

Geen laag te hoog

De uitzending naar IJsland van de Luchtvaartafdeeling, 1932-1933

Uitzendingen zijn vandaag de dag gewoon voor onze krijgsmacht. Na Bosnië-Herzegovina, Eritrea en Cambodja is het nu voornamelijk Afghanistan waar Chinooks, Cougars, C-130's Hercules, (K)DC-10's, Apaches en F-16's op grote schaal worden ingezet. Minder bekend is dat in de jaren 1932-1933 ook een detachement vliegtuigen is uitgezonden en wel naar IJsland. Dit detachement bestond slechts uit twee vliegers en één mecanicien en was uitgerust met twee Fokkers D.VII. In dit artikel zal aandacht besteed worden aan de achtergronden van deze eerste uitzending van de voorloper van de Koninklijke Luchtmacht, de Luchtvaartafdeeling, zoals de militaire luchtvaart van 1913 tot 1938 heette.¹

Jacques A.C. Bartels*

In september 1929 besloot de Conferentie van Directeuren van meteorologische diensten in Kopenhagen om in 1932-1933 een tweede Internationaal Pooljaar te organiseren. De bedoeling was een aantal magnetische en meteorologische stations met een kleine bezetting te vestigen op bereikbare plaatsen rond de beide polen. Ook de aërologie, de tak van meteorologie die de hogere luchtlagen in de atmosfeer bestudeert, moest aandacht krijgen. Meteorologische stations op Groenland, IJsland en eilanden in het poolgebied konden de toestanden in de vrije atmosfeer bestuderen met behulp van registreerballonnen voor het vast-

leggen van temperatuur en vochtigheid. Aangezien het bergen van instrumenten als barometers, thermometers en hygrometers in de onherbergzame poolgebieden nauwelijks mogelijk zou zijn, zou de verzamelde data door middel van radioseinen naar de grondstations moeten worden overgebracht.

Bestudering van hogere luchtlagen stond internationaal op het verlanglijstje van de meteorologen omdat de ontwikkeling van zowel de militaire als civiele luchtvaart sinds de eerste vlucht van de gebroeders Wright in 1903 in sneltreinvaart ging. De Eerste Wereldoorlog had vooral op het gebied van vliegtuig-technologie doorbraken gekend. Maar het bestaan van *jetstreams* en dergelijke was toen voor meteorologen nog volstrekt onbekend.²

Systematische bestudering van de atmosfeer in de poolstreken was een voorwaarde voor de verdere ontwikkeling van intercontinentaal luchtverkeer. Hoe eerder dit inzicht verkregen kon worden, hoe eerder met name postvervoer door de lucht kon plaatsvinden.

* De auteur is militair-historicus en onafhankelijk onderzoeker en publiceert over onderwerpen uit de Nederlandse militaire geschiedenis in artikelen en boeken. Hij bereidt een proefschrift voor over de betekenis van de Vliegklas 1926 van de Luchtvaartafdeeling voor de ontwikkeling van de militaire en civiele luchtvaart in Nederland en voormalig Nederlands-Indië.

1 In 1953 kreeg de militaire vliegerij het predikaat Koninklijk en heette vanaf 1 juli van dat jaar Koninklijke Luchtmacht.

2 Met *jetstreams*, snelvliedende nauwe luchtlagen in het overgangsgedebied tussen troposfeer en atmosfeer, worden de hogere *subtropical jets* op het noordelijk halfrond bedoeld. Echte kennis over dit natuurlijk fenomeen werd pas in de Tweede Wereldoorlog vergaard tijdens de vele vluchten van de VS en Canada naar Europa (en terug), waarbij soms snelheden van honderd mijl per uur in de rug werden gemeten.

Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut

Net als bij het Eerste Internationale Pooljaar in 1882-1883 speelde Nederland met het KNMI een zeer belangrijke rol bij de voorbereidingen van het Tweede Internationale Pooljaar. Het in 1854 opgerichte Instituut genoot toen al een wereldwijde faam. In 1875 werd het verantwoordelijk voor het dagelijkse weerbericht voor de scheepvaart, vanaf 1919 behoorde luchtvaartmeteorologie eveneens tot zijn taken. Sinds 1897 was het KNMI gevestigd in De Bilt. Met de komst

meter. De vlucht zelf – zonder zuurstofvoorziening overigens – duurde meestal een uur en verliep volgens een vast patroon. Hierdoor konden luchtbewegingen in diverse luchtlagen in kaart worden gebracht. Tot zo'n zes kilometer boven Soesterberg en De Kooy was voor de zogenoemde weervliegers geen laag te hoog. De gegevens gingen naar het KNMI, dat deze op zijn beurt doorseinde naar Berlijn, waar alle binnenkomende data werd verwerkt tot een rapport dat de situatie boven West-Europa weergaf. Door deze uit de hoogtevluichten geanalyseerde weersvoorspellingen verwierf De Bilt grote bekendheid, temeer omdat het Nederlandse luchtruim zich toen al op het kruispunt van de Noord-Zuid- en Oost-Westverbindingen bevond.

In de jaren 1919-1929 maakten de weervliegers op Soesterberg gemiddeld zo'n driehonderd vluchten per jaar. Weervliegen was een specialisme geworden. De eerste drie jaren was het sergeant J. Bakkenes die het merendeel van deze vluchten voor zijn rekening nam, 895 in totaal. Andere 'toppers' waren in de periode 1927-1930 de luitenant-vlieger A. Viruly en J.H. van Giessen³ met respectievelijk 218 en 231 vluchten, en de van het wapen der Cavalerie afkomstige wachtmeester-vlieger J.W.T. Bosch met 224.

Oprichting van het Comité

Het is niet zo verwonderlijk dat Cannegieter, gezien zijn ervaringen met de LVA, bij het uitwerken van de plannen voor het Pooljaar aan het inzetten van vliegtuigen dacht voor het verzamelen van materiaal uit de bovenlucht en het verwerven van kennis van atmosferische toestanden boven het poolgebied. Ook de weervliegers hadden er wel oren naar. Al eerder had het KNMI nauw samengewerkt met Defensie, met name met de Koninklijke Marine. Vanaf 1923 deed prof. dr. ir. F. Vening Meinesz aan boord van Nederlandse onderzeeboten namelijk zwaartekrachtmetingen in de oceanen.⁴ Voor een oceanografische expeditie, geleid door de afdeling Oceanografie van het KNMI in de Oost-Indische archipel, had de regering in 1928 het nieuwe opnemingsvaartuig Hr.Ms. *Snellius* ter beschikking gesteld.

De Luchtvaartafdeeling was een wereldwijde voortrekker in de meteorologie

van de militaire vliegerij in 1913 op het vlakbij gelegen vliegveld Soesterberg brak een periode van samenwerking aan – destijds uniek in de wereld – tussen De Bilt en de Luchtvaartafdeeling (LVA). Van 1914 tot 1918 bevond zich op het vliegveld een houten gebouwtje van het KNMI, het aërologisch station. Meteoroloog en adjunct-directeur van het KNMI dr. H.G. Cannegieter deed zelf waarnemingen vanaf het vliegveld met (grote) vliegers waaraan zelf-registrerende instrumenten waren gehangen. Cannegieter slaagde er ook in een meteograaf, een apparaat dat luchtdruk, temperatuur en vochtigheid registreert, trillingsvrij aan een vliegtuig op te hangen, waardoor het vanaf 1919 mogelijk werd om vanaf Soesterberg dagelijks luchtwaarnemingen te doen. De Marine Luchtvaartdienst zou hierin vanaf 9 september 1921 op vliegkamp De Kooy volgen.

Weervliegen als specialisme

Vrijwel dagelijks vonden er twee waarnemingen plaats, één 's ochtends om zeven uur en de tweede later op de dag, waarbij gemiddelde hoogtes werden bereikt van ruim vijfduizend

³ Viruly maakte samen met Van Giessen deel uit van de legendarische Vliegklas 1926 van de Luchtvaartafdeeling. Ook K.D. Parmentier (later bekend van de vlucht met de *Uiver* naar Australië) was een leerling van deze klas.

⁴ Op 14 november 1934 vertrok Vening Meinesz aan boord van de K XVIII vanuit Den Helder om tijdens deze beroemd geworden tocht naar Indië zwaartekrachtmetingen uit te voeren. De onderzeeboot arriveerde op 11 juli 1935 in Soerabaja.

In april 1931 vonden de eerste verkennende gesprekken met de minister van Defensie plaats over atmosferische waarnemingen in de poolstreken. Na verkregen instemming van Waterstaat, het tweede bij het Pooljaar betrokken ministerie, konden de onderhandelingen beginnen met de directeuren van de meteorologische diensten van Zweden en IJsland. Inzet was het vestigen van een Nederlands aërologisch station. Gedurende het Pooljaar zou dat station dan bemand zijn door vliegers van de Nederlandse luchtmacht met militaire vliegtuigen. In tegenstelling tot zijn Zweedse collega antwoordde de IJslandse directeur dat zijn Gouvernement geen bezwaar zou maken en dat hij er prijs op zou stellen nauw samen te werken met dit tijdelijke station. In september 1931 brachten Cannegieter en de luitenant-vlieger E. Visch, chef van de meteorologische dienst op Soesterberg, en Van Giessen met de politie-kruiser Hr.Ms. *Nautilus* een bezoek aan Reykjavik. In antwoord op Kamervragen waarom de *Nautilus* een kleine twee weken aan de inspectie van de Noordzeevervisserij werd onttrokken, gaf de minister van Defensie te kennen dat hij van mening was 'deze bescheiden medewerking te moeten verlenen, aangezien de vraag of het mogelijk was een vliegtuigstation te vestigen van overwegend belang was voor de verdere werkzaamheden dier Commissie'.⁵

Fundraising

Een verkenning voor de vestiging van een station leverde een in principe geschikt terrein op, zo'n anderhalve kilometer ten zuid-oosten van de hoofdstad. Het IJslandse Gouvernement stelde dit stuk grond, 300 meter lang en 275 meter breed, voor de periode van het Pooljaar gratis ter beschikking en zorgde voor de inrichting als vliegerterrein. Eén van de voorwaarden van Nederlandse zijde was namelijk dat de kosten van dit aërologisch station en voor het transport van mensen en materieel niet ten laste zouden komen van Defensie en Waterstaat. Daar heeft men zich, zo zal hierna blijken, ook strikt aan gehouden. Omwille van *fundraising* richtte Cannegieter in maart 1932 met een aantal coryfeeën van het KNMI en de militaire luchtvaart, onder wie generaal b.d. C.J. Snijders, het *Comité tot Vestiging van een*

FOTO COLLECTIE AUTEUR



Geroutineerd weervlieger Van Giessen, hier ingepakt tegen de vrieskou

Aërologisch Station nabij Reykjavik op. De eerdergenoemde luitenant-vlieger Visch fungeerde als secretaris-penningmeester. In artikelen, onder meer in *Het Vliegveld*, pleitte Cannegieter hartstochtelijk voor het welslagen van de uitzending en spoorde hij de lezer aan een bedrag te storten op de speciaal daarvoor geopende girorekening.

Het Nederlandse initiatief om militaire vliegtuigen in te zetten voor het doen van hoogtemetingen kreeg navolging. Naast Zweden, Noorwegen en Finland besloot ook de Verenigde Staten een aërologisch station in te richten, bij Fairbanks in Alaska. Ook Groot-Brittannië, België en Polen volgden het Nederlandse voorbeeld.

Detachement IJsland

Op 18 juli 1932 was het dan zover. Met de driemotorige Fokker F-VIIB *Raaf* vertrok de kersverse commandant van het Detachement IJsland, de eerste luitenant Van Giessen, met zijn vrouw en hun bijna vierjarig zoontje van Schiphol op een reguliere KLM-lijndienst via Kopenhagen naar Malmö. Van Schiphol tot Harderwijk escorteerde een escadrille van vier Fokker

⁵ Marineblad, blz. 720 (Den Helder, 1931).

CV's onder commando van kapitein-vlieger Van Weerden Poelman het passagiersvliegtuig, waarna deze vliegers weer naar de bakermat terugkeerden. De volgende dag vertrok het gezelschap Van Giessen naar Oslo waar overnacht werd. Na een reis van een etmaal met de trein arriveerde het gezin 's avonds in Bergen, waar het een dag later, op 21 juli, 's avonds scheep ging aan boord van de *Lyra*. Dat schip bracht hen via de Faeröer-eilanden naar Reykjavik, waar het op 25 juli arriveerde. In de jaren dertig kostte het kennelijk een week reizen om van ons land naar IJsland te komen.

De sergeant-vlieger H. Bosch, die met het escadrille meegevlogen had en de sergeant-vliegtuigmaker C. van der Leden, net als Van Giessen vrijwilligers, zouden op 13 augustus naar Reykjavik vertrekken.⁶ Van der Leden had van luitenant Visch nog een spoedopleiding tot weerwaarnemer gekregen, zodat hij op IJsland waarnemingen kon verrichten. De beide Fokkers D.VII met de registraties 260 en 263 gingen met de nodige reserveonderdelen op 3 augustus vanuit Rotterdam scheep.⁷ Het vervoer over zee, dat een kleine drie weken zou duren, verliep zonder enig probleem. Het transport van de gedemonteerde vliegtuigen vanaf de haven ging echter niet van een leien dakje. Het bleek onmogelijk de grote kisten met daarin de vliegtuigrompen en vleugels naar de eerder door *Lufthansa* ter beschikking gestelde hangar over te brengen.⁸ De kisten bleven, goed verpakt, in eerste instantie op de kade staan. 'Met de montage der vliegtuigen werd terstond een aanvang gemaakt', zo meldde Van Giessen later in zijn derde rapport. De weersomstandigheden waren evenwel dermate ongunstig dat Van Giessen en Bosch pas op 2 september hun eerste vlucht konden maken. Het vliegterrein was na vijf weken hard werken helemaal geschikt gemaakt

door onder meer over een greppel, die het terrein in wezen in tweeën deelde, houten planken te leggen. De lichte Fokkers rolden er wel over heen. Hoewel de politie op gezette tijden toezicht hield op het vliegterrein kwam het toch herhaaldelijk voor dat IJslanders het veld opkwamen. Van Giessen liet hierop in de plaatselijke kranten weten dat hij als detachementscommandant geen verantwoordelijkheid kon aanvaarden, mocht dit soort bezoek tot ongelukken leiden.

FOTO COLLECTIE AUTEUR



Op IJsland vlogen de beide toestellen met de naam Fokker groot op de romp geschilderd. Een vorm van reclame?

Ingekrompen programma

Dr. Cannegieter hield op 6 september een toespraak voor tal van autoriteiten zoals de ministers van IJsland, de ambassadeur van Denemarken, consuls van diverse buitenlandse mogendheden, het gemeentebestuur van Reykjavik en vele inwoners van de hoofdstad en omgeving. Hij ging daarbij terloops in op de moeilijke gesprekken die gevoerd waren met het ministerie van Defensie, alvorens tot een positief besluit was gekomen. Cannegieter liet vervolgens de onderdelen van het onderzoeksprogramma de revue passeren. En Holland, zo vervolgde hij, was niet langer als een rijk land te beschouwen. Veel van de zogeheten *Steinreiche Holländer* (sic) waren arm geworden. In de zomer van 1929 raakte de economische cyclus in een neerwaartse spiraal, culminerend in Zwarte Donderdag, 24 oktober van dat jaar, toen de aandelenkoersen op de *New York Stock Exchange* volledig in elkaar zakten. Deze beurs-

6 Minister L.H. Deckers van Defensie deelde in zijn brief van 13 juli 1932 aan de Chef van de Generale Staf mee aan het driemanschap buitengewoon buitenlands verlof te verlenen met behoud van jaarwedde et cetera. De vliegers behielden ook de jaarlijkse toelage voor het maken van dienstvluchten met een maximum van vijfhonderd uur elk. In dezelfde brief schreef Deckers dat gedurende het Pooljaar weervluchten beurtelings om de andere dag van Soesterberg en De Kooy mochten worden ondernomen.

7 De 263 was op Soesterberg de reguliere 'weerkist'. De 260 en de 263 kwamen in 1920 in de sterkte van de LVA en werden daar in 1935 respectievelijk 1937 van afgevoerd, hetgeen wel iets zegt over de kwaliteit van deze Fokkers.

8 De Lufthansa onderhield een op dat moment niet rendabele luchtpostdienst op IJsland.

krach van 1929 had wereldwijd catastrofale gevolgen. Het dieptepunt van de markt zou op 8 juli 1932 bereikt worden. Niet onlogisch dat het Cannegieter buitengewoon moeilijk bleek om voldoende fondsen voor zelfs het meest ingekrompen programma te verwerven. Weliswaar was het aspiratieniveau naar beneden bijgesteld, maar toch bleef er een uitvoerbaar programma over. Cannegieter sloot zijn rede dan ook af met het uitspreken van het volste vertrouwen in 'zijn mensen', in casu Van Giessen, Bosch en Van der Leden, waarna hij aan de premier van IJsland de startersvlag overhandigde en beide Fokkers het luchtruim kozen. In zijn eerste brief naar huis maakte Van Giessen al gewag van de hoofdbrekens die het onderbrengen van Bosch en Van der Leden hem bezorgden. Hun wedde liet het huren van een huis niet toe. Van een buitenlandtoelage was immers geen sprake. De financiële positie zou Van Giessen zijn hele uitzending zorgen baren.

Waarnemingen met risico's

In september maakte het detachement over 25 dagen 31 vluchten tot een gemiddelde hoogte van ruim 5.500 meter, de maand erop waren dat 32 vluchten over 28 dagen met een gemiddelde hoogte van 5.333 meter. Aan het eind van elke maand stuurde Van Giessen het complete waarnemingsmateriaal, inclusief de data vergaard door weerballonnen, naar De Bilt. In de nacht van 11 op 12 november teisterde een orkaan IJsland, waarbij de hangar ernstige en de beide toestellen minder zware schade opliepen. Na vijf dagen sleutelen konden de Fokkers weer het luchtruim kiezen. Heel Nederland volgde de activiteiten van het detachement. Dat het vliegen boven het IJslandse niet geheel zonder risico was bleek toen Bosch op 29 december tijdens de 99ste waarnemingsvlucht op 4.000 meter plotseling in een enorme sneeuwjacht terechtkwam. Hij bleef daarin tot dat hij op nog geen honderd meter zee onder zich had. Gelukkig wist Bosch waar hij ongeveer moest zitten en koerste op zijn kompas richting land, wat nog altijd zo'n tien minuten duurde. Maar al met al was Bosch nog niet boven het vertrouwde vliegveld. De sneeuwjacht hield aan zodat Reykjavik ook geen optie meer bleek te zijn. Met een zicht van soms min-

der dan tien meter bleef Bosch ten zuidwesten van de IJslandse hoofdstad kruisen, in de hoop dat de sneeuwstorm zou ophouden. Inmiddels had hij al twee uur en een kwartier gevlogen, het laatste kwartier op zijn reservetank. Bosch besloot daarop zijn tweedekker op goed geluk aan de grond te zetten. Nu waren de vliegers van de LVA in die dagen wel gewend om hun Fokkers ergens in een weiland neer te zetten, maar IJsland was toch wel wat anders. Het zat Bosch mee, want zo'n dertig kilometer ten zuid-westen van Reykjavik slaagde hij er te

De financiële positie van het detachement bleef tot het eind van de uitzending wankel

landen, waarbij hij over de kop sloeg en met name de bovenzvleugel van zijn vliegtuig zwaar beschadigde. Na een telefoontje naar de thuisbasis haalde Van der Leden hem met een auto op. De dag erna demonteerden beiden de Fokker, die op Oudejaarsdag 1932 met twee vrachtauto's werd opgehaald. Omdat een storm belette om het toestel naar het (open) vliegveld te vervoeren, bleef het gedemonteerde vliegtuig een paar dagen op een beschutte plaats in Reykjavik staan. De Koninklijke Marine bracht in maart twee nieuwe bovenzvleugels. Het was aan de sergeant-vliegtuigmaker Van der Leden te danken dat de Fokker D.VII korte tijd daarna weer het luchtruim kon kiezen.

Laatste half jaar

Van Giessen was een studieuze iemand. Hij wilde, zeker gezien hij een jaar lang op IJsland zou verblijven, het IJslands en niet het Deens onder de knie krijgen.⁹ Omdat de rooms-katholieke kerk IJsland tot zendingsgebied had verklaard, deden ook Nederlandse paters Montfortanen daar sinds 1901 hun stichtelijke werk. In 1921 vertrok de 33 jaar oude Limburgse pater Gerard Boots naar IJsland, waar hij 52 jaar zou blijven. Boots had een talenknoebel, gaf les in Frans en Engels en had zich de moeilijke

9 IJsland zou pas in 1944 geheel onafhankelijk van Denemarken worden.

IJslandse taal zeer goed eigen gemaakt. Ook had pater Boots een grote belangstelling voor de geografische en klimatologische omstandigheden van IJsland. Een ideale leermeester dus voor Van Giessen, deze kapelaan van Reykjavik. Tijdens een diner op 1 december 1932, na ruim vier maanden op het eiland, verblufte Van Giessen zijn disgenoten, onder wie de IJslandse eerste minister, andere ministers en Deense marineofficieren, door in vloeiend IJslands een speech te houden. In zijn brief van 8 februari 1933 schrijft hij dat hij 'nog altijd trouw naar de paters' gaat, onder meer om zijn lezing in maart voor te bereiden. In deze brief beklagt Van Giessen zich tevens andermaal over de financiën. Uit zijn opmerkingen valt op te maken dat de minister van Defensie genegen is geweest om het Detachement IJsland een buitenlandtoelage toe te kennen, maar dat dr. Cannegieter gezegd zou hebben dat de heren "t wel graag voor niets deden". Van Giessen was niet bepaald gelukkig met deze gang van zaken.

Nieuwe inzichten en SAR

Na een moeilijke wintertijd, waarin niet veel kon worden gevlogen, brak zowel voor het detachement op IJsland als voor het Comité in Nederland het laatste half jaar aan. Niet vliegen betekende overigens niet dat de vliegers duimen zaten te draaien. Naast hoogtewaarnemingen hielden zij zich ook bezig met het bewerken van klimatologisch materiaal dat de IJslandse meteorologische dienst hun ter beschikking stelde. Terugblikkend op het eerste half jaar schreef Cannegieter in *Het Vliegveld* van februari 1933 dat er buitengewoon goed werk was geleverd. De hoogtevluchten gaven een nieuw inzicht in de nog onbekende verhoudingen van de poolatmosfeer.

Menige krant besteedde aandacht aan de lotgevallen van de Nederlanders op IJsland. Bedrijven als Van Nelle zonden koffie, thee en tabak, Van Houten cacao en chocolade en Unilever zorgde voor de boter. Dat deze ondersteuning ook wel nodig was, blijkt uit de eerder aange-



Van Giessen, Bosch en Van der Leden voor een D.VII in het gezelschap van pater Boots (v.l.n.r.)

FOTO COLLECTIE AUTEUR

haalde brief van 8 februari. Zo schrijft Van Giessen dat zijn vrouw en hij expres niet al te veel kennissen maken omdat je deze terug moet vragen en daar was hun toelage, gekoppeld aan het prijzige leven op IJsland, niet op berekend. Ook het door Cannegieter opgerichte Comité kon niet over ruime middelen beschikken. Van Giessen beklagde zich er over dat de Nederlandse regering op geen enkele wijze bijdroeg, terwijl de IJslandse regering, naast de kosten van de terreinhuur, ook nog eens duizend kronen fourneerde.¹⁰

Begin maart bereikte Van Giessen het verzoek om een operatie uit te voeren die nu *search and rescue* zou heten. Er waren tijdens een hevige storm twee vissersschepen vermist, waaronder een Britse trawler. Aangezien dit verzoek buiten het mandaat van Defensie en van het KNMI viel, verzocht de detachementscommandant om toestemming. ‘Plein 4’ had geen bezwaar en ook Cannegieter verstrekke Van Giessen op 5 maart een machtiging. Op 9 en 10 maart speurden beide vliegers een kuststrook van driehonderd kilometer af, helaas zonder resultaat. Deze vluchten waren niet geheel zonder risico, omdat er langs de hele kust geen enkele landingsplaats was, zoals Bosch al eerder had ervaren. In de nieuwsbrief van maart 1933 deed Cannegieter weer een beroep op de goedgevoelheid van de Nederlandse bevolking. Eerder had Cannegieter al een voordracht voor de AVRO gehouden waarin hij onder meer vertelde dat de directe kosten van een hoogtevlucht voor het Comité ongeveer tien gulden bedroegen en die van een windwaarneming tot aan de stratosfeergrens 2,5 gulden. Spreker hoopte op tweehonderd stortingen van tien gulden elk om zo tot het eind van het Pooljaar, 31 augustus 1933, vijftig waarnemingsvluchten per maand te laten maken. Ook kondigde hij een voordrachtmiddag aan op 23 maart in Den Haag, waar na een inleidend woord van generaal b.d. Snijders, Cannegieter zelf ook zou spreken. Nog meer fundraising dus. Bij deze serie lezingen zou ook prins Hendrik aanwezig zijn.

Terug naar IJsland. Tijdens de herfst en de winter was het mogelijk geweest de gemiddelde temperatuur en vochtigheidstoestand van de at-

mosfeer vast te stellen, waardoor meteorologen een vergelijking konden maken met die van de rest van Europa. De waarnemingen gaven ook inzicht in de luchtdrukverhoudingen en dus de aard en kracht van de heersende winden. Uit deze informatie kon het KNMI al na een half jaar waarnemen constateren dat bij IJsland tussen de 50ste en 60ste breedtegraad een bepaald traject rustig en helder weer bood met zwakke winden uit Oost tot Noord, een uitzondering in deze regio. Met belangstelling wachtte De Bilt de resultaten van de waarnemingen in de zomermaanden af. Ook de KLM volgde de werkzaamheden van het detachement IJsland met grote interesse. Van Giessen schrijft in één van zijn brieven naar huis dat hij druk met de luchtvaartmaatschappij correspondeert. De KLM was volgens Van Giessen voornemens al in de zomer van 1933 met passagiers op IJsland te gaan vliegen.¹¹ In zijn laatste brief naar familie schreef Van Giessen onder meer dat de directeur van de KLM, de van oorsprong ook militaire vlieger Albert Plesman, hem aangeraden had *Pan American Airways* te schrijven dat hij als detachementscommandant genegen was hen voorlichting te geven. Plesman vreesde de concurrentie niet.

Buitenlands bezoek

Niet alleen in Europa was men zeer geïnteresseerd in de studie naar luchtstromingen, ook in de Verenigde Staten was dat het geval. Nu er daar van *coast to coast* gevlogen kon worden en de vliegtuigen met de jaren beter werden, keken Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen uit naar intercontinentale toepassingen. Charles Lindbergh kreeg de vraag of hij, aangezien hij als eerste vanuit Amerika de Atlantische Oceaan overgestoken was, verkenningen in deze richting wilde ondernemen. Met zijn vrouw Anne Morrow als co-piloot arriveerde Lindbergh begin 1933 op IJsland met een speciaal voor deze vlucht geprepareerde Lockheed Sirius. Het ‘wereldje’ is klein op IJsland, zodat Lindbergh al heel snel contact met Van Giessen

10 Duizend (Deense) kronen is het equivalent van 150 (toenmalige) Nederlandse gulden. Omgerekend naar euro's een bedrag van zo'n 1225 euro.

11 Het zou overigens tot 1952 duren voordat de KLM Reykjavik in het lijnnet opnam (mededeling 29 juni 2009 van drs. D.W.K. Jansen, *corporate archivist* van KLM).



FOTO COLLECTIE AUITEUR

Van Giessen (links) met generaal Balbo in de straten van Reykjavik

zocht om met name de in de Eerste Wereldoorlog befaamd geworden Fokker D.VII te bekijken. Een kans om met deze ferme jager de lucht in te gaan zou Lindbergh zich niet gauw laten ontgaan. Van Giessen gaf uitleg en antwoordde desgevraagd dat zijn kist niet over radio beschikte, dat er geen verwarming aan boord was in deze open Fokker en dat hij inderdaad zonder parachute vloog. Dat was Lindbergh toch wel iets te veel van het goede en hij zag af van een vlucht.

In de zomer van 1933 landde een escadrille van 23 watervliegtuigen van het type Savoia Marchetti S-55, onder aanvoering van de Italiaanse generaal van de luchtmacht Italo Balbo.¹² Eind 1930 had deze al eerder een transatlantische vlucht geleid en wel van Italië naar Brazilië. Nu was het voornemen met dit escadrille vanuit Italië over IJsland naar Chicago te vliegen, waar op dat moment de wereldtentoonstelling plaatsvond. Bij de tussenlanding op Schellingwoude bij Amsterdam verspeelde Balbo een kist. Van Giessen had de generaal vanuit IJsland geholpen met vlieggegevens over het traject Ierland-IJsland. Ook voor de vervolgvlucht kregen de Italianen belangrijke informatie van de jonge luitenant. Toen Van Giessen Balbo voor de tweede keer op straat ontmoette, kreeg hij het 'bevel' iedere avond diens gast te zijn, een order die hij niet naast zich neer kon leggen. 's Avonds roemde Balbo de prestaties van de KLM. De generaal bleek tot in de details de Indië-route te kennen.

De betekenis van de uitzending

De financiële positie zou tot aan het eind van de uitzending wankel blijven. In zijn laatste artikel in het juninummer van *Het Vliegveld* over de vorderingen op IJsland hield Cannegieter weer een hartstochtelijk pleidooi om de werkzaamheden niet voortijdig af te breken, juist op het moment dat alle stations van het Pooljaar 'over alle deelen van den geheelen aardbol' hun activiteiten volledig ontplooiden. Het continue gelobby van Cannegieter wierp wel zijn vruchten af. In het voornoemde artikel maakte de meteoroloog gewag van een ruime bijdrage van het Natuur- en Geneeskundig Congres en van de *Koninklijke* 'voor de voorziening van bedrijfsstoffen'. Hij bedoelde hiermee dat Shell brandstof had geleverd. Zo naderde langzamerhand het einde van de uitzending van het detachement IJsland. Op 31 augustus vloog Van Giessen voor het laatst over Reykjavik. De IJslanders zouden het bekende geluid van de motoren wel gaan missen.

Van Giessen, Bosch en hun mecaniciens Van der Leden hadden een indrukwekkende prestatie neergezet. In totaal waren er 470 vluchten ge-

12 Nog steeds heet een grote formatie vliegtuigen een 'Balbo'.

maakt, waarvan 330 hoogtevluchten met een gemiddelde hoogte van 5.605 meter. De maximaal bereikte hoogte was 6.704 meter. De laagst gemeten temperatuur bedroeg -42 graden. De piloten deden het daarbij zonder verwarming of andere 'aviatische verwijfdheden' zoals de weervlieger Viruly dat zou noemen. In totaal was er 560 uur gevlogen, equivalent aan twee maal de omtrek van de aarde. Dankzij het detachement hadden de meteorologen uitgebreid materiaal van bovenluchtwaarnemingen in het Poolgebied ter beschikking gekregen dat hen onder meer inzicht gaf in voor stormvoorspellingen belangrijke windgegevens. Met de verzamelde data kon IJsland nu opgenomen worden in de transatlantische route vanuit Europa naar Amerika.

Zware werkomstandigheden

De waardering voor het team is ook af te leiden uit de voor die tijd en voor hun respectieve rang toegekende hoge koninklijke onderscheidingen. Zowel Van Giessen als Bosch werden benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau met de zwaarden, Van der Leden kreeg de Gouden Eermedaille der Orde van Oranje-Nassau, eveneens met de zwaarden. Deze onderscheidingen kreeg het driemanschap al tijdens hun verblijf op IJsland. Van Giessen ontving als commandant van het detachement de versierselen behorende bij Groot-Ridder in de Orde van de IJslandse Valk. Generaal Balbo was de hulp van Van Giessen ook niet vergeten: uit Italië kwam het eremetaal in de vorm van Ridder in de Orde van de Kroon van Italië.

Na de afronding en het gereedmaken van de vliegtuigen voor verzending, arriveerde het driemanschap op 22 september 1933 in Nederland. Van Giessen met de Fokker F.VIIB *Reiger*, Bosch en Van der Leden met de trein. Kort daarop vond er op het vliegveld Soesterberg een plechtige bijeenkomst plaats waar de drie mannen van de Luchtvaartafdeeling in het zonnetje werden gezet. Ook Cannegieter behoorde tot de sprekers. Op 26 september volgde een ontvangst bij de minister van Defensie in Den Haag. Dat de KNMI Van Giessen niet vergeten was blijkt wel uit de felicitatiebrief die de toenmalige hoofddirecteur hem in augustus 1956

stuurde ter gelegenheid van zijn dertigjarig vliegerjubileum. Op 1 januari 1961 ging Van Giessen als generaal-majoor-vlieger der Koninklijke Luchtmacht met pensioen.

Zoals gebruikelijk ging de meeste aandacht uit naar de commandant van het detachement IJsland, 1ste luitenant Van Giessen. Hij was het

FOTO COLLECTIE/AUTEUR



Wachtmeester Bosch doet waarnemingen achter zijn theodoliet op het vliegerterrein bij Reykjavik

die zijn team blijvend wist te inspireren om onder zware werkomstandigheden de opdracht voor het detachement tot een goed einde te brengen. Het was ook de dertig jaar oude eerste luitenant-vlieger die zijn werk moest blijven verrichten met een chronisch geldtekort, een tekort dat het detachement dagelijks voelde. Maar deze uitzending was geen succes geworden zonder het vliegwerk van sergeant Bosch en het technisch inzicht van sergeant-vliegtuigmaker Van der Leden, die in een periode van veertien maanden in zijn eentje aan beide Fokkers sleutelde. De uitzending van het detachement IJsland is relatief zwaar geweest. Maar toen al gold dat een missie alleen goed te volbrengen is wanneer het team als één man optreedt. ■