

Amerika-Europa heen en weer, het had zo mooi kunnen zijn.....

Olav Petri

April 2019

In 1939 had de Panam de eerste prachtige Boeing B-314 vliegboten in dienst, deze Clippers waren speciaal ontwikkeld als commerciële toestellen voor grote afstanden en werden inmiddels al ingezet op de lijnen in de Pacific. Leuk detail: de boordwerktuigkundige kon IN DE VLEUGEL bij de motoren komen voor onderhoud en controle. Financieel was de verbinding naar Manilla en Azië niet winstgevend. De hoofdprijs was een verbinding naar Europa. De Britten die wat achter lagen hadden eveneens grote vliegboten die vlogen op koloniale lijnen. Ook Frankrijk had vliegboten voor langere reizen ontwikkeld. De befaamde Duitse Dornier X (1929) had teveel kinderziektes gehad. Technisch bijzonder is dat de nieuwste Britse toestellen in de lucht bijgetankt konden worden voor het grote traject, de eigenlijke oversteek, begon. Landingsrechten werden geregeld evenals afspraken over postvervoer. Het vliegen over de Atlantische oceaan in een vast schema kon beginnen. Er was een zuidelijke en een noordelijke route. Panam vloog vanaf 20 mei met post vanaf een baai bij New York via de (Portugese) Azoren (het eiland Horta) en Lissabon naar Marseille en terug, de zuidelijke route, al snel volgde de noordelijke via Hythe aan de Britse zuidkust en vervolgens via Ierland (Foynes) en Newfoundland, New Brunswick terug naar Amerika. Ook Bermuda zat als proef in het schema. Vanaf eind juni vloog Panam ook met betalende passagiers. Kassa! De Britten met Imperial Airlines konden qua landingsrechten zonder veel te regelen via het "empire" vliegen, de noordelijke route, via Newfoundland. Na wat proefvluchten vloog Panam uiteindelijk tweemaal per week. Imperial Airlines volgde pas later, begin augustus. Er brak een nieuw tijdperk aan voor de burgerluchtvaart en postvervoer. En toen kwam de grote domper. Stalin kon met Frankrijk en Engeland geen verdrag sluiten tegen de oorlogszuchtige Hitler, mede omdat Polen Russisch ingrijpen via zijn grondgebied vreesde doordat de Sovjetroepen alleen via Polen het hart van Duitsland konden bereiken wanneer Russisch steun nodig was. Stalin sloot daarop op 23 augustus een voor allen verrassend niet-aanvalsverdrag met nota bene Hitler-Duitsland, inclusief een geheim protocol over invloedssferen, een soort verdelingsverdrag van gebieden, handig voor de toekomst! Hitler incasseerde de cheque meteen. Op 1 september begon de Tweede Wereldoorlog, nu zonder de juichende menigtes die zich in 1914 nog door nationalistische figuren hadden laten opzweepen...de mensen in 1939 wisten maar al te goed wat een oorlog eigenlijk betekende aan ellende.

Voor Panam betekende oorlog gevaar voor de kostbare vliegtuigen, ook al schilderde je grote Amerikaanse vlaggen op de romp. Tot december 1941 was Amerika neutraal. Panam besloot niet verder vliegen dan Lissabon en, korte tijd, nog tot Ierland. Afhankelijk van het weer of oorlogsomstandigheden zijn er diverse routes gevlogen, Lissabon bleef eindpunt. De Britten vlogen nog een paar weken door, maar hadden hun nieuwste vliegboten al snel nodig voor militaire doeleinden, patrouilles, waarbij de trans-Atlantische toestellen Cabot en Caribou in mei 1940 verloren gingen in Noorwegen.

Uit deze 4 maanden van de vliegverbinding bestaan poststukken, Amerikaanse, Britse, Canadese, Portugese enz. Vaak staat het woord Panam er op of is het woord Clipper gebruikt. Tijdens de oorlog vlogen de Clippers door, een interessant hoofdstuk apart!

Na afloop van de Tweede Wereldoorlog bleef de titel "per Clipper" nog even gehandhaafd, je ziet het soms in handschrift op een enveloppe naar Amerika. Landvliegtuigen namen al tijdens de oorlog soms vluchten over. De Boeings waren na de oorlog helemaal "op", bij mijn weten is er eentje verongelukt op de Taag bij Lissabon. Sommige hebben nog een kort tweede leven gehad, er is er geen een bewaard gebleven. Einde van een tijdperk.

