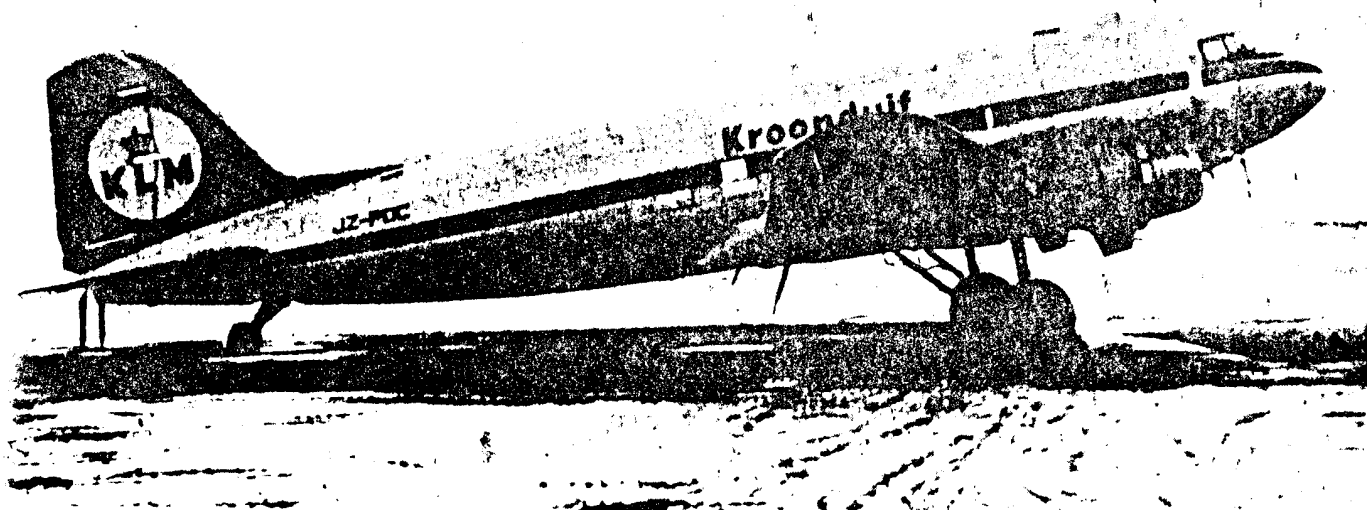


# VLIEGEN IN HET STENEN TIJDPERK: DE DAKOTA'S VAN DE KROONDUIF



JZ-PDC met op de romp het opschrift Kroonduif en op het kielvlak en richtingsroer de KLM beschildering.

de overdracht in december 1949 van het Nederlands bestuur over Nederlands-Indië in Indonesië, nam de nieuwe Indonesische luchtvaartmaatschappij Garuda Indonesische Airways het luchtvervoer over van het eilandair Bedrijf van de KLM. De inkt van de ondertekening van de overdracht was nog nauwelijks opgedroogd toen Garuda begin 1950 besloot de dienst op Nederlands Nieuw-Guinea, dat buiten de overdracht was gebleven, op te heffen. Verstoort van enige regelmatige luchtverbinding besloot het gouvernement van Nieuw-Guinea hierna een Dakota te charteren van de KLM om de leemte in de verbindingen op te vullen. Het toestel, de PH-TCB onder commando van gezagvoerder D. Warnink, vertrok op 8 augustus 1950 van Schiphol en arriveerde een week later, na een vlucht van 20.000 km, op het eiland Biak in de Bontakbaai. Biak, het grootste van de eilandeneilanden, is een koraaleiland met dat daar een cocospalm of pisangboom verder bedekt met dicht struikgewas. Tijdens de Tweede Wereldoorlog was het een belangrijke Japanse basis. Na de verovering door de Amerikanen legden deze er 36 openlucht-bioscopen, vele militair-campen aan, evenals drie vliegvelden. De drie velden hadden een enkele startbaan, ongeveer in elkaars verlengde: Mokmer, Boeroekoe en Sorong. De Boeroekoe werd in gebruik genomen door de KLM en was tevens de thuisbasis van de PH-TCB, terwijl de marine op de strip bij de korte tijd later in gebruik genomen als vliegveld. Het was toen niet meer een hobbelige, verwaarloosde oorlogsbasis met een ruw oppervlak door de zeer moeilijke manier van aanleggen: de keile koraalbodem was zo goed mogelijk

afgeschraapt, terwijl diepe kuilen met koraal werden opgevuld en dichtgewalst. Tegen 1960 was Mokmer echter sterk gedommeriseerd en was de startbaan verlengd tot 3570 m, waardoor ook de DC-8'en van de KLM er konden landen. Vanaf Biak vervoerde de PH-TCB passagiers en post naar Hollandia, het bestuurscentrum aan de noordkust, naar Merauke aan de zuidkust en naar Sorong. Eens per twee weken werd gevlogen naar Darwin in Australië en naar Singapore voor aansluiting op de KLM-vluchten naar Nederland. Waar het toestel niet kon landen werd de post uit het vliegtuig gedropt. Nadat de KLM op 7 december 1951 de lijndienst Amsterdam-Sydney (via Biak) had geopend, werd er in 1952 na uitvoerig overleg een nieuwe overeenkomst gesloten tussen het gouvernement en de KLM met betrekking tot de exploitatie van het binnenlandse luchtnet op Nieuw-Guinea. Voor de openlegging en verdere ontwikkeling van dit rijksdeel waren goede verbindingen van groot belang en in verband met het woeste terrein - wegen waren er nauwelijks, trein en bus helemaal niet - was men hiervoor in de eerste plaats aangewezen op luchttransport. Een van de gevolgen van de nieuwe overeenkomst was dat er een tweede KLM-Dakota op Biak werd gestationeerd, de PH-TCY. Met de twee Dakota's opende de KLM op 1 september 1952 de volgende luchtlijnen:

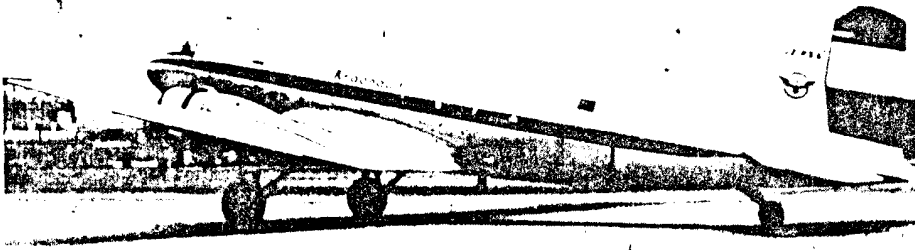
Biak-Hollandia	3 x per week
Biak-Sorong	2 x per week
Biak-Merauke	2 x per week
Biak-Noemfoer	1 x per 2 weken

De beide Dakota's kregen in 1954 de registraties PH-DAB (ex PH-TCB) en PH-DAC

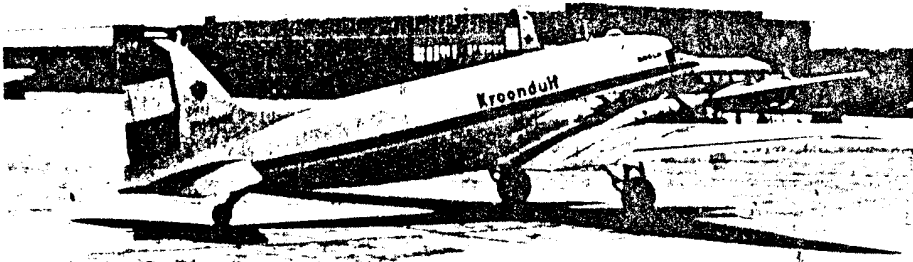
(ex PH-TCY). Naast het droppen van post en kleding werden er ook regelmatig voedseldroppings uitgevoerd op veraf gelegen plaatsen ten behoeve van de missie en zending en de bestuursambtenaren. Deze vluchten werden met lage snelheid op ongeveer 30 m hoogte gevlogen, want anders spatten de jute zakken met rijst en dergelijke, die zonder parachutes over boord werden gegooid, uit elkaar. Per keer voerden de Dakota's zo'n 3 ton goederen aan en er waren dan ook meerdere runs nodig om alles te kunnen lossen. Dit soort vluchten waren normale routine op Nieuw-Guinea en zouden dat tot 1963 blijven. Tijdens zo'n vlucht schoot een keer de achterste vrachtdoer van de PH-DAC uit de scharnieren, boorde zich in het stabilo en bleef daar muurvast zitten. Het was aan de kundigheid van de piloot te danken dat het toestel in de lucht bleef en in staat was veilig terug te keren naar Biak. (Zie foto pagina 50)

## De oprichting van de Kroonduif

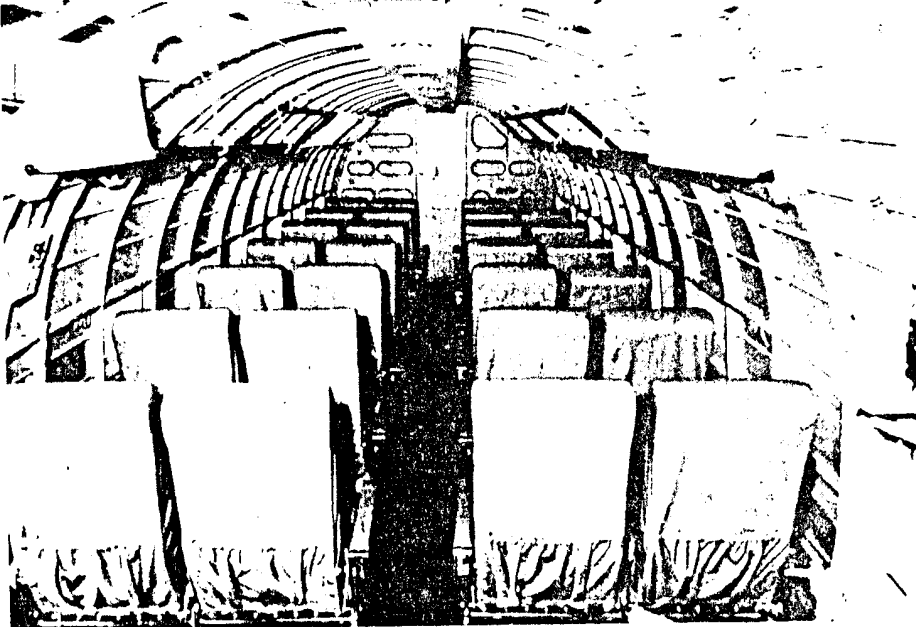
Om verbindingen te kunnen onderhouden met plaatsen waar de Dakota's niet konden komen, schafte het gouvernement eind 1954 twee de Havilland Canada Beavers aan, die werden geregistreerd als JZ-PAA en -PAB. JZ- waren de kort daarvoor toegekende nationaliteitsletters van Nederlands Nieuw-Guinea. De Beavers werden ondergebracht bij de op 1 november 1954 door de KLM en de Nederlandse regering opgerichte Nederlands Nieuw-Guinea Luchtvaart Maatschappij, waarvan gezagvoerder Carl Mattern werd benoemd tot bedrijfsleider; tevens fungeerde hij als chef-vlieger. Op 14 juli 1955 trok de overheid zich terug en werd de NNGIM een 100% dochteronderneming van de KLM, die opereerde onder de naam „Kroonduif”. De



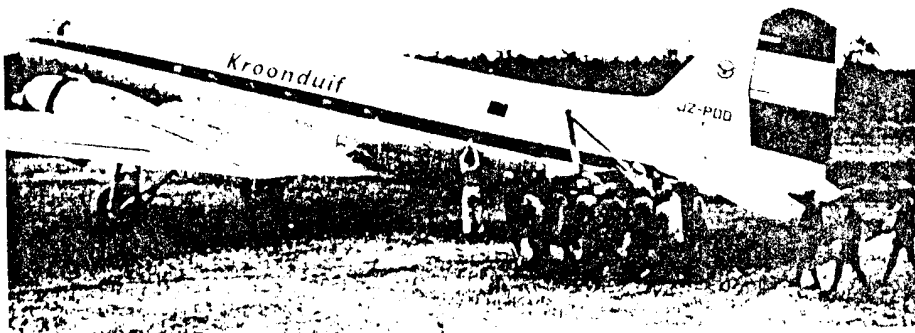
Kroonduif's JZ-PDA was KLM's PH-DAA.



Boven: De PH-DAM. Onder: Interieur van hetzelfde vliegtuig.



Onder: Een primitieve houten trap wordt daar aangesleept voor de JZ-PDD.



twee Beavers voldeden uitstekend in het ruige landschap, zodat er in september 1956 nog eens twee werden aangeschaft: de JZ-PAC en -PAD. Ze werden in 1957 aangevuld met drie Scottish Aviation Twin Pioneers (JZ-PPX t/m -PPZ), die waren aangekocht vanwege hun uitstekende korte start- en landingscapaciteiten.

Op 1 januari van dat jaar had de Kroonduif met het gouvernement een nieuwe overeenkomst gesloten met een looptijd van vijf jaar. Daarbij verplichtte de Kroonduif zich zorg te dragen voor de instandhouding en uitbouw van het luchtverkeer op Nieuw-Guinea, terwijl het gouvernement als tegenprestatie een lonende exploitatie daarvan garandeerde. Buiten de al genoemde vliegtuigen kreeg de Kroonduif ook nog de beschikking over drie Dakota's: de reeds op Nieuw-Guinea vliegende PH-DAB en -DAC, die inmiddels waren geregistreerd als JZ-PDB en -PDC, en de uit Nederland afkomstige PH-DAA die werd omgedoopt tot JZ-PDA. In 1957 had de Kroonduif echter haar eerste doden te betreuen door het kort na elkaar verongelukkig van de Twin Pioneer JZ-PPX en de Beaver JZ-PAB. Minder schokkende vlootwijzigingen in deze periode waren het terugkeren naar de KLM van de Dakota's JZ-PDA en -PDB, die echter vrijwel gelijktijdig werden vervangen door twee andere KLM-Dakota's, geregistreerd als JZ-PDD en -PDE (ex PH-DAM en -DAZ). Op 1 januari 1958 bestond de Kroonduif-vloot dus uit:

3 Beavers (JZ-PAA, -PAC en -PAD)

3 Dakota's (JZ-PDC, -PDD en -PDE)

2 Twin Pioneers (JZ-PPY en -PPZ)

De komende vier jaar zou de maatschappij het daar mee moeten doen.

#### Vliegen op Nieuw Guinea

De Kroonduif heeft het altijd vreselijk druk gehad op Nieuw Guinea. Naast de lijndiensten werden er talloze charters gevlogen naar de meest onmogelijke plaatsen met de grootst mogelijke verscheidenheid aan vracht, gestouwd tussen en rond de meest vreemdsoortige passagiers. Tegen het eind van de jaren vijftig onderhielden de Dakota's vanuit Biak lijndiensten naar Manokwari, Ransiki, Sorong, Kebar, Kaimana, Noemfoer, Hollandia, Mejauke en Tanah Merah. KLM-Aerocar to leende er één voor een periode van vijf maanden voor een grote luchtkarteringsopdracht. Als een Dakota van Hollandia naar Merauke moest vliegen, kon de piloot twee routes volgen, afhankelijk van de bewolking: rechtstreeks, dus dwars over de hoge, met sneeuw bedekte bergen of laag tussen de bergen door iaveren. Bij lichte of geen bewolking werd niet al te hoog tussen de bergtoppen gevlogen. Bij zware bewolking probeerde men daar boven te gaan vliegen op zo'n 3000 m of hoger. In dat geval moesten de vliegers hun zuurstofmasker op; de passagiers hadden dan pech gehad. Het is een keer voorgekomen dat een hartpatient het benauwd kreeg, maar gelukkig bleef het daarbij. Er waren overigens geen stewardessen aan boord; regelmatig kwam één van de vliegers even een kijkje in de cabine nemen en bood dan de passagiers tevens een verfrissing aan. Na een proefvlucht op 18 juni 1959 opende de Kroonduif op 2 juli daaropvolgend haar eerste en enige internationale luchtlijn: gezagvoerder en tevens de nieuwe chefvliegdiens Leen van Rijswijk vertrok

... de Dakota 'IZ PDC' van Hollandia  
... in Lae in Australisch Nieuw Guinea en  
... erde de volgende dag weer terug. De  
... dienst werd iedere week gevlogen, de ene  
... week door de Kroonduif, de andere week  
... door Qantas en later door Trans Austra-  
... lian Airlines, die in 1961 het luchtvervoer in  
... Australisch Nieuw-Guinea van Qantas

