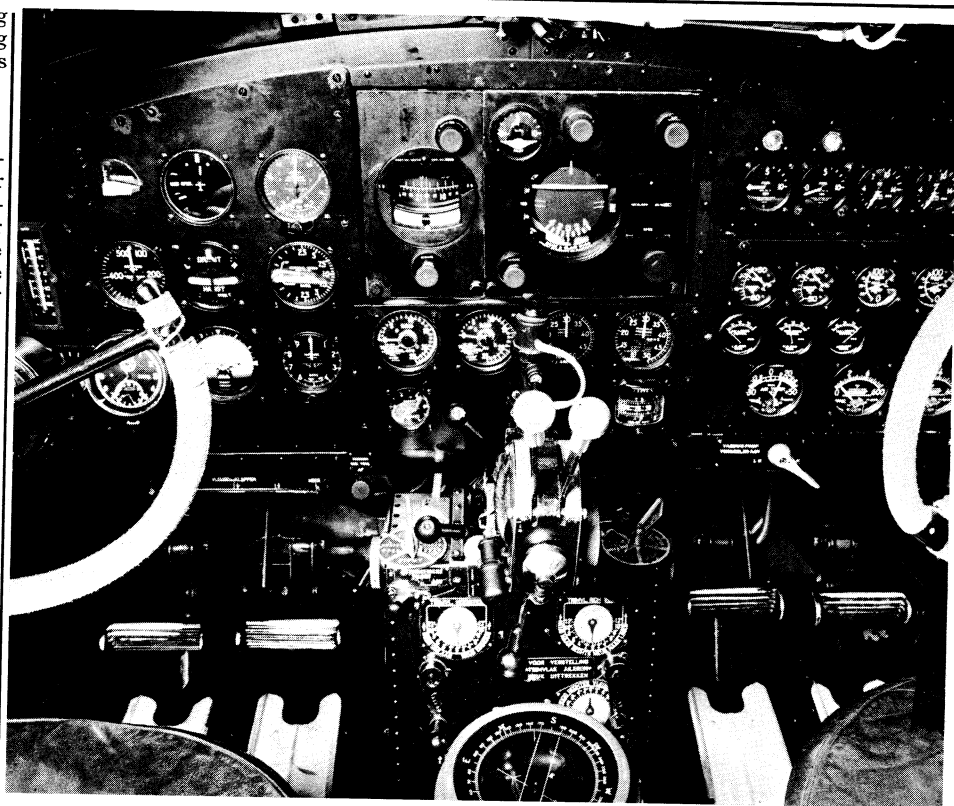
Het tijdperk van de vliegmachientjes van latten, zeildoek en een sputterende, nietige motor is voorbij. De tijd van de heldendaden van Jan Olieslagers ligt achter ons. Weg zijn de omgekeerde sportpetten, de romantische vliegerkleppen en de vuile motorjekker. Daar in de cockpit van de Uiver van de K.L.M. zitten vier mannen in prachtig, kraakzindelijk tenue. Ze zijn kalm. Het is alles becijferd en berekend hoe snel zij zullen vliegen. Er is zekerheid gekomen. Zakelijkheid, nuchter berekend verstand.

De Douglas DC-2 Uiver scheert niet meer vlak over de aarde, kerktorens, schoorstenen, bomen noch bergen vormen een dreigend gevaar. Zij hebben de hogere luchtlagen gekozen en als ze moeten landen, duwen zij de ronkende vogel met de neus naar de grond, boren zich door de wolken, zien de aarde op zich toegieren, zij liggen nu recht... cirkelen... een lichte schok, zij staan op de grond.

Rome! Tien minuten voor twaalf. Parmentier stapt uit. Z'n ogen tintelen schalks. Hij heeft een list gebruikt. Hij heeft Marseille, waar hij volgens de regels van de handicaprace had moeten landen rechts laten liggen en vloog in één ruk door naar Rome. Twintig minuten straftijd heeft hem dit gekost, maar hij heeft door de route af te snijden veertig minuten gewonnen en boekt dus nog een winst van twintig volle minuten voorsprong. Berekening. Cijfers. Getallen!

Waar zijn de Uiver en de Panderjager?

Mensen groepen voor de bureaux der K.L.M. bijeen, staan te turen voor de ramen der bulletinerende kranten, luisteren thuis, in hotels, in cafés naar de radio en de laatste berichten, die middag, die avond, die nacht. Die volgende dag. Over stad en land is een nerveuze spanning gekomen. Een roes. De Uiver en de Panderjager hebben in deze race heel Nederland in gedachten achter zich aan getrokken. Het is alsof iedere Nederlander voor zijn eigen gevoel in de cockpit zit en het stuur



omklemmt. In vele winkels is een routekaart uitgestald, met vastgeprikt miniatuurvliegtuigjes wordt aangegeven waar de vliegers zich volgens de laatste berichten bevinden, bulletins worden tegen de etalageramen geplakt. Er is een nieuwe ziekte uitgebroken: de Melbourne-race! De wereld vliegt. Holland vliegt. De Uiver en de Panderjager vliegen tegen de ganse aarde.

Zondag 21 oktober 1934. De kranten schreeuwen het met vette koppen uit. Snelheid! Snelheid! De radio-omroep trilt van nauwelijks bedwongen emotie! Snelheid! Snelheid! Er is sensatie. Er is spanning. Er is nog romantiek!

Het echtpaar Mollison ligt aan de kop. De Nederlanders volgen op de Comet van Scott en Campbell Black. Een Amerikaan zit hen op de hielen. Maar de Mollisons hebben tot dusverre getriomfeerd. Die hebben alle bestaande records omvergekegeld en zijn in één ruk doorgevlogen van Mildenhall naar Bagdad, een afstand aan een oceaanzucht gelijk. Zij hadden geen radio aan boord. De ganse zaterdag door heeft de wereld slechts kunnen gissen waar zij waren. Waren zij uit de koers? Waren zij neergestort ergens op een verlaten vlakte? Maar die zaterdagavond te half acht Nederlandse tijd precies streek hun razende Comet neer op het vliegveld van Bagdad. Toegejuicht door een menigte fanatiek-schreeuwende Arabieren. De zo sympathieke John en Amy Mollison stappen uit, vermoeid, versuft, verdoofd, hongerig, dorstig en nuttigen haastig een schielijk opgediend maal. Snelheid! Mecaniciëns springen als losgelaten honden op het toestel af, smeren,

kloppen, pompen. Twintig minuten nadien rollen de motoren hun gedonder over het vliegveld, een korte aanloop, een zee van lawaai, opnieuw zijn de Mollisons gestart, in de richting Allahabad. Snelheid! Snelheid! De nacht, de duizenden gevaren tegemoet. Nauwelijks zijn ze weg, of opnieuw dondert in Bagdad vanuit de donkere wolken motorengerommel neer en dalen Scott en Campbell Black. Dezelfde drukte, dezelfde haast, dezelfde schielijke start.

Door de nacht, over de Perzische bergen jagen de Engelsen voort, aan boord van een machine, die ze maar nauwelijks kennen. Bekrompen eng en nauw, een 'scheermesje met twee zitplaatsen'. Zonder radio, dus niet bekend met de ongunstig wordende weerberichten. Een waagstuk vol dreigende gevaren...

Met de regelmaat van een klok, met de securiteit van een trein vliegt de Uiver Bagdad tegemoet. De cabine is prettig verlicht. De heren bankiers zitten rustig te lezen, Thea Rasche staat aan het buffet en zorgt voor een verfrissing. In de cockpit van de Uiver, heerlijk verwarmd zit gezagvoerder Parmentier te sturen, naast hem Moll achterovergeleund, terwijl Van Brugge rustig aan de berichten werkt. Er is behaaglijkheid. Er is kalmte. Men reist in een moderne vliegende luxebus *Londen-Batavia in 52 uur*.

Maandagmorgen 22 oktober 1934. Holland leeft meer dan ooit, in een roes: De Uiver is in Batavia geland. In 52 uur, waarmee het beroemde record van de Pelikaan bijna is gehalveerd. Wie maalt er om voetbal? Wie denkt er aan politiek? Een nieuwe week is ingezet, maar wie

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

Op het vliegveld bij Batavia moet de bemanning naar de microfoon. Via de kortegolfzender van Bandoeng zullen zij hun stem laten horen in de duizenden binnenkamers van het vaderland. Parmentier spreekt het eerst. 'O, is Holland daar. Dat is fijn. Nu, we zijn zo-even aangekomen en we hebben een zeer vlotte reis gehad, er waren helemaal geen moeilijkheden. Alles is goed verlopen.'

Maar niet alle deelnemers aan de zware Melbourne-race ging het zo voor de wind. Een van de deelnemende vliegtuigen was tegen Italiaanse bodem te pletter geslagen, de beide piloten kwamen jammerlijk in de vlammen om. Het echtpaar Mollison zat met kapotte motoren op het vliegveld van Allahabad. Daar ook lag verlamd terneer de Panderjager...

Zes en dertig volle uren achtereen had hij de ogen van de ganse aarde op zich gevestigd gehouden door de dolle achtervolging, die hij over Europa en Azië had ingezet om de beide Comets, die hem vooruit waren in deze fantastische race te achtervolgen. Uur na uur won hij veld. Hij was sterk en snel, hij was geducht en gevreesd, hij was een der grote favorieten. Maar de pech, die boze geest, die de Panderjager reeds in het verleden had achtervolgd toen hij een dol-vlugge postvlucht ging volvoeren van Amsterdam naar Batavia en in Brindisi met ernstige motorstoring een noodlanding had moeten maken, diezelfde boze geest klemde het trotse vliegtuig te Allahabad in de greep van zijn noodlot.

Toen Geysendorffer bij de landing aan de

hefboom trok, waarmee het landingsgestel naar buiten moest worden gebracht, merkte hij tot z'n schrik dat een van de wielen niet in de juiste stand schoot. Hij trachtte op één wiel te landen...

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

Pas vijf dagen later zou de schade hersteld zijn, zou de Panderjager opnieuw opstijgen om de tocht naar Melbourne alsnog voort te zetten, maar kort na de start vloog het met een donderende slag met het landingsgestel tegen een tractor, die onverwacht opdoemde, op hetzelfde moment vloog de Panderjager in brand, de bemanning wist zich door uit de cabine te springen te redden van een wisse dood, hoog laaiden de vlammen op, met een knal vloog de benzinevoorraad in brand en van het prachtige houten toestel was na korte tijd nog maar weinig over. De Panderjager, in de volksmond de 'Pechjager' genoemd, was niet meer...

Waar is de Uiver?

Zondagnacht, 12 uur. In Singapore klimmen Scott en Campbell Black terug in hun nauwe cockpit. Ze zijn vermoeid, hebben sinds vrijdag-nacht nog niet geslapen. Ze hebben een voor-sprong op al hun concurrenten. Acht volle uren liggen zij op de luxe-Hollander voor. Maar een zware tocht ligt voor de boeg. Zwaar en uiterst gevaarlijk. In de duisternis van de nacht brullen de woeste, rollende golven van de Timorzee - Scott heeft een revolver bij zich om zich in geval van nood op het rubbervlot de door hem zo gevreesde haaien van het lijf te

houden. Over die Timorzee zullen zij jagen naar Port Darwin. Ze vliegen een storm tegemoet. De machine waggelt en schudt in de wind. Regen slaat over haar neer. Dan hapert een van de beide motoren en moeten ze urenlang vechten voor hun leven. Hun ogen raken verstaard, hun handen verdoofd, hun armen verstijfd en onmachtig...

Toch landen ze veilig in Port Darwin, waar ze door dol-enthousiaste mensen bestormd worden. Maar Scott ziet vermoeid en ernstig toe. Eén motor is stuk. Hij zal de race niet verder kunnen vliegen. Dodelijk vermoeid, kreunend en stijf klimmen ze uit de cockpit. Zij steunen op vriendelijk toegestoken armen, ze zijn geheel verdoofd. Maar dan stormen mecaniciens toe. Zij gaan proberen de kapotte motor te repareren...

'Scott heeft motorpech! Hij ligt in Port Darwin, motorpech!' Van mond tot mond ging de kreet. Holland sprong op. Men riep het elkander toe. De straten stroomden vol. Men las de telegrammen, men drong, men dwalde. Men las de bulletins van de kranten. Bij het dringen en duwen voor het K.L.M. kantoor op het Amsterdamse Leidseplein sloeg rinkelend een grote spiegelruit in duizend scherven.

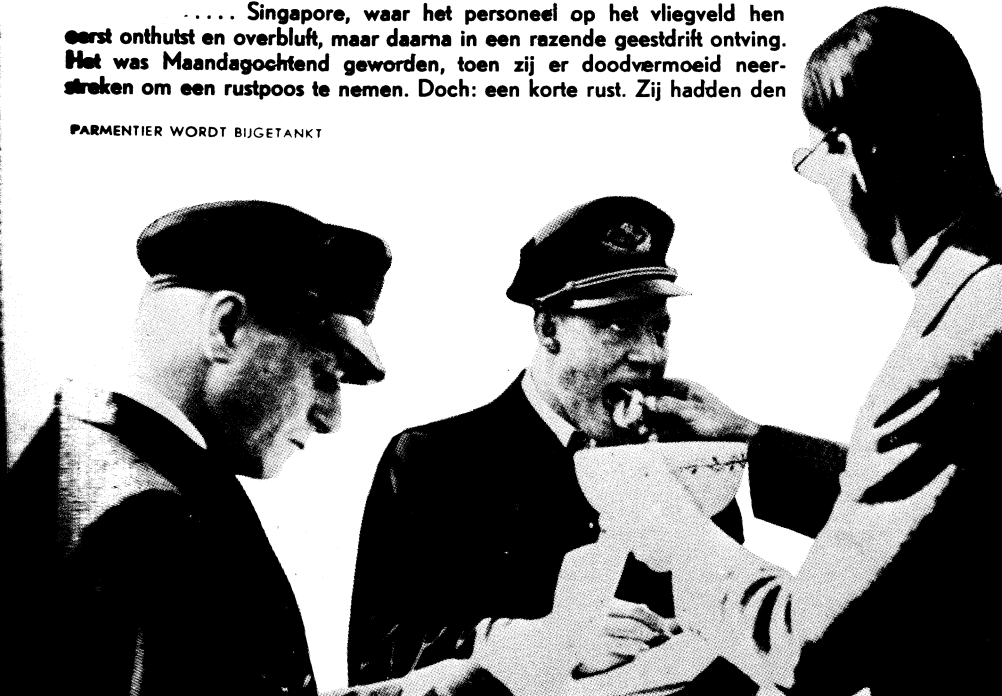
'Scott heeft pech! De Uiver zit hem op de hielen!' Zou het waar zijn? En zou de Uiver misschien winnen? Ook de snelheidsrace? Holland leeft hartstochtelijk met zijn piloten mee.

'Scott is opnieuw gestart!' De spanning stijgt. Waar blijft de Uiver?

'Safety first - veiligheid voor alles!' Onder deze leuze voerden intussen Parmentier en Moll hun luxe-kist door de lucht, achter de wilde racers in de Comet enige uren vóór hen.

..... Singapore, waar het personeel op het vliegveld hen eerst onthutst en overbluft, maar daarna in een razende geestdrift ontving. Het was Maandagochtend geworden, toen zij er doodvermoeid neerstreken om een rustpoos te nemen. Doch: een korte rust. Zij hadden den

PARMENTIER WORDT BIJGETANKT



'Met de Uiver naar Melbourne' door Nor Heerkens



De Uiver in Bagdad geland



Een draadloos overgebrachte foto van Parmentier en Moll met den Hollandsen Consul te Melbourne, die aan de bemanning het verheugende bericht van hun benoeming tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau mededeelde.

bedoeld had, geheel in de geest en naar de opzet, die hem voor ogen had gestaan.

Heel de wereld bracht hulde aan de K.L.M., die in die maand oktober 1934 precies vijftien jaar bestond en die op zo schitterende wijze bewezen had waartoe een voortreffelijk georganiseerde luchtvaartmaatschappij en een prima verkeersvliegtuig met een dito bemanning in staat zijn. De Uiver kreeg de eerste prijs in de handicaprace met een werkelijke vliegtijd van 71 uur 28 minuten, en bezette feitelijk de tweede plaats in de snelheidsrace. De tweede prijs in de handicaprace werd gewonnen door de jonge Australiër James Melrose met dat heel kleine, 120 pk vliegtuigje dat hij van z'n moeder had gekregen.

Met drie passagiers aan boord, die konden slapen, rusten en eten. Die zich verwarmden, zich konden verfrissen, die konden lezen en brieven schrijven naar huis. Ze vlogen met de regelmaat van een trein, de piloten zaten gemakkelijk geïnstalleerd, rustig en zeker. Ze hielden de seinen bij, de berichten, de vele vragen. 'Ze wisten precies waar die en die zich bevond, waar zij vlogen, met welke snelheid en hoe laat zij daar en daar zouden landen. Het was alles een kwestie van zakelijkheid, berekeningen, cijfers.

Toen ging een kreet over de wereld: Scott en Campbell Black zijn in Melbourne geland. Zij hebben de race aller races gewonnen!

Een lange nacht

De Uiver heeft het Nederlandse volk een kwade dinsdag bezorgd en die 22ste oktober 1934 zal niet gauw worden vergeten. Toen bekend was geworden dat de Comet de snelheidsrace had gewonnen, greep een nieuwe spanning het publiek aan: zou de Uiver, die iets voor lag bij de Amerikanen in hun Boeing, toch nog als tweede over de eindstreep gaan en wellicht de handicaprace winnen? Volgens de berekeningen en de laatste gegevens zou de Uiver die middag tussen een en twee uur in Melbourne moeten landen.

Het werd middag. Een uur. Half twee. In duizenden huiskamers wachtten miljoenen op de boodschap van aankomst. Mensen dromden in de straten bijeen, voor de winkels, waar de laatste bulletins hingen. Op de krantenredacties ratelden aanhoudend de telefoons. Het werd later en later. De uren kropen voorbij. Waar

zaten de Amerikanen? Waar bleef de Uiver nu toch? De luxe-bus, die totnogtoe overal stipt op tijd had weten te arriveren? Waren zij verdwaald? Ergens geland? Neergestort tussen de bergen van zuid-oost-Australië?

Half vier. Vier uur. Plotseling, als een donderslag bij heldere hemel, viel het bericht: 'De Uiver ligt uit de koers. Hij is in een zware onweersbui beland. Hij zoekt de juiste richting.'

Weer kropen minuten als uren voorbij. Waar waren de Amerikanen? Zou de Boeing toch als eerste over de eindstreep gaan?

Weer kwam bericht: 'De Uiver is op de renbaan van Albury geland! Tweehonderd vijftig kilometer van het einddoel.'

Het is nacht daar in Albury. Een donkere nacht vol regen en onweer. Ze wachten het daglicht af. Waar zitten de Amerikanen? De radio en de kranten weten het niet. De hoop herleeft.

Ook in Nederland valt de nacht. Vele mensen blijven drommen voor het gebouw van de K.L.M. op het Leidseplein te Amsterdam. In het hele land wordt in de huiskamer gewaakt, gedommeld en gegeeuwd bij de radio, die geen nieuws weet te vertellen.

Dan, om half twee in de nacht, komt het bericht: 'gearriveerd'. De Uiver was als tweede over de eindstreep gegaan. Heel Nederland is dol van vreugde, laaiend is het enthousiasme.

In Melbourne was het MacPherson Robertson, de geestelijke vader van de Melbourne-race, die de Uiver-bemanning als eerste toesprak. *Zij, de Hollanders, waren het geweest die de tocht hadden uitgevoerd geheel zoals hij het*

Hachelijke uren boven Albury

Parmentier geeft relaas;
In noodweer tussen
de bergen; Vurige letters
in duisternis

Het begon ermee, vertelde Parmentier, dat we telegrafisch bericht kregen uit Kobar, waarin we gewaarschuwd werden dat we zware onweersbuien tegemoetvlogen. Die ontmoetten we al spoedig, maar door telkens onze koers te wijzigen konden we er voortdurend omheenvliegen, zodat wij dit slecht-weer-gebied veilig zijn gepasseerd en de narigheid voorgoed achter de rug scheen te zijn. Ik ging me maar vast scheren voor onze aankomst in Melbourne.

Toen gebeurde er iets merkwaardigs. Van Bruggen kon maar geen radioverbinding met Melbourne krijgen en helaas bleek dat de onweerswolken, die we achter ons waanden, nu ook voor ons kwamen opzetten. Plotseling zaten we er midden in. En dat zonder radiocommunicatie, zonder mogelijkheid om ons te oriënteren en in een stikdonkere nacht...

Toch bleven we geloven dat het maar een plaatselijke onweersbui was en daarom stegen we tot een hoogte van 5000 meter om naar de kust te komen vanwaar we Melbourne wel kunnen vinden. Maar na enige tijd merkten we dat ons toestel niet verder wilde stijgen. We vlogen vol gas, maar het toestel zakte. Dit werd veroorzaakt door de grote hoeveelheden ijs, die zich op onze vleugels en onze propellers hadden afgezet. We wisten dat we boven bergterrein vlogen en toen besloot ik terug te keren naar een beter weergebied om het ijs kwijt te raken. Dat lukte reeds op lagere hoogte, waar het een beetje warmer was.

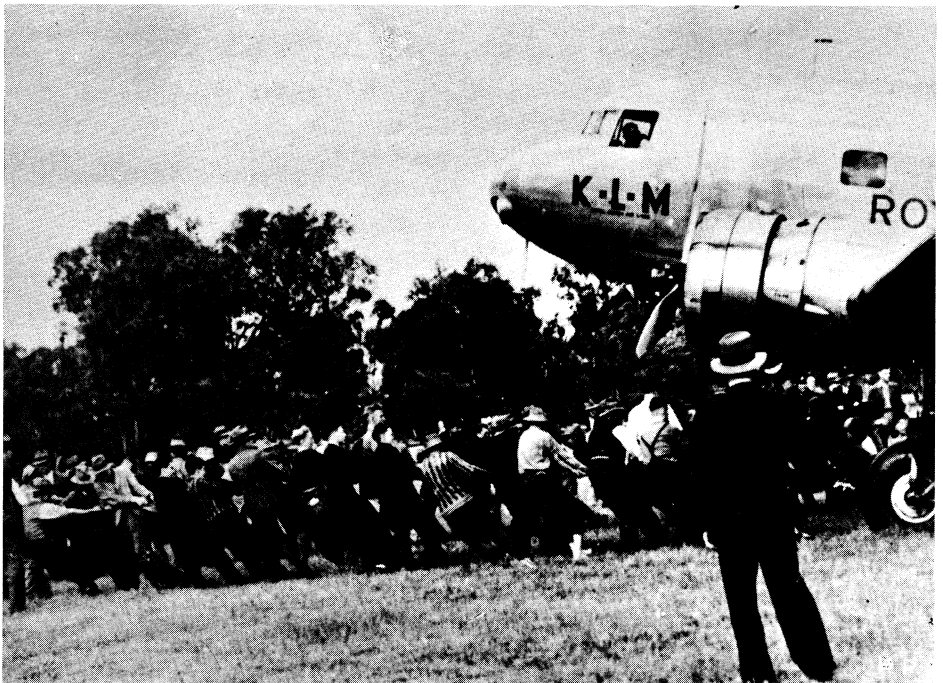
Toen het ijs op de vitale delen was verdwenen, besloot ik vast te stellen wat onze positie was. We ontdekten lichten van een stadje en enige tijd bleven we boven die lichten cirkelen. Door het bestuderen van onze kaarten en doordat in enige rivieren flauw wat maanlicht werd weerkaatst, en gezien het vermoeden dat we door het omvliegen om de onweersbuien te vermijden in oostelijke richting waren afgedreven, stelde ik vast dat hier Albury moest zijn. Onze eerste kennismaking met Albury.

Intussen zat Van Brugge voortdurend te proberen om radio-verbinding te krijgen. Hij heeft werkelijk het bovenmenselijke verricht, maar slaagde er niet in.

Aanvankelijk probeerde ik, vertelde Parmentier verder, in zuidwestelijke richting Melbourne te bereiken en achteraf is gebleken dat ik er toen maar 100 kilometer vandaan ben geweest. Intussen was het Van Brugge, dankzij zijn ongelooflijke vasthoudendheid, gelukt een paar berichten uit Melbourne op te vangen, waaruit bleek dat we inderdaad boven Albury hadden

Nacht in Albury. En uit die nacht klinken stemmen; vijf gelukkige mensen luisteren er naar. In de radiokamer v.l.n.r. Mevrouw Parmentier,

de moeder van Moll, mevrouw Prins, mevrouw Moll en den vader van Moll. Onder: Albury's inwoners trekken aan de touwen.



gevlogen. Melbourne adviseerde ons eerst westelijk aan te houden en dan naar het zuiden te vliegen, maar bij het naar het westen vliegen liepen we steeds weer vast tegen zware regen- en hagelbuien, die al ons zicht wegnamen. We vlogen over onbekend terrein... daarom besloot ik, hoewel het mij zeer ter harte ging, op die

laatste 200 kilometer geen risico te nemen en het plan naar Melbourne door te gaan, op te geven.

Kalm heb ik toen met Moll zitten overleggen, terwijl we terugkeerden op onze koers en Van Brugge maar bleef doorseinen naar Melbourne, plotseling met succes. We verzochten toen aan

De Telegraaf

Cootamundra om lichtfakkels in gereedheid te brengen. Zou dat onze aanvlieghaven worden?

Ik besloot eerst naar Albury terug om vandaar naar Cootamundra te vliegen. We werden nu gehinderd door een hevige slagregen en door die watergordijnen bereikten we opnieuw Albury. Toen we het onder ons zagen, bleek dat uit dit plaatsje zonderlinge signalen werden gegeven. De stad, die alleen te onderscheiden was door de verlichting, verdween plotseling en dan kwam de hele verlichting opeens weer te voorschijn. We begrepen het opeens: er werd met alle stadslichten geseind. Bovendien zagen we nog een hele reeks auto's, die langs de plaatselijke renbaan stonden opgesteld en daarop uit hun schijnwerpers een vloed van licht wierpen.

Omdat we nog steeds geen weerberichten hadden en omdat Albury zo veel dichter bij Melbourne ligt dan Cootamundra dat we het met onze benzinevoorraad zouden kunnen halen, besloot ik te onderzoeken of die renbaan van Albury geschikt was voor een landing. Om daarachter te komen heb ik toen parachute-fakkels uitgegooid.

Naar beneden kijkend, zag ik opeens dat de bevolking letters van vuur aan het schrijven was door middel van benzine op de grond en waarlijk, daar zag ik ineens in vlammen het woord 'Albury' onder mij. Zo kon ik al gauw, nadat ik eerst nog wat van die parachute-fakkels had neergelaten, veilig op de renbaan landen.

De ontvangst in Albury was zeer enthousiast. De eerste die ons begroette, was de burge-meester, een man op kruiken, die in de slagregen op ons had staan wachten. Hij vertelde ons over de angst, die men beneden over ons had uitgestaan. Het is waar, we hadden SOS-seinen uitgezonden, maar dat was gedaan om andere stations het zwijgen op te leggen. Dan vertelt Parmentier hoe hard Albury heeft gewerkt en hoe verrast hij was toen hij aan de telefoon werd geroepen: 'Amsterdam for Mr. Parmentier' en hij in de telefoon hoorde: 'U spreekt met de redactie van De Telegraaf, zijn de andere leden van de bemanning ook daar? Hier komt uw vrouw even...'

Ik probeerde na al die uren van spanning te slapen, maar ik hoorde als maar de regen kletteren en vreesde dat ons toestel in de modder zou wegzakken. Toen ik de volgende morgen bij het eerste daglicht ging kijken, bleek mijn vrees bewaarheid. Tot de wielassen was ons toestel in de modder weggezakt en het hele veld stond vol water. Maar heel Albury was op de been en hielp mee. Het toestel werd met lange touwen uit de modder gesleept en onder dat werk zakte het telkens en telkens weer weg tot het eindelijk op wat vastere grond stond, van waaruit een startbaan van 300 meter lengte beschikbaar was. Ik heb toen besloten het toestel zo licht mogelijk te maken en mijn passagiers en de post met twee leden van de bemanning achter te laten.

Onder die omstandigheden deed ik mijn eerste startpoging, die mislukte. En weer ging heel Albury aan het werk. Weer startte ik en dankzij het feit dat men de omheining van het raceterrein aan de overzijde had gesloopt, slaagde ik er in weg te komen. Binnen een uur passeerde de Uiver de eindstreep in Melbourne.



W.C.
no 19652

Spoc
Aan den Welb. Heer Plesman Dir. der K. L. M.
te 's Gravenhage

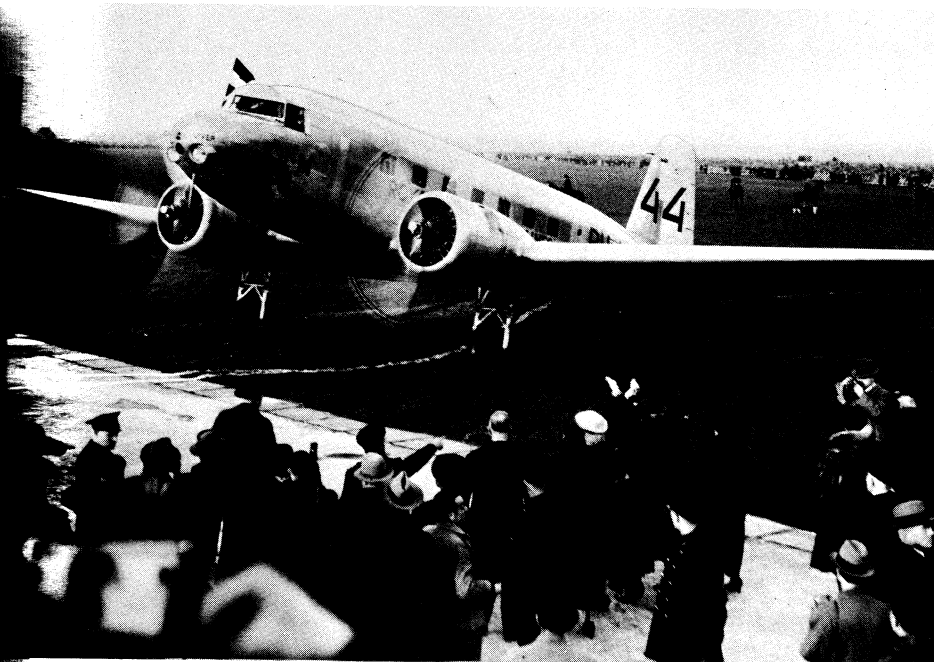
Welb. Heer Plesman.

De belangstelling voor de uivervlucht was hier ook buiten
gewoon groot. Ik heb met vrouw en kinderen in
gedachten de geheele reis gemaakt, en we hebben
de nachten opgeofferd om per radio het verloop te volgen.
Vooral den nacht tijdens het oponthoud bij Albury
hebben we met de bemanning, en de in afwachting
levende vrouwen mee geleefd.

Van alle kamers is de bemanning huide en gestoken
gehaald, de eene in woorden, de andere in den vorm
van bloemen enz.

Ik heb ook gaarne het mijne willen bij dragen.
In mindere ben ik niet de aangemeren persoon, aan
hem dat het niet ontbreken, nochtan ik gaarne
mijn geschenk nou willen aanbieden in den vorm van
een fruit, hetgeen ik zelf heb gebeeld.

Ik vraag ik u belooft hoe te handelen aangaande
de verzending. Nou ik het sturen aan het adres van
Parmentier? In ja, dan verzoek ik u belooft het adres,
of moet ik het sturen aan u, nochtan u het de bemanning
in hand kan stellen. Gaarne nou ik dien aangaande
iets van u vernemen. Met vriendelijke groeten
B. Sijders Dorpswegh 32 Nieuw Beyerland



Na de luchtdoop

Een bakvis

'Oh, mammié, wat was dat éen heerlijke vlucht,
We hadden éen vliegende vaart in de lucht,
Heus Pa, 'k was niet angstig en had ook géén schrik.

De motoren trilden veel harder dan ik.

We zijn bijna over ons huis heen gedraaid
En daar heb ik toen tegen Oma gezwaaid,
Nu lacht U, maar vindt U het nou idioot,
Wanneer ik 'n man was, dan werd ik piloot.'

Een oude dame

'Ik heb in mijn jeugd nog de trekschuit gekend,
Toen waren we niet aan éen vliegtuig gewend.
In mijn tijd ging alles zo stil en bedaard,
Toen werd ons nog iedere snelheid bespaard.
Nu heb ik gevlogen en 't was magnifiek,
Het is als éen wonder, die vliegtuigtechniek.
Ik had steeds daarboven zo'n rustig gevoel
En waande me veilig, als thuis in mijn stoel.'

Dagblad van Noord-Brabant

UIVER SPOEDIG WEER OP REIS

Sneller dan ieder verwacht had, zal de 'Uiver' opnieuw het nest verlaten. Reeds donderdagochtend vertrekt de machine van Schiphol naar Bagdad om aldaar de post en de passagiers aan de 'Oehoe' over te geven. Op 20 december zal met de 'Uiver' éen versnelde kerstvlucht naar Indië worden uitgevoerd.

Het Volk 27.XI.1934

FOKKER F-18 DE SNIP voor eerste vlucht naar West-Indië

Te middernacht vertrok van Schiphol de Fokker F-18, de 'Snip', uitgerust met niet minder dan acht extra benzinetanks voor éen pioniersvlucht naar West-Indië, tevens de eerste KLM-vlucht over de Atlantische Oceaan. Daar bevindt zich de Nederlandse onderzeeboot K-18 - aan boord prof. Vening Meinesz voor het verrichten van zwaartekrachtmetingen - waarmee de 'Snip' onderweg contact zal opnemen.

De Amsterdammer 16.XII.1934



Schoolmeisjes bieden KLM-directeur Plesman éen opgezette 'Uiver' aan.

107^{DE} JAARGANG No. 35154



Nieuwe Amsterdamsche Courant

ALGEMEEN HANDELSBLAD

Dit nummer bestaat uit vijf bladen Directeur A. HELDRING

Donderdag 20 December 1934

Hoofdredacteur D. J. van BALLUSECK

AVONDBLAD

Abonnement per kwartaal f15.40
buiten Amsterdam f10.20 per maand
extr. voor bezorging

GIRO GEN. AMSTERDAM
H 2000 - POSTGIRO 80
TELEF. INTERC. R 0423

Uitgave van het „Algemeen Handelsblad“
N.Z. Voorburgwal 234-240, Amsterdam

De „Snip“ veilig te Paramaribo geland.



de „Stuyvesant“ een koers, welke een tamelijk aantal mijlen noordelijk van Jan Hendriks koerslijn lag. Alzand en omstandigheden geboden dat men elkaar niet ziet. Bovendien zal de „Snip“ op een behoorlijke hoogte hebben gevlogen en geen aanleiding hebben gehad om ter wille van de ontmoeting uit te sturen, hetgeen onverwacht verloop van den af te leggen weg ten gevolge heeft.

Een waarschijnlijke plaatsbepaling, waar dat passeeren zou hebben plaats gehad is, daarbij niet opgegeven.

Een ruwe berekening — een schatting bijna — geeft wel uitkomst dat de ontmoeting met de „Stuyvesant“ zoo is geweest, dat het vliegtuig op dat moment nog ongeveer 1130 km van Paramaribo verwijderd is geweest, dus als waarschijnlijkheidsrekening het aankomstuur op ruim 1 uur in den namiddag (A.T.) zou kunnen worden gevolgd. Dat is dan gunstige windomstandigheden in aanmerking genomen ook nog wel iets vroeger kunnen zijn.

HISTORISCH OOGENBLIK.

Precies één uur Nederlandse tijd be-

De „Uiver“ in moeilijkheden

Tusschen Gaza en Ruthba verdwenen. De R. A. F. op zoek naar het toestel. De „Lerouwerik“ vertrekt heden van Schiphol, eveneens om te zoeken.

Uit bij de K. L. M. ontvangen berichten blijkt, dat de „Uiver“, die gisteravond te 21.50 uur Amsterdamse tijd uit Cairo naar Bagdad is vertrokken, tusschen Gaza en Ruthba ten gevolge van wacht weer in moeilijkheden is geraakt.

Sinds 0.25 uur Amsterdamse tijd zijn geen draadloze berichten meer van de „Uiver“ ontvangen.



Bureaux N. Z. VOORBURGWAL 225, AMSTERDAM C.

PREIS VAN HET ABONNEMENT (RIJ VOORUITREKALING):
ALLE PLAATSEN IN NEDERLAND PER KWARTAAL (100 H 1934) f 4.00
WAAR AGENTSCHAPPEN ZIJN GEVESTIGD OOK PER WEEK f 0.10
VOOR HET BUITENLAND (PER KWARTAAL) f 10.20
OOST- EN WEST-INDIE (PER WEEK) f 0.10
AFZONDERLIJKE NUMMERS 1 CENT.

VRIDAG 21 DECEMBER 1934

De Telegraaf

HET MEEST VERSPREIDDE GROOTE DAGBLAD, waarin representen de „Amsterdamsche Courant“
Uitgave der N.Y. Dagblad „De Telegraaf“, der „N.Y. Amsterdam“. Directeur: P. H. J. BOLDHUIS.
AVONDBLAD 20 PAGINA'S

TELEFOON, POST- EN GEM. GIRO Nummers
DIRECTIE EN ADMINISTRATIE TOT 4.00 UUR 'S AVONDS f 10.00
REDACTIE VAN 8.00 UUR 'S OCHT. TOT 12.00 UUR 'S AVONDS f 10.00
OTGOEVEN VAN SPREKERS UITSLUITEND f 10.00
GEMEENTE-GIRO AMSTERDAM f 10.00
POSTGIRO-NUMMER 8114

No. 15.920. 42de JAARGANG

„UIVER“ VERBRAND, INZITTENDEN GEDOOD

R. A. F.-MACHINE SIGNALEERT HET Vliegtuig.

16 K.M. ten Zuiden van Ruthba



UIVER DOORGEVLOGEN TOEN DE RADIO ZWEEG.

COMMISSIE ZAL



geen spoor van leven, zoodat hij moest

voorzitter en voorzitter van de Raad, welke de

ontvarende gezanten van de Raad, welke de

waarin het landingsveld wordt aangesteld.

schakel, die het verder verloop van het proces