

## VLEIEGVELD WAALHAVEN\*

DOOR F. ZANDVLIET

**D**e betrokkenheid van Rotterdam bij de luchtvaart manifesteert zich reeds 21 jaar nadat de eerste hete-lucht ballon en de eerste gasballon in 1783 in Frankrijk opgestegen waren: de eerste ballonopstijging in Nederland door een Nederlander vond plaats te Rotterdam op 29 september 1804. Het was de 34-jarige Leidenaar Abraham Hopman, die toen opsteeg vanaf het terrein Concordia. Zijn ballon, de 'Lust tot Onderzoek', daalde te Schiedam; bij de landing sloeg de mand om, Hopman viel er uit en door de vermindering van het gewicht steeg de ballon onbemand weer op en landde tenslotte in Wassenaar.

Eén der in het begin van deze eeuw bekendste Nederlandse ballonvaarders was de Rotterdammer Willem Pottum. Zijn eerste opstijging vond plaats op 16 juli 1905 vanaf de tuin van het Gebouw voor Kunsten en Wetenschappen te Rotterdam. Hij maakte 141 ballonvaarten en was ook de oprichter van het tijdschrift 'Avia' in 1911. Tengevolge van het bombardement van Rotterdam vluchtte hij naar Den Haag, waar hij in juli 1949 op 74-jarige leeftijd stierf.

Zijn vrouw, mevrouw W. Pottum-Ruitman, werd op 15 augustus 1909 de eerste Nederlandse balloncommandante. Zij stierf zes jaar na haar man, eveneens te Den Haag.

De eerste vluchten met een motorvliegtuig vonden plaats in december 1903 in de Verenigde Staten van Amerika. In 1906 volgden de eerste vluchten in Europa en in 1909 in Nederland, bij Etten-Leur.

Vanaf 1910 tot 1914 vonden vele vliegdemostraties in Nederland plaats, o.a. te Rotterdam. Deze demonstraties werden gehouden op het terrein Woudestein aan de Honingerdijk, o.a. door de Belgen Ferdinand Verschaeve en Jan Olieslagers en de Nederlander Jan van Bussel. Olieslagers, die vloog onder het motto 'Lijk of Rijk', baarde o.a. opzien door de eerste overlandvluchten in Nederland. Hij vloog in september 1910 met zijn 'Blériot XI' van Woudestein

\* Lezing voor het Historisch Genootschap 'Roterodamum' op 18 januari 1983.

naar Gouda en terug en maakte eveneens een retourvlucht naar Scheveningen.

In 1913 was het de Fransman Pégoud, die voor de Rotterdammers voor het eerst de 'looping' demonstreerde.

Gedurende de Eerste Wereldoorlog concentreerden de luchtvaartactiviteiten in Nederland zich te Soesterberg en te Amsterdam, waar in de Automobielfabriek 'Trompenburg' onder leiding van Henri Wijnmalen een vliegtuigfabriek werd gevestigd.

Na de oorlog kreeg de Rotterdamse fabriek Van Berkel's Patent de opdracht om een serie watervliegtuigen te bouwen voor de Koninklijke Marine. Deze serie werd in 1919 gevolgd door een bestelling voor een ander type, eveneens een watervliegtuig voor de Koninklijke Marine. Deze fabriek bouwde in totaal 42 vliegtuigen, was gevestigd aan de Keileweg 9 en werd in 1921 gesloten.

Inmiddels waren in Nederland vele kleine luchtvaartmaatschappijen opgericht, die zich voornamelijk bezig hielden met rondvluchten. In 1919 werd te Amsterdam de ELTA, de Eerste Luchtverkeer Tentoonstelling Amsterdam, georganiseerd door de luitenant-vliegers A. Plesman en M.L.J. Hofstee. Deze tentoonstelling oogstte veel succes, 500.000 bezoekers en 4000 passagiers voor rondvluchten.

Gestimuleerd door deze tentoonstelling besloten een aantal industrieën en bedrijven tot de oprichting van een luchtvaartmaatschappij, die op 7 oktober 1919 te 's-Gravenhage plaats vond. Deze maatschappij, die reeds in september als bijzonder blijk van vertrouwen van Koningin Wilhelmina het predicaat 'Koninklijk' zou mogen voeren, werd ingeschreven onder de naam 'Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederland en Koloniën N.V.' Met de dagelijkse leiding werd belast de luitenant-vlieger Albert Plesman.

De K.L.M. besloot aanvankelijk als 'home-base' gebruik te maken van een gedeelte van het landgoed Maaldrift te Wassenaar. Dat was het eigendom van de heer Kröller, lid van de Raad van Bestuur van de K.L.M. Spoedig bleek, dat dit terrein werd omringd door te veel obstakels en tenslotte verleende de Minister van Oorlog toestemming, om gebruik te maken van het Vliegveld Schiphol. Daar opende de K.L.M. haar eerste luchtdienst, Amsterdam-Londen, thans de oudste luchtdienst van de wereld, op 17 mei 1920.

Intussen was ook in Rotterdam interesse getoond in de luchtvaart. Op 5 mei 1919 stelde de firma Vervloet & Co aan het Gemeentebestuur voor om een vliegveld aan te leggen ten behoeve van een te



openen luchtvrachtdienst tussen Rotterdam en Londen.

In juni stelde de heer A.C. Burgdorffer, directeur Openbare Werken van de Gemeente Rotterdam, een rapport op, waarin hij er o.a. op wees, dat een terrein van 84 ha, gelegen ten zuiden van de Waalhaven, geschikt zou kunnen zijn voor een aan te leggen vliegveld. Het terrein was in 1914 tijdens de aanleg van de haven opgespoten en verhuurd voor landbouwdoeleinden. Een voordeel was bovendien, dat dit terrein tevens kon dienen als afhandelings-terrein voor watervliegtuigen.

In augustus bezocht Burgemeester Zimmerman met zijn dochter de ELTA, vermoedelijk ter oriëntatie, maar ook voor genoegen, beiden namen deel aan een rondvlucht. Op 9 oktober 1919 (twee dagen na de oprichting van de K.L.M.) stelde het Rotterdamse Gemeentebestuur aan de Gemeenteraad voor, een terrein bij de Waalhaven te bestemmen tot en in te richten als vliegveld 'opdat de handelsstad Rotterdam van den beginne af gereed zou zijn om in het komend luchtverkeer haar plaats in te nemen'. De kosten werden geraamd op f 1,5 miljoen.

Op 4 december 1919 ging de Gemeenteraad accoord en stelde voorlopig f 450.000,- beschikbaar voor het egaliseren etc. van het terrein.

De heer Burgdorffer bezocht behalve Soesterberg ook de vliegvelden bij Londen en Parijs. Terwijl in die tijd de vliegvelden meestal ten behoeve van de militaire luchtvaart waren ingericht, kreeg hij nu de gelegenheid om het nieuwe vliegveld voor Rotterdam met betrekking tot de gebouwen geheel in te richten voor de burgerluchtvaart. Ir. B. Stephan, Chef Technische Dienst van de Luchtvaartafdeling te Soesterberg, verklaarde zich bereid te adviseren inzake de eisen voor de vliegtuigen.

Op 28 augustus 1919 ging de Gemeenteraad accoord met de beschikbaarstelling van f 863.000,- voor het bouwen en inrichten van de benodigde stationsgebouwen en hangars etc.

Inmiddels had men bij de K.L.M. ook niet stilgezeten. De lijn Amsterdam-Londen was, zoals reeds gezegd, op 17 mei 1920 geopend. De frequentie was drie maal per week, maar werd al spoedig verdubbeld en bovendien sloot de P.T.T. met de K.L.M. een contract voor het vervoer van post. In dat contract was evenwel ook nadrukkelijk Rotterdam opgenomen en zo kwam het, dat op 26 juli 1920 het eerste K.L.M.-vliegtuig van Schiphol naar het toekomstige vliegveld Waalhaven vertrok. Het werd om 11.40 uur verwacht en tijdig waren per boot o.a. de Burgemeester, wethouder



mr. A. de Jong, de heer E.P. de Monchy, voorzitter van de Kamer van Koophandel, de postautoriteiten, de douane en een brievenbesteller met postzak aanwezig. Omdat het vliegtuig er om 1 uur nog niet was, stuurde de Commissaris van Politie Alberda een motoragent naar een café (op het terrein waren nog geen gebouwen of telefoon) om telefonisch te informeren waar het vliegtuig bleef. Daarvan werd men blijkbaar ook niet wijzer en de Burgemeester en overige genodigden, overigens ook gedwongen door enkele regenbuien op het open veld, vertrokken.

Om 13.35 uur landde tenslotte de piloot Helliwell met de eveneens door de K.L.M. gehuurde De Havilland D.H. 9 G-EATA, vergezeld van één passagier, op het terrein. Hij was vertraagd door het bijzonder slechte weer en de zware tegenwind. Vijf minuten later vertrok hij weer met zijn passagier en met twee zakken post uit Amsterdam en Rotterdam naar het toen in gebruik zijnde Londense vliegveld Croydon. De passagietarieven van Rotterdam naar Londen en Amsterdam waren toen respectievelijk f 150,- en f 40,- enkele reis. Retourbiljetten waren er dat jaar nog niet. Vermoedelijk omdat het, volgens insiders, onmogelijk was te verwachten, dat iemand na één zo'n reis in de open kajuit van het kleine schommelende vliegtuig bereid zou zijn, dat nog eens te ondergaan.

Op Waalhaven begonnen intussen de werkzaamheden voor de bouw van de stationsgebouwen. De K.L.M.-diensten werden in verband met de komende winter gesloten.

Op 14 april 1921 heropende de K.L.M. de luchtdiensten, nu met Nederlandse vliegtuigen (Fokker F.III) en ten dele met Nederlandse vliegers.

Zes maal per week vlogen ze Amsterdam-Rotterdam-Londen en Rotterdam-Amsterdam-Bremen-Hamburg. Op 2 mei kwam daar nog bij een dienst naar Brussel van de Belgische Société Nationale pour l'Etude des Transports Aériens SNETA, aansluitend op de dienst Brussel-Parijs van de Franse Compagnie des Messageries Aériennes CMA.

Op 17 mei opende voorts de Franse Société Générale des Transports Aériens Lignes Farman een dienst Parijs-Brussel-Rotterdam-Amsterdam.

Op 19 november werden de diensten in verband met de naderende winter gesloten. In totaal werden dit jaar op het in aanbouw zijnde vliegveld Waalhaven 362 vluchten van/naar Londen, 278 van/naar Hamburg en 555 van/naar Brussel en Parijs uitgevoerd. Voorts





84. Het eerste K.L.M.-postvliegtuig op Waalhaven, 26 juli 1920. 85. Overzicht van het vliegveld Waalhaven met op de achtergrond de Waalhaven.



zorgde de dit jaar ingestelde Fototechnische Dienst van de K.L.M. voor lokale fotovluchten, o.a. voor het maken van foto's van het pas gereedgekomen Rotterdamse Stadhuis aan de Coolsingel.

Op 18 maart 1922 werd op Waalhaven het eerste gebouw, het hotel-café-restaurant, officieel geopend door de heer Burgdorffer en ter exploitatie overgedragen aan de K.L.M.

Op 2 september 1922 werd het Vliegveld Waalhaven officieel geopend door de Burgemeester van Rotterdam. De opening was extra feestelijk door een vliegfeest, het Internationaal Concours d'Aviatique Rotterdam ICAR, georganiseerd door de Koninklijke Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart. Dit vliegfeest duurde tot 17 september en trok 50.000 bezoekers, van wie er 1679 deelnamen aan een rondvlucht.

Rotterdam-Waalhaven was daarmee het eerste Gemeentelijke Vliegveld van Nederland en tevens het best ingerichte vliegveld van ons land, zeer vermoedelijk zelfs van Europa. De K.L.M. had dan ook besloten Waalhaven aan te wijzen als haar 'home-base', op 31 maart reeds was de Technische Dienst van de K.L.M. verplaatst van Schiphol naar Waalhaven.

Op 18 april waren de diensten naar Londen hervat. Op 1 juni opende de K.L.M. ten gevolge van de liquidatie van de SNETA een eigen dienst naar Brussel en nam van de SNETA tevens over de vlieger Iwan W. Smirnoff.

Het vliegveld Waalhaven was begroeid met gras, de afmetingen waren in n.-z. richting 750 m, in o.-w. richting 850 m. In de noordoosthoek waren de gebouwen geconcentreerd. Deze waren ontworpen door de Rotterdamse Gemeentearchitect ir. L.W.H. van Dijk. Bij de ingang was rechts de portiersloge en links een gebouw voor de radiotelegrafie- en telefonie-installatie en de dienstwoning voor de Chef Technische Dienst van de K.L.M.

Rechts van de ingang was een gebouw voor de directie, administratie en de weerberichtdienst en voorts een garage met daarachter een magazijn.

Links van de ingang stond het hotel-café-restaurant en daarachter het gebouw voor de douane en de vracht.

Achter het restaurant verrees een 20 m hoge vuurtoren die met wit licht de letter W in Morse-seinen, . - - , uitzond. Dit was bij goed zicht over een afstand van 25 km zichtbaar.

Voorts was daar de grote hangar A, 32 m breed, 38 m diep en 11 m hoog. Een tweede hangar was nog in aanbouw, deze zou 25 m breed



worden en de deuropening zou 6 m hoog worden. De Technische Dienst van de K.L.M. betrok de hangar, die behalve als onderdak voor de vliegtuigen tevens fungeerde als werkplaats. In 1922 waren er 15 vliegtuigen en 27 motoren in onderhoud.

De Gemeente Rotterdam had tevens een eigen krachtig radiostation ingericht, dat meteen diende als centraal radiostation voor Nederland en dat telefonisch in contact stond met Schiphol. Waalhaven verzorgde telegrafisch het contact met o.a. Londen en Parijs en wel op golflengte 1400 m voor vliegtuigberichten en op 1680 m voor weerberichten.

Waalhaven werd daarmee het eerste burgerradiostation van Nederland. In 1923 werd het radiostation overgenomen door het Ministerie van Waterstaat (Bureau Luchtvaart, tegenwoordig Rijksluchtvaartdienst geheten) en aangewezen als Hoofdstation voor de Burgerluchtvaart.

Een witgekalkte cirkel in het midden van het terrein toonde aan dat het een vliegveld was en een z.g. landings-T, die altijd tegen de wind in draaide gaf de richting aan, waarin moest worden geland.

Bestuur en exploitatie berustten bij de Gemeente Rotterdam, de operationele taak was opgedragen aan de Stationschef van de K.L.M., die evenals gebruikelijk was op Schiphol, tevens fungeerde als havenmeester. De eerste Stationschef/Havenmeester van Waalhaven was de heer F.C. de Veer.

In 1923 trok de K.L.M. de lijn naar Brussel door tot Parijs, terwijl de Engelse maatschappij Daimler Hire Ltd. een lijn Londen-Rotterdam-Berlijn opende.

In dit jaar werd ook voor het eerst een nieuw vliegtuig op Waalhaven ingevlogen. Het was de Carley C.12, gebouwd bij de Vliegtuig Industrie Holland te Den Haag en over de weg naar Waalhaven gebracht. Het één-persoons vliegtuig had een 20 pk motor, de vleugellengte was 7,50 m, het woog 225 kg en kon 140 km/u vliegen.

In 1924 werd de fabriek overgenomen door de heer H. Pander Sr., die zijn eerste product, de Pander D, eveneens op Waalhaven liet invliegen. De K.L.M. maakte op Waalhaven de Fokker F.VII H-NACC gereed voor de eerste vlucht Amsterdam-Jakarta, die in dat jaar onder gezagvoerder Van der Hoop in 55 reis- en 25 vliegdagen werd volbracht.

Op Waalhaven werd een radio-telefonie communicatie met vliegtuigen in gebruik genomen, zodat o.a. de weersveranderingen aan de vliegers konden worden doorgegeven. Voordien moesten zij het



onderweg te weten komen met z.g. meteoborden, die bij Vlissingen, Calais en Lympne werden neergelegd en middels tekens aangaven of het regende of dat er storm te verwachten was.

Een andere belangrijke verbetering in 1924 was de in gebruik stelling van een radiopeilinstallatie, waarmee in samenwerking met Croydon en Brussel de z.g. driehoekspeelingen mogelijk werden. Hiermee kon de positie van een vliegtuig in 2-3 minuten vrij nauwkeurig worden bepaald.

In 1924 werd de lijn van Daimler Hire via Rotterdam naar Berlijn verlegd via Schiphol. De Belgische Sabena echter opende een dienst van Rotterdam via Brussel en Straatsburg naar Bazel. Laatstgenoemde luchtdienst bracht de reistijd Rotterdam-Bazel van 17 uur per trein terug tot 6 uur.

In 1925 trok de K.L.M. de lijn naar Hamburg door tot Kopenhagen waarmee de reistijd van 24 uur tot 6 uur werd teruggebracht.

De outillage van Waalhaven werd uitgebreid met voorzieningen voor nachtlandingen. Er kwamen twee mobile acetyleen zuurstoflichten, die op 150-200 m afstand van elkaar tegen de wind in werden opgesteld. Zij zorgden voor verlichte banen waartussen het vliegtuig landde. Voorts werden naast de witte cirkel in het midden van het terrein acht witte, verzonken lampen geplaatst en in het centrum van de cirkel nog één. Ze waren verbonden met een windrichtingaanwijzer, die op het meteogebouw was opgesteld. Deze zorgde voor het oplichten van de juiste vijf lampen waardoor de landingsrichting werd aangegeven. Ook werden grenslichten langs het terrein en hindernislichten op obstakels geplaatst.

Verder werd op Waalhaven een derde hangar gebouwd ten behoeve van de Nationale Vliegtuig Industrie, die vliegtuigen bouwde in Den Haag. In deze hangar werd de door de heer S.F.W.(Frits) Koolhoven ontworpen F.K.33 samengesteld. Daarmee was op Waalhaven een vliegtuigfabriek gevestigd, die later enkele zeer succesvolle vliegtuigen zou afleveren.

In 1926 begon de K.L.M. met aansluitende vluchten op de z.g. mailboten die tussen Amsterdam of Rotterdam en Jakarta voeren. Passagiers en post konden per vliegtuig het traject Rotterdam-Marseille afleggen.

Op 16 mei 1927 opende de Deutsche Lufthansa een dienst Keulen-Duisburg-Rotterdam met drijvervliegtuigen. Deze vliegtuigen meerden af aan enkele boeien, passagiers en bemanning bereikten via een steiger de stationsgebouwen van het vliegveld. Ondanks een subsidie van de Gemeente Rotterdam werd deze



dienst op 1 oktober weer gesloten en bleef daarmee tot heden de enige dienst met watervliegtuigen in ons land.

Belangrijker voor de ontwikkeling van Waalhaven was in 1926 de Rotterdamsche Aero Club, die in 1927 onder voorzitter Cor Kolff op Waalhaven een clubgebouw betrok en begon met de opleiding van sport- en zakenvliegers. De R.A.C., thans de oudste Aero Club van Nederland en gevestigd op het Vliegveld Zestienhoven, stimuleerde en assisteerde bij de oprichting van vele andere Aero Clubs, o.a. te Den Haag, Delft, Amsterdam, Twente en Eindhoven.

De R.A.C. had inmiddels twee Pander E-lesvliegtuigen gekocht, die ze in 1927 met het oog op een te verwachten gespreide opleiding op andere vliegvelden onderbracht in een nieuw opgerichte eigen N.V., de Nationale Luchtvaartschool N.V. De Rotterdamsche Aero Club kan dan ook worden beschouwd als de grondlegger van de huidige sport- en zakenluchtvaart van ons land.

De K.L.M. verbouwde in 1927 op Waalhaven de één-motorige Fokker F.VIIa-H-NADP voor een retourvlucht naar Jakarta, een chartervlucht in opdracht van de Amerikaanse miljonair Van Lear Black. Het werd de eerste intercontinentale chartervlucht van de wereld.

De Gemeente Rotterdam verving de mobiele landingslichten door acht vaste landingslichten, die rond het terrein werden opgesteld en waarvan er bij een landing drie werden aangestoken, afhankelijk van de windrichting. De negen lichten in het centrum van het terrein werden vervangen door blauwe lampen die gemonteerd werden op een tegen de wind in draaiende landings-T. Deze verlichting was bedacht door ir. Braam van Vloten en werd later ook op Schiphol toegepast.

In 1928 openden de K.L.M. en de Zwitserse Balair de lijn Amsterdam-Rotterdam-Brussel-Bazel-Zürich, dagelijks om en om gevlogen, zes maal per week, omdat er toen nog geen luchtdiensten op zondag gevlogen werden. De Tsjechische C.L.S. opende een dienst Praag-Rotterdam.

Een drie-daags vliegfeest, georganiseerd door de R.A.C., droeg er toe bij, dat dit jaar 188.000 betalende bezoekers werden geteld. Eén der Engelse deelnemers aan dit vliegfeest, Lady Heath, trad daarop in tijdelijke dienst van de K.L.M. en werd daarmee de eerste vrouwelijke vliegtuigbestuurder van de K.L.M.

Twee dagen na het vliegfeest botste tijdens de landing na een rondvlucht boven Rotterdam de K.L.M.-vlieger J.J. Schott met de



Fokker F.III H-NABR tegen de mast van een schip. Eén der passagiers, mevrouw Ten Cate, kwam daarbij om het leven.

In het voorjaar van 1928 waren de Eilanden door ijsgang afgesloten van het vasteland. De K.L.M. voerde toen vanaf Waalhaven voor het eerst een extra vlucht uit naar Goeree (Dirksland) voor het vervoer van een maagpatiënt. In latere jaren werden bij voorkomende gevallen behalve patiënten ook gist, meel, kolen, kranten en post vanaf Waalhaven naar de Eilanden gevlogen.

Het toenemend vrachtvervoer noopte tot de bouw van een aparte vrachtloods in 1929. De afmetingen van deze loods waren 45 x 27 m.

In dit tiende jaar van het Vliegveld Waalhaven waren de voornaamste verkeerscijfers, met die van Schiphol ter vergelijking daarbij, als volgt:

	<i>Schiphol</i>	<i>Waalhaven</i>
passagiers	17.881	5.136
vracht in kg	890.058	208.000
aantal vluchten	6.840	3.550

In 1930 moest de K.L.M. de dienst naar Zürich staken in verband met de ongunstige vervoersresultaten op die lijn. Daar tegenover werd door de K.L.M. een lijn Rotterdam-Berlijn geopend, die aansloot op de lijn naar Londen.

Gedurende twee zomermaanden werd een proefnachtpostdienst gevlogen door de Zweedse A.B.Aerotransport, waarbij Waalhaven diende als knooppunt tussen enerzijds Londen en Parijs, anderzijds Scandinavië.

Voorts werd op Waalhaven een elektrische benzinepomp-installatie in gebruik genomen door de Bataafsche Import Maatschappij, ter vervanging van het gebruik van vaten. De Gemeente Rotterdam breidde het opstelplatform uit.

Het jaar 1931 werd gekenmerkt door de opening van de K.L.M.-lijn Rotterdam-Haamstede. In verband met het reistijdverschil (over de grond 6 à 7 uur, door de lucht in 25 minuten) werd deze lijn een groot succes.

Ook bouwde de K.L.M. een nieuwe motorproefbank, maar was door het toenemend ruimtegebrek op Waalhaven gedwongen het onderhoud van de vliegtuigen voor de Amsterdam-Jakarta route te verplaatsen naar Schiphol.

In 1932 werd Schiphol door de Minister van Waterstaat aangewezen als Hoofdradiostation voor de Burgerluchtvaart. Schiphol, dat vanaf 1920 kwalitatief belangrijk minder was dan Waalhaven,





86. 'Hoog bezoek' op Waalhaven tijdens vliegfeesten van de Rotterdamsche Aero Club (juni 1929); v.l.n.r.: generaal C.J. Snijders, prins Hendrik, jhr I.L. van den Berch van Heemstede (voorz. Kon. Ned. Ver. voor Luchtvaart) en de chef van de Engelse burgerluchtvaart Sir Sefton Brancker. 87. Het luchtschip 'Graf Zeppelin' landt op Waalhaven, 18 juni 1932.



was in 1926 gedeeltelijk door de Minister van Oorlog aan de Gemeente Amsterdam overgedragen. Amsterdam ging met grote voortvarendheid de accommodatie voor het luchtverkeer verbeteren, zodat deze rond 1930 eveneens op behoorlijk niveau kwam.

Intussen bleek Waalhaven, al werkend, enkele nadelen te hebben, o.a.:

1. het was ingeklemd tussen spoorwegen en de zeehaven en kon niet worden uitgebreid;

2. van de zeehaven mochten i.v.m. de vliegtuigen geen schepen met hoge masten gebruik maken;

3. het zakenleven was meer geconcentreerd op de noordelijke rivieroever;

4. de verbinding tussen Waalhaven en het Centrum van Rotterdam was uitermate slecht en vergde veel tijd.

Op 22 januari 1925 was reeds de Rotterdamsche Luchtvaartclub opgericht met als doel de verbindingen met het vliegveld te verbeteren!

In 1930 nam de Gemeente Rotterdam contact op met de Gemeente 's-Gravenhage met als doel de gezamenlijke exploitatie van een nieuw aan te leggen vliegveld bij Delft. Het resultaat was, dat de Gemeente 's-Gravenhage betrokken werd bij de exploitatie van Waalhaven en de mogelijkheden van een gezamenlijk vliegveld bij Delft, bij de boerderij Ypenburg, zouden worden bestudeerd.

Op Waalhaven draaide inmiddels alles gewoon door. De speeltuin voor kinderen werd uitgebreid en middels demonstraties met het rhönrad, windhondenrennen en atletiekwedstrijden werd het betalend bezoek gestimuleerd.

De K.L.M. trok de lijn naar Haamstede door tot Vlissingen en de Rotterdamsche Aero Club organiseerde samen met de Koninklijke Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart een twee-daagse Nederlandse Rondvlucht, waarin vanzelfsprekend Waalhaven het begin- en eindpunt was.

Het bezoek aan Waalhaven op 18 juni 1932 van het Zeppelin luchtschip LZ-127 'Graf Zeppelin', een 237 m lange mastodont met een gasinhoud van 105.000 m<sup>3</sup>, vormde natuurlijk een hoogtepunt voor bezoekers en insiders. Het kon 50-130 passagiers vervoeren en het maakte van 1928 tot 1939 590 vaarten, waaronder 144 Oceaanvaarten.

In 1933, op 7 november, diende de aanlegsteiger voor het meren van het drijvervliegtuig van de Amerikaanse kolonel-vlieger Charles



A. Lindbergh en zijn vrouw. Zij voerden een studiereis uit voor het toekomstig Oceaانverkeer rond de Atlantische Oceaان en waren de gast van de Rotterdamsche Aero Club.

Het vliegveld kreeg dat jaar een verkeerstoren, die op het vrachtgebouw werd geplaatst, en een nieuwe grensverlichting (langs de w. en o. grens gele lichten en langs de n. en z. grens rode lichten).

De K.L.M.-dienst naar Vlissingen werd doorgetrokken tot Knocke/Le Zoute en boekte dat jaar 4700 passagiers en 15.000 kg vracht.

Het belangrijkste was evenwel, dat Waalhaven in dat jaar voor het eerst meer dan 5000 vliegtuigbewegingen telde, 4259 landingen of starts van verkeersvliegtuigen (waaronder 3041 van de K.L.M.), 951 van militaire vliegtuigen en 521 van sport- of zakenvliegtuigen.

In 1934 opende de K.L.M. diensten van Rotterdam naar Twente, Eindhoven en Groningen. De Technische Dienst van de K.L.M. moest echter wegens ruimtegebrek en vlootuitbreiding worden verplaatst naar Schiphol.

Per schip vanuit Amerika arriveerde dat jaar op Waalhaven de eerste Douglas DC-2 van de K.L.M., die tevens een primeur voor Europa was. Hij werd op Waalhaven ontdaan van een dikke laag vet, gemonteerd en ingevlogen door K.L.M.-gezagvoerder K.D. Parmentier. Als PH-AJU 'Uiver' vloog hij mee in de Londen-Melbourne Races; Parmentier won met de 'Uiver' de eerste prijs van de Handicap sectie, voorts arriveerde hij als tweede (vóór speciaal gebouwde race-vliegtuigen) te Melbourne.

De K.L.M. verbouwde op Waalhaven de Fokker F.XVIII PH-AIS 'Snip', een zustervliegtuig van de 'Pelikaan', die dat jaar met als gezagvoerder J.J. Hondong de eerste K.L.M.-vlucht over de Atlantische Oceaان naar Paramaribo en Curaçao zou volbrengen.

Voor Waalhaven was 1934 ook een druk jaar, er waren 8953 vliegtuigbewegingen, 22.280 passagiers (waarvan 1500 transito), 161 ton vracht (8 ton transito) en 12 ton post (3 ton transito).

Eveneens voor Frits Koolhoven. Hij breidde de fabriek uit en stichtte daarvoor een N.V., de N.V. Koolhoven Vliegtuigen.

In 1935 begon hij aan de bouw van de F.K.51, een twee-persoons lesvliegtuig, waarvan er in totaal 170 werden gebouwd voor de Nederlandse- en de Nederlands-Indische militaire luchtvaart en voor Spanje, dat in een burgeroorlog was verwickeld.

Op Waalhaven kwam een apart gebouw voor luchtreizigers (informatie, reserveringen en douane) met een eenvoudig restaurant met terras. Voorts kreeg het vliegveld een radiobaken.



Hoewel de Technische Dienst van de K.L.M. naar Schiphol was verhuisd, bracht de montage van de nieuwe Douglas DC-2 vliegtuigen, die per schip werden aangevoerd te Cherbourg en op Waalhaven, veel drukte met zich mee.

In 1935 werd op particulier initiatief begonnen met de aanleg van het Vliegveld Ypenburg. Een aantal Hagenaars wilde niet langer wachten op de Gemeentelijke plannen. In 1936 werd het terrein geopend, echter alleen voor sport- en zakenvliegtuigen.

De Gemeente Rotterdam maakte in 1936 bekend een eigen vliegveld aan te leggen bij Overschie en de Minister van Defensie verzocht Waalhaven in dat geval te verkopen aan de Staat der Nederlanden ten behoeve van de militaire luchtvaart.

In 1937 openden de K.L.M. en de Tsjechische C.L.S. ieder een dagelijkse dienst Amsterdam-Rotterdam-Praag-Wenen-Boedapest en heropende de K.L.M. de dienst Rotterdam-Berlijn. Gedurende de zomermaanden had Waalhaven dagelijks 20 internationale- en 5 binnenlandse lijndiensten.

In verband met de verbeterde radio-faciliteiten was de vuurtoren overbodig geworden en werd dit obstakel afgebroken.

In 1938 opende de K.L.M. een dagelijkse dienst Amsterdam-Rotterdam-Frankfurt-Milaan-Rome.

Op Waalhaven werd het opstelplatform weer uitgebreid, evenals het passagiersgebouw en het vrachtgebouw.

In 1938, het laatste voor-oorlogse jaar waren er op Waalhaven 8873 vliegtuigbewegingen, 27.377 passagiers (10.550 transito), 170 ton vracht en 113 ton post. De transito-reizigers waren voornamelijk vluchtelingen uit Tsjecho-Slowakije, die doorvlogen naar Londen.

De Tweede Kamer der Staten-Generaal verwierp dat jaar een voorstel van de Regering, ondersteund door de K.L.M., tot het inrichten van een Centraal Vliegveld bij Leiderdorp, dat Schiphol en Waalhaven zou vervangen en dat, volgens de Directeur van de K.L.M., de heer A. Plesman, de gehele Randstad zou bedienen.

De Gemeente Rotterdam was het daar niet mee eens en kwam met een nieuw plan voor Zestienhoven, een terrein van 236 ha, vier startbanen omvattend en waarvan de kosten werden geraamd op f 4.950.000,-. Daarop kon in mindering worden gebracht f 1.100.000,- dat de Staat der Nederlanden bereid was te betalen voor Waalhaven.

De K.L.M. heropende in 1939 de lijn naar Bazel en Zürich, maar de komende Tweede Wereldoorlog wierp reeds zijn schaduw



voort. Op 23 augustus 1939 vertrok het laatste lijnvliegtuig van Waalhaven.

Van de K.L.M. bleven op Waalhaven gevestigd de Fototechnische Dienst en enkele technici voor het onderhoud van de vliegtuigen. Voorts was er de N.V. Koolhoven Vliegtuigen, die o.a. series F.K.58 jagers en F.K.59 torpedo-bommenwerpers bouwde. Ten slotte werden op Waalhaven enkele afdelingen van de Luchtvaartafdeling gestationeerd.

Op 10 mei 1940 gingen bij het bombardement praktisch alle gebouwen inclusief de Koolhoven-fabriek in vlammen op. Het vliegveld is na de oorlog niet meer gebruikt. Het terrein is volgebouwd met industrieën en woonhuizen.

Rotterdam was na de oorlog geheel aangewezen op de Amsterdamse luchthaven Schiphol, waarvan de exploitatie later werd opgedragen aan de nieuw opgerichte N.V. Luchthaven Schiphol. De aandelen van deze N.V. zijn in handen van de Staat (76 procent), de Gemeente Amsterdam (22 procent) en de Gemeente Rotterdam (2 procent).

Rotterdam is echter gelukkig niet verstoken gebleven van een eigen luchthaven. Van 3 augustus 1953 tot 8 oktober 1965 was er een terrein aan de Katshoek bij het Spoorwegstation Hofplein in gebruik voor een dienst Rotterdam-Brussel met hefschroefvliegtuigen van de Sabena.

Op 1 oktober 1956 werd de Gemeentelijke Luchthaven op Zestienhoven geopend en daarmee beschikt het bedrijfsleven weer naast de mogelijkheden van weg- en railvervoer over die van luchtvervoer.

Dat betekent dat met gewone lijnvliegtuigen enkele honderden vliegvelden in Europa binnen enkele uren bereikbaar zijn. Belangrijker in de toekomst zal zijn, dat nu ook circa 2000 kleinere vliegvelden in Europa snel bereikbaar zijn met kleinere één- en tweemotorige zakenvliegtuigen.

In de U.S.A. is thans de kleinere zakenluchtvaart veel omvangrijker dan de normale verkeersluchtvaart. Gelet op de historie en rekening houdend met een voortgaande uitbreiding van de faciliteiten binnen de Europese Gemeenschap kan er op worden vertrouwd, dat de Luchthaven Rotterdam in de toekomst een zeer belangrijk hulpmiddel zal zijn voor het bedrijfsleven in Rotterdam en wijde omgeving.