

Clippers vliegen over de Pacific

Olav Petri

Maart 2019

Sneller van plaats A naar plaats B komen, het is een oude wens van de mensheid die zich duizenden jaren lang niet sneller kon verplaatsen dan gezeten op een paard. Trein en auto bestaan eigenlijk pas kort, vliegen nog korter. Eigenlijk onvoorstelbaar hoe snel de wereld veranderd is. Direct na de Eerste Wereldoorlog vlogen in 1919 de Britse piloten Alcock en Brown met een grote logge tweedekker Vickers Vimy bommenwerper, van dun staal, hout en canvas - stelt u het zich eens voor!- over de Atlantische oceaan, van Newfoundland naar Ierland, dus wel de oceaan op zijn smalst. Op YouTube kunt u een replica van de Vimy zien vliegen. Dit succes raakte vergeten sinds Lindbergh met een toestel dat er al als een echt vliegtuig uit ziet in 1927 verder vloog, tot Parijs.

Men streefde echter naar meer: geregelde vluchten over de oceaan met lading en passagiers en een heuse dienstregeling. Wilde je echt zaken doen dan was je na een spectaculaire Lindbergh vlucht nog ver van het ware doel. Je moest ook de andere kant op vliegen, betrouwbare vliegtuigen hebben die vluchten volgens schema konden uitvoeren. Alles kost geld, dat moest je verdienen door post te vervoeren en betalende passagiers. Post naar Amerika deed er ondanks zeer snelle passagiersschepen destijds 4 tot 5 dagen over. Postvervoer was geen vrije markt, je had contracten nodig met regeringen, want postvervoer was meestal een staatsaangelegenheid. Landingsrechten waren nodig, iets waar concurrenten ook belangstelling voor hadden.

De Amerikanen waren het snelst in het ontwikkelen van geschikte vliegtuigen, de keuze viel op vliegboten die zonder uitgebreide vliegvelden konden opereren en die bij problemen onderweg nog konden proberen op zee te landen. De Pacific kende grotere afstanden dan van Amerika naar Europa. Toch moest men daar beginnen omdat de Britten voor het uitvoeren van trans-Atlantische vluchten achter geraakt waren maar wel een deel van de koek wilden bezitten en dus niet meewerkten.

Toestellen van Curtiss, Sikorsky 42, Martin 130 en later Boeing 314 maakten in de jaren '30 tal van proefvluchten tussen San Francisco en Hawaii en verder naar de Filippijnen, allemaal Amerikaans gebied, er waren dus geen juridische problemen. Technisch kon steeds meer, maar het financiële probleem – hoeveel verdienen we aan postvervoer en passagiers – bleek het lastigste. De proefvluchten waren vaak uitgevoerd met uitgekleden toestellen zonder lading, de Martin voldeed voldoende. Boeing ontwikkelde intussen een supervliegboot die aan alle eisen voldeed en die uiteindelijk de grote winnaar werd. In 1935 was men zover. In vijf dagen vloog men wekelijks via Hawaii, Midway, Wake en Guam naar Manilla en terug.

De luchtvaartmaatschappij Panam had prefab faciliteiten laten bouwen voor

overnachting en had gezorgd voor voorraden, technisch personeel, ook op het onbewoonde Wake. Op een globe kunt u zien wat een geweldige afstand overbrugd werd. Eerst vloog Panam nog met een Martin 130 die dan ook is afgebeeld op de luchtpostzegel. Er bestaan aardige poststukken van de route, ook tussen de eilanden onderweg.

Voor de vliegtuigverbinding werd de term “clipper” geïntroduceerd, een verwijzing naar de zeer snelle zeilschepen die in de XIX-e eeuw furore maakten met bijvoorbeeld de theeraces uit Azië naar Europa. Toen alles op rolletjes liep in Azië richtte Panam de blik naar Europa, trans-Atlantisch viel het echte geld te verdienen.

In het vooroorlogse tijdschrift Vliegwereld las ik enthousiaste reportages over het vervoer van materiaal naar en de aanleg van eenvoudige faciliteiten op Guam en Wake. Kort geleden was een kennis op Guam, met anderen keek hij als een soort archeoloog naar restjes van de aanmeerplaats van de vliegboten.

