

Vlucht van de Snip PH-AIS

De kerstvlucht vanaf Schiphol naar de West in 1934

Introductie

Vandaag de dag vinden dagelijks vluchten van Amsterdam naar Curaçao plaats. In ruim 9 uur wordt de Atlantische oceaan overgestoken en nog dezelfde dag sta je met een tijdsverschil van 6 uur op het zonnige eiland. Eigenlijk best comfortabel.

Deze luchtverbinding kwam uiteraard heel langzaam tot stand. Hoewel de KLM al in de twintiger jaren plannen had om naar Curaçao te vliegen, vond de eerste vlucht pas in december 1934, nu 90 jaar geleden, plaats. Er werd gevlogen met een ultramodern vliegtuig de Fokker F18, die speciaal was aangepast. Dat wil zeggen bijna alle stoelen werden verwijderd, extra benzine- en olietanks werden ingebouwd en de zendinstallatie werd nog eens goed nagekeken. Voor een aantal golfengtes die de piloten zouden gebruiken werden extra antennes gemonteerd. Deze speciale vlucht was een grote sprong voorwaarts en moest het startpunt zijn van regelmatige verbindingen met de West.

Na deze gedegen voorbereidingen kon de vlucht in de avond van 15 december 1934 van start gaan.

Bemanning:

De directie van de KLM had in samenwerking met het hoofd van de



Telegrafist in een Fokker anno 1934



Fokker F XVIII; PH-AIS 'Snip'



Bemanning: v.l.n.r.: Van der Molen, Hondong, van Balkom, Stolk. December 1934

vliegdiens de bemanning als volgt samengesteld:

- Gezagvoerder Jacob J. Hondong
- Eerste officier/navigator Jan J. van Balkom
- Tweede navigator en radiotelegrafist Siem van der Molen
- Boordwerktuigkundige ('mécano') Leo D. Stolk

Dilemma voor de KLM

Men vloog voor een groot gedeelte via

de kustlijnen van Afrika en Zuid-Amerika, omdat er nog geen ervaring was met grote afstanden vliegen over de oceaan. De maximumsnelheid van de Snip is 200 km/uur en de mee te nemen hoeveelheid brandstof liet dat ook niet toe. Zoals eerder aangegeven werd de Snip dus aangepast. Toch moest de oceaan over een afstand van 3600 km tussen de Kaapverdische eilanden en Paramaribo overbrugd worden. En wel veilig.

Het Departement van Defensie (Koninklijke Marine) verleende medewerking door de onderzeeër, de Hr. MS. K XVIII met call PAGR, opdracht te geven radiocontact met het vliegtuig te onderhouden tijdens de grote oversteek in de vorm van het doorgeven van weerberichten en het fungeren als bakken

Verder stoomden twee koopvaardij-schepen van de KNSM, de 'Stuyvesant' en 'Van Renselaer' in de voorgenomen vliegroute de oceaan op om bij een onverhoopte noodlanding hulp te kunnen verlenen.

Deze drie schepen fungeerden als peilstation en bakken voor de Snip. Daarmee was ondersteuning geregeld, maar de radio-installatie in het vliegtuig moest het uiteraard ook blijven doen. In de kajuit van het vliegtuig waren alle stoelen verwijderd en zes extra benzinetanks ingebouwd, waardoor de brandstofvoorraad op 5450 liter werd gebracht, voldoende om ook de Atlantische oceaan over te steken tussen Porto Praia op de Kaapverdise Eilanden en Paramaribo

Radioamateurs waren bij deze vlucht betrokken

De amateurs M. Smit PA0LR en W.F. Jacot PA0ASD hadden tijdens de aankomst van de inmiddels beroemd geworden Uiver (PH-AJU) in oktober 1934 al contact gelegd met de directeur van de KLM, de heren Plesman en de heer Aler (directeur van de vliegdiens). In verband met de uitvoering van de Snip-vlucht hadden Smit en Jacot aangeboden om de vlucht voor wat betreft de radiocommunicatie te volgen. De verbindingdienst van de KLM zou uiteraard de verbinding met het vliegtuig onderhouden. Men wilde de KLM assisteren.

Vanaf dat moment werd alles in het werk gesteld om ontvangers af te regelen, antennes te plaatsen en een geschikte locatie buiten de stad in te richten. Die geschikte locatie werd de shack van PA0ASD, gelegen nabij het sluisje aan de Koenekade in de Binendijkse Buitenveldertse Polder. De verbindingdienst van de KLM had met de marconist Siem van der Molen afgesproken dat er gewerkt zou worden op 910, 920, 930, 600, 96, 52,7, 36 en 26,8m. De keuze van deze golflengtes had te maken met de condities op de diverse banden in relatie tot de positie van het vliegtuig. Een van de aanwezige zenders kon op de 40m-band uitkomen. Deze zender had een vermogen van 50 W.

De crew van PA0ASD

De call van het volgstation was PA0ASD en de amateurs die de vlucht gingen volgen waren:

- PA0LR OM M. Smit
- PA0LL OM H. Veringa
- PA0SX OM N. Smit
- PA0ZN OM S. Gratema
- PA0ASD OM W. Jacot, eigenaar van het station

Gelet op de duur van de vlucht en de eventuele vliegtijden werd besloten om in shifts te werken, omdat men koste wat kost de Snip wilde blijven volgen.

(Telefonisch) contact met de KLM

In de shack was helaas geen stadstelefoon aanwezig. Om toch de KLM op Schiphol voortdurend van het wel en wee van de Snip op de hoogte te houden, hadden ze op de Nassaukade 100 twee operators (zoals toen gebruikelijk zonder 'PA' om sneller te kunnen seinen; OXR en OLL) zitten die, uitgerust met een portable (!!) 80m zendontvanger, door de crew van OASD steeds werden ingelicht over de stand van zaken en die berichten per telefoon naar de KLM konden doorgeven. Dit werkte perfect; al het Snip-nieuws kwam à la minute bij de KLM binnen.

De eigen verbindingdienst ontving natuurlijk ook de nodige informatie. Ook de berichten van de kuststations zoals PCH, PZH, PZC (Paramaribo), PJZ en PJQ (Curaçao) konden voor zover de condities het toelieten gevolgd worden. De Snip kreeg volgens gebruik de radioroepletters PIS.

De aan boord aanwezige zender was een zogenaamde duplo-installatie, waarbij de lange- en kortegolfzender (beiden met een vermogen van 15 W) tegelijk konden zenden.

Amateurs toch in de weer

De afstand Amsterdam - Marseille werd vanwege het slechte weer in zo'n zeven en een half uur afgelegd. Door deze vertraging wist niemand meer hoe laat de Snip voor het volgende traject zou vertrekken. De crew van OASD kreeg op de 40m-band een amateur in Marseille te pakken en hem werd gevraagd om 'stante pede' naar het vliegveld van Marseille, Marignane, te fietsen en te informeren hoe laat de Snip weer zou vertrekken. Dat had succes en de crew was weer op de hoogte.

Amateurs in contact met de Snip?

De afgesproken golflengtes waren in principe bestemd voor het aanroepen van kuststations en niet toegankelijk voor radioamateurs, maar het station OASD dat als luisterstation continue werd bemand werd volkomen verrast

nadat Siem van der Molen vanuit de Snip plotseling aangaf dat hij in de 40m-band ging luisteren:

CQ CQ CQ de PHAIS- hier nu luisterend in 40m

Dit bericht kwam bij menig luisteramateur volkomen onverwachts en menig Nederlandse amateur heeft de Snip aangeroepen. PA0ASD kwam met de volgende reactie in de lucht, nadat de zenders op 40m waren ingeschakeld.

PHAIS de PA0LL-horen U QSA 5 in 36 HW?

Dit hield het station vijf minuten vol en luisterde intussen break-in op 36m. Enkele minuten later, om 04.10, kwam weer:

CQ CQ CQ de PHAIS-hoor nog geen amateurs-proberen nog 5 minuten.

Daarna ging de Snip over naar een andere golflengte en nam contact op met de reguliere kuststations.

PA0ASD had de Snip niet kunnen werken en dat gold ook voor alle andere amateurs die hadden aangeroepen. Uit het verslag van PA0ASD blijkt dat de Snip op gezette tijden te horen was geweest. Later is vastgesteld dat geen enkele radioamateur contact heeft gehad met de Snip.

De crew van PA0ASD heeft alle rapporten gebundeld en aan de directie van de KLM overhandigd. Ook andere amateurs in Nederland waren erg gebiologeerd bezig met deze vlucht. Veel operators hebben een paar korte nachten gehad, omdat men continu de voortgang van de vlucht wilde volgen. De NVIR heeft rapporten van de volgende amateurs ontvangen: PA0AZ, PA0DC, PA0FG, PA0FX, PA0IR, PA0SML, PA0TB, PA0TT en PA0WG.

Spannende momenten; apparatuur laat het afweten

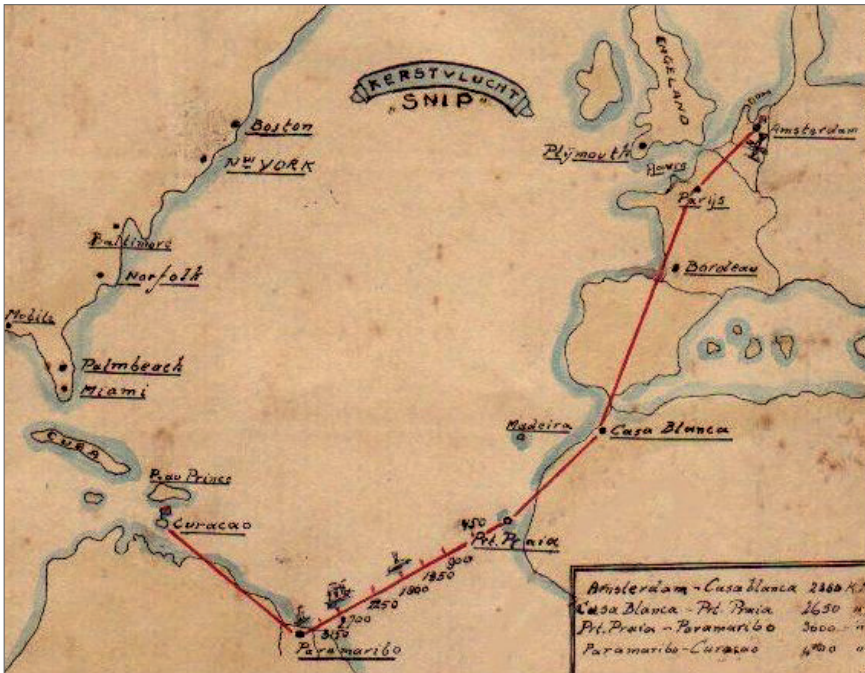
Traject Kaapverdië naar Paramaribo

Op woensdag 19 december wordt rond 20.00 uur gestart voor het 3700 kilometer lange traject van Porto-Praia naar Paramaribo. Bij deze lange tocht over de Atlantische oceaan lagen op de route de twee eerdergenoemde Nederlandse schepen. De oversteek had een zenuwslopend verloop.

Uit het verslag van OASD:

Na de start ontvingen we de Snip regelmatig op 36 en 52,7m maar na 00.09 uur op 20 december was er van de marconist niets meer te horen en deze toestand heeft meer dan vier uur geduurd. De





Het geplande traject Amsterdam Curaçao.

consternatie in de ether en in de shack was enorm. De Snip werd door iedereen nerveus aangebruld, echter zonder resultaat. In de shack werd al gedacht. 'Die jongens liggen te water'. Iedereen was op van de zenuwen. En bovendien kwam er van de Nassaukade nummer 100 steeds: 'De vrouwen van de Snip-bemanning vragen of de crew nog geen bericht van de Snip hadden gehoord.'

En toen er dan eindelijk om 04.28 uur door de crew werd opgepikt:

'de Phais-hr aeroplane ARD Paramaribo from Porto-Praia,'

brak de opgekropte spanning en wilden de vrouwen van de bemanning plus een aantal KLM-officials naar de shack komen; want daar moesten ze zijn voor berichten. Daarna verdween de Snip weer totdat kort voor de landing het bericht kwam dat de Snip boven Paramaribo was signaleerd.

Veel later vertelde van der Molen dat in die dramatische nacht de sleepantenne 'niet uit wilde'. De zaak zat ergens vast. Nadat de antenne toch weer uitgerold was, gaven de aan boord aanwezige diverse kortegolfzenders moeilijkheden, zodat hij alleen de 900m-zender kon gebruiken waarmee de marconist verbinding hield met de Stuyvesant.

Hoewel de zenders en ontvangers goed waren uitgerust gaf de uitlierbare antenne een probleem, gevolgd door toch nog problemen met enkele zenders. Uiteindelijk is de Snip op 19 december veilig op het vliegveld bij Paramaribo Zanderij geland, maar

nu omgedoopt in 'Sniphol' en was de gevreesde oversteek zonder verdere problemen verlopen.

Daarna is de vlucht voortgezet en kwam de Snip veilig en wel op in Willemstad aan. Van daaruit werd doorgevlogen naar de eindbestemming Curaçao, waar men op 22 december op vliegveld Hato landde.

De afstand van in totaal 12.200 kilometer werd afgelegd in 54 uur en 27 minuten. Voor deze prestatie kregen alle bemanningsleden een Koninklijke onderscheiding.

Inzet van de Snip na deze vlucht

Na de geslaagde luchtverbinding met de West besloot de KLM in het Caraïbisch gebied een eigen luchtvaartbedrijf te ontwikkelen. Langzamerhand werden luchtlijnen met andere eilanden in het Caraïbisch gebied opgezet en werd een tweede F18 naar de West getransporteerd; nu aan boord van een schip. Hoe zich dat heeft ontwikkeld valt buiten het kader van dit artikel.

De Snip, inmiddels lokaal geregistreerd als PJ-AIS heeft tot 1946 dienstgedaan bij het opgerichte West-Indisch bedrijf, waarna het werd uitgefaseerd en letterlijk aan de kant van het vliegveld werd geschoven. De kist heeft een aantal jaren werkeloos op het vliegveld gestaan en was onderhevig aan het lokale weer, zoals stormen, regenbuien, veel zonneschijn en een hoge vochtigheid. Niet echt goed voor een met linnen bedekt vliegtuig.

Restauratie en tentoonstellen

Overblijfselen, waaronder de cockpit, zijn op verzoek van de directie van het Curaçao museum naar de KLM gestuurd voor restauratie. Dat project heeft zo'n drie jaar geduurd. De gerestaureerde F18 PJ-AIS is uiterst zorgvuldig gerestaureerd en teruggestuurd naar het museum. Daar staat het alweer vele jaren in een apart gebouw opgesteld.

Tegenslag

Hoewel er een euforie in Nederland en de West heerste was er helaas een tegenslag. De beroemde Uiver PH-AJU vertrok voor een zogenaamde kerst-



De SNIP in het Curaçao museum in 2024.

vlucht naar Nederlands-Indië. Helaas is de Uiver daar nooit aangekomen. Het is in het huidige Syrië in de nacht van 19 op 20 december 1934, door een blikseminslag verongelukt, waarbij alle bemanningsleden omkwamen. Nederland was de Snip-vlucht helaas snel vergeten.

Uitfaseren van de telegrafist

Tot begin zestiger jaren was de telegrafist een vast lid van de bemanning. Hij zorgde voor de communicatie tussen het vliegtuig en de grond. Daarna is de noodzakelijke communicatie, door de voortschrijdende technische ontwikkeling, overgenomen door de cockpitbemanning (waarbij veel informatie automatisch door

het vliegtuig aan de grond wordt doorgegeven) en is de telegrafist uitgefaseerd. Vandaag de dag zit je comfortabel vanaf een schermpje op een hoogte van 12 km te kijken waar het vliegtuig zich bevindt en hoelang de vlucht nog duurt. En bellen vanuit het vliegtuig behoort tot de mogelijkheden. Eigenlijk best comfortabel.

Referenties:

- CQ-NVIR 1934 - Hoe wij de SNIP volgden
- NVIR: Amateur radioverbindingen met de Snip
- De 'Snip' met de Kerstpost naar Curaçao
- Electron december 1984
- *Electron* januari 1984 De radio-in-

stallatie van de Douglas DC-2

- KLMs Caribbean decade 1934-1944 door L.F. Bouwman
- Personeelsblad 'KLM Wolkenridder'
- Boek 'Het onsterfelijk alfabet' door Bart van der Klauw en Klaas Houtkoper
- Diverse krantenknipsels
- Het 'UIVER' dossier door Herman Dekker

Werkgroep VERON historisch archief:

- Eddy Krijger PA0RSM
- Frank van Hamersveld PA3DTX
- Gerard Nieboer PA1AT
- Herm Willems
- Remy Denker PA0AGF ■



Interieur van de Snip in in het Curaçao museum te Willemstad



De seinslutel in de Snip

