

## Het geheimzinnige einde van de KLM Constellation PH-TDF 'Franeker'

De geschiedenis van het KLM vliegtuig de 'Franeker' begon in 1949, in mijn zesde klas van de openbare lagere school bij meester Douma. De KLM had een wedstrijd voor lagere scholen in het land uitgeschreven, waarbij de naam van de woonplaats van de respectievelijke winnaars op de nieuwe vliegtuigen van de Lockheed Constellation-vloot van de KLM zouden prijken. Klasgenoot Harmen Jellema was in de stad de winnaar en werd naar Schiphol afgevaardigd. Door zijn bijdrage kreeg de vijftiende Constellation type L-749 de naam 'Franeker'.



De prachtige, elegante lijnen van de KLM Lockheed Constellation de 'Franeker'

Het nieuwe vliegtuig is een zogenaamde 'Connie', zoals die viermotorige Constellation-propellermachines kortweg worden genoemd. Een sierlijk toestel met fraaie lijnen, maar volgens piloten wat stug in de besturing. De 'Franeker' schreef eerst al geschiedenis door op 26 januari 1949 (met gezagvoerder De Haas) als eerste KLM 'Connie' de vlucht naar Batavia (nu Jakarta) te volbrengen via de lange en gevaarvolle 'Mauritiusroute'. Door de 2<sup>de</sup> politionele actie in Nederlands-Indië hadden Aziatische landen India en Pakistan namelijk hun luchtruim voor de KLM gesloten. Van januari tot juli 1949 voerde de KLM deze dienstregeling noodgedwongen uit door vanaf Schiphol via Khartoum (Soedan) naar Mauritius te vliegen. Vandaar maakte het volledig gestripte vliegtuig de 5.500 km (non-stop!) lange oversteek over de Indische Oceaan naar Batavia. De KLM onderhield daarmee het langste regelmatige vliegtraject over water ter wereld.



De 'Franeker' tijdens een landing op thuishaven Schiphol.  
Foto courtesy: Thijs Postma

Op 10 juli 1949 vertrekt de 'Franeker', met aan de stuurknuppel gezagvoerder Chris van der Vaart, vanuit Batavia voor de lange thuisreis naar Schiphol. Hij had 4115 vliegreizen gemaakt waarvan 1394 op de Constellation. Het toestel was gecharterd door de Nederlandse overheid voor een politieke permissie. Er waren 45 personen aan boord, 10 bemanningsleden en 35 passagiers. Hieronder bevond zich een groep van dertien vooraanstaande Amerikaanse journalisten. De Amerikanen hadden een uitgebreide rondreis door Nederlands-Indië gemaakt, op uitnodiging van de Nederlandse regering. Deze wilde hiermee bereiken dat de journalisten een positiever beeld kregen van de naoorlogse Nederlandse politiek aldaar. De journalisten hebben inderdaad een duidelijk gunstiger oordeel gekregen over de houding van Nederland tegenover Nederlands-Indië en de Nederlandse regering verheugt zich al op een betere pers in de VS.

Omdat de Amerikaanse journalisten in New Delhi een onderhoud zouden hebben met de toenmalige premier Pandit Nehru, had het toestel voor deze reis toestemming gekregen om over Indiaas grondgebied te vliegen. Daarna zou men, na een tussenlanding op vliegveld Santa Cruz te Bombay, doorvliegen naar Caïro.

Het is dinsdag 12 juli 1949. In de vroege ochtend vertrekt de 'Franeker' van New Delhi naar Bombay. Om 08.52 uur lokale tijd vliegt het toestel op een hoogte van meer dan tweeduizend meter, op ruim 30 kilometer ten noorden van Bombay. Ze naderen het vliegveld. Santa Cruz. Het weer is uiterst slecht en zware moessonregens belemmeren het zicht. De vliegers zijn onbekend in het gebied. De gezagvoerder krijgt van de verkeersleiding toestemming om naar 180 meter te zakken en vervolgens de opdracht om te landen op baan 23. Om kwart over negen hebben de piloten op een hoogte van ongeveer 150 meter grondzicht. Het landingsgestel is al neergelaten. Het toestel maakt een bocht naar rechts, vliegt een cirkel boven het vliegveld en koerst vervolgens in oostelijke richting. En dan, na drie minuten, verdwijnt het in de zware regenwolken uit zicht...

Volgens de Raad voor de Luchtvaart moeten de vliegers in deze tijd een duidelijk beeld van de plaatselijke weersomstandigheden hebben gekregen. Om landingsbaan 23 aan te vliegen moet de machine echter op geringe hoogte door een heuvelachtig gebied vliegen. Daar gaat het helemaal mis! Het toestel vliegt rond 09.20 uur tegen de 225 meter hoge heuvel van Ghatkopar, op slechts drie kilometer van het vliegveld. De romp breekt in tweeën.



De 'Franeker' landt bij slecht weer op Schiphol.  
Gouache van Thijs Postma bij Tjerk Miedema



De Franeker in Batavia, kort voor de start van de fatale laatste reis  
courtesy Mevr. A. van Velthoven

Wrakstukken komen verspreid aan beide kanten van de heuvel terecht, deels in een ravijn. Bepaalde delen van de 'Franeker' vliegen in brand. Alle inzittenden komen om het leven.

De 'Franeker' was op 17 november 1947 bij de KLM in dienst gekomen en had ten tijde van het ongeluk 3381 vliegreuren gemaakt en was slechts 19 maanden oud.

In het licht van de omstreden koloniale Nederlands-Indië politiek ontstaan speculaties over sabotage. De plaatselijke verkeersleiding zou het toestel opzettelijk door het slechte weer naar een onder deze omstandigheden gevaarlijke landingsbaan hebben geleid. Uit het logboek dat tussen de wrakstukken is

gevonden, blijkt later de laatste bladzijde te ontbreken. Bovendien zijn uit aantekeningen van de verkeersleiding passages veranderd of verwijderd. De Amerikaanse journaliste Dorothy Brandon was in Manilla uitgestapt omdat zij overtuigd zou zijn dat het vliegtuig (door de Indonesiërs) gesaboteerd zou zijn. Naderhand bleek een andere reden. De Nederlandse Raad voor de Luchtvaart concludeert later dat zowel de gezagvoerder als de lokale verkeersleiding ernstige besluitvormingsfouten hebben gemaakt. Vijftig jaar na de ramp verklaart iemand van de Nederlandse Inlichtingendienst dat er sprake was van sabotage.

Drie weken voordat de 'Franeker' met de Amerikaanse journalisten aan boord de thuisreis aanvaardde, waren ze met de 'Roermond' in Batavia aangekomen. Het was de bedoeling dat ze met hetzelfde toestel naar Schiphol zouden terugvliegen. Maar omdat ze hun reportage met enkele weken verlengden, bleven ze achter in Nederlands-Indië. De 'Roermond' ondernam dus de reis naar Schiphol zonder de journalisten. Het vliegtuig zou daar ook nooit aankomen. Op 22 juni, rond tien uur 's ochtends, stort het vliegtuig voor de kust bij Bari (Italië) in zee. De oorzaak is nooit opgehelderd. Het ziet er naar uit dat de Amerikaanse journalisten de dood niet konden ontlopen. Waren ze zoals gepland met de 'Roermond' teruggekeerd dan waren ze ook omgekomen.



De 'Franeker' vertrekt voor zijn laatste vlucht vanaf het vliegveld Kemajoran van Batavia.  
 De Franeker 'klok' duidelijk op de neus zichtbaar.

De luchtramp met de 'Franeker' is altijd met veel geheimzinnigheid omgeven gebleven. De vastgestelde toevalligheden en ontbrekende informatie gaven voeding aan speculaties dat Soekarno en zijn organisatie wilden voorkomen dat men in de Verenigde Staten ineens positief ging berichten over de Nederlandse politiek in haar kolonie Nederlands-Indië.

In Franeker werden de vlaggen halfstok gehesen toen het bericht van de ramp met de 'Franeker' bekend werd. Het college van B. en W. zond een bewijs van deelneming aan de KLM. 

Nadere details over de gehele gang van zaken met de vlucht van de 'Franeker' bevindt zich in het boek 'De Crash Van De Franeker' van Louis Zweers.

**Kleve, 2012**  
**Tjerk Miedema**  
**miedematj@AOL.com**