

De Uiver verongelukt bij Rutbah Wells (Irak)

KLM Douglas DC-2 PH-AJU "Uiver" op weg naar Indië tijdens hevig noodweer neergestort in de Syrische woestijn op 20 december 1934



[Toedracht Het vliegtuig Inzittenden Post](#)

Het ongeluk met de Uiver

Tijdens de extra kerstpostvlucht naar Batavia verongelukt de Uiver in hevig noodweer in de Syrische woestijn bij Rutbah Wells (Irak). Alle 7 inzittenden komen om het leven. De ware toedracht van het ongeval is nooit opgehelderd.

Woensdag 19 december 1934

Om het enorme succes van de Uiver in de Melbourne Race commercieel verder uit te buiten, vertrekt de PH-AJU in de vroege ochtend van woensdag 19 december 1934 van Schiphol voor een versnelde (extra!) kerstpostvlucht naar Batavia. De bedoeling is deze vlucht nog sneller te laten verlopen dan de recordkerstvlucht van de (Fokker F.XVIII) Pelikaan in december 1933. Behalve de bemanning van 4 koppen heeft het vliegtuig 350 kg. post en 3 passagiers aan boord. Tot Cairo verloopt de reis voorspoedig. Om 21.50 start de Uiver van



deze plaats voor het traject naar Bagdad. Kort na middernacht, om 00.10 vraagt marconist Van Zadelhoff aan de RAF-basis in Rutbah Wells om een positiebepaling. Een halfuur later wordt het vliegtuig nog gehoord door de mensen die aan het pompstation H.3 (van de oliepijpleiding van Kirkuk naar Haifa) werken, maar daarna wordt niets meer van het vliegtuig vernomen.



Slecht weer verhindert een onmiddellijke zoektocht naar het vliegtuig, maar op 21 december ontdekt een RAF vlieger het uitgebrande wrak van de Uiver in de Syrische woestijn, ongeveer 16 km ten zuiden van Rutbah Wells, een Brits woestijnfort.



De lichamen van de 7 slachtoffers worden door de RAF naar Bagdad gevlogen en diverse onderzoekscommissies (o.a. van de KLM en het Ministerie van V&W) reizen naar de plek des onheils om te trachten de toedracht van de ramp, die in Nederland grote verslagenheid teweeg brengt, te achterhalen. De Uiver blijkt met volle snelheid de grond te hebben geraakt, en, mede gezien de stand der instrumenten, luidt de eerste conclusie dat blikseminslag de oorzaak van de ramp moet zijn geweest, maar dit wordt later herroepen. Het rapport van

het daaropvolgende uitgebreide onderzoek wordt door de overheid geheim gehouden. Uiteraard ontstaan daarom speculaties. De combinatie van zeer slecht weer en de slechte vliegeigenschappen van de DC-2 zouden tot het ongeluk hebben geleid. Bovendien zou Beekman vanwege commerciële redenen onder grote druk hebben gestaan om de vlucht in recordtijd af te leggen, en daardoor risico's hebben genomen. Ook zou hij psychisch niet geheel in orde zijn geweest om deze reis te ondernemen en er liever niet aan zijn begonnen. Deze veronderstellingen waren niet uit de lucht gegrepen: de vliegeigenschappen van de DC-2 hadden al eerder aanleiding gegeven tot onderzoek, o.a. naar het functioneren van het richtingroer. Ook was Beekman inderdaad erg vermoeid aan de reis begonnen. Daarbij voelde hij zich, als oudere vlieger, door Parmentier gepasseerd als gezagvoerder van de Uiver op de beroemde Melbourne-race. En inderdaad was hij liever niet gestart, omdat hij kort daarvoor, tijdens een proefvlucht naar Cairo, op de terugweg boven de Ardennen in zwaar weer terecht kwam, en de Uiver toen zelfs door twee vliegers (Beekman en Sillevius) slechts met grote moeite in bedwang kon worden gehouden. Beekman vertrouwde de kist niet helemaal.



Het onderzoeksrapport zou echter geheim blijven, waarna een speciale commissie (Schorer) wordt ingesteld om te trachten alsnog de ware toedracht van het ongeluk te achterhalen. Ook deze commissie komt niet veel verder, en in april 1935 luidt de eindconclusie dat een combinatie van zeer slecht weer, de minder goede vliegeigenschappen van het vliegtuig, en vermoeidheid van Beekman tot de catastrofe moeten hebben geleid. Concrete en vaststaande conclusies worden niet gegeven, en daarmee blijft de oorzaak van deze ramp met de beroemde Uiver voor altijd onduidelijk.

Een aantal feiten staan echter vast. De Uiver is met ingetrokken landingsgestel en draaiende motoren (dus in volle snelheid) op de grond te pletter geslagen, en wel in een richting precies tegenover gesteld aan de veronderstelde vliegrichting. (Dit doet vermoeden dat het vliegtuig door het zware weer een slag van 180 graden heeft gemaakt en in een z.g. "tolvlucht" is terecht gekomen; een situatie die al eerder bij dit type vliegtuig was opgetreden). Ook heeft Beekman aanvankelijk geweigerd aan de vlucht te beginnen. Hij vertrouwde het vliegtuig niet en was moe. Daarop heeft Plesman hem met ontslag gedreigt en is Beekman tegen zijn zin toch aan de reis begonnen.

Op dezelfde dag dat de Uiver verongelukt, voltooit de Fokker F.XVIII "Snip" haar gloriëtocht over de Atlantische Oceaan naar West Indië en schrijft daarmee opnieuw historie voor de KLM. Voor de bemanning van de Snip (o.l.v. Hondong) is het natuurlijk wel sneu dat hun triomf wordt ondergesneeuwd door het nieuws over de verongelukte Uiver.

[Naar begin](#)

Het vliegtuig



De Douglas DC-2 Uiver (PH-AJU), gebouwd in Santa Monica (California, USA) werd op 21 augustus 1934 door Douglas aan de KLM overgedragen en vervolgens met het s. s. "Statendam" van New York naar Rotterdam verscheept waar het schip op 12 september afmeerde. Op vliegveld Waalhaven werd het gedeeltelijk gedemonteerde

toestel geassembleerd. Inschrijving in het Nederlandse burgerluchtvaartregister volgde op 14 september onder nummer 149. Dit eerste geheel metalen vliegtuigtype in dienst van de KLM werd aangeschaft als vervanger voor de van stalen buizen, linnen en hout gebouwde Fokkers; aanvankelijk vooral op de vluchten naar Indië en later ook op de Europese lijnen. Door het vliegtuig (als enige passagiersvliegtuig!) in te schrijven voor de Londen-Melbourne race in 1934 kon de KLM het toestel testen op haar bruikbaarheid op deze lange afstand en, bij

succes, een enorme publiciteit behalen. De Uiver werd na een zeer enerverende race, waarin letterlijk heel Nederland van dag tot dag meeleeft met de bemanning (Parmentier, Moll, Prins en van Bruggen), winnaar van het handicapklassement. Deze prestatie geldt nog steeds als de meest historische gebeurtenis in de Nederlandse luchtvaart, en over deze race zijn talloze boeken geschreven en memorabilia uitgegeven.

De Uiver werd feitelijk tweede in zowel de snelheidsrace als de handicaprace. Omdat het reglement bepaalde dat aan een deelnemer slechts 1 prijs kon worden toegekend, en de winnaars (Scott en Campbell met hun de Havilland Comet) ook reeds het snelheidsklassement hadden veroverd, mocht gezagvoerder Parmentier kiezen tussen de 2e prijs (£ 1500) in het snelheids- of de 1e prijs (£ 2000) in het handicapklassement. Hij koos uiteraard (mede vanwege de publicitaire waarde van een "eerste" prijs) voor de laatste. Het is een onuitroeibare (maar goed convenierende) misvatting dat de Uiver de race ook feitelijk zou hebben gewonnen.

De KLM heeft in totaal 18 toestellen van het type Douglas DC-2 in dienst gehad, waarvan de Uiver als 1e werd geregistreerd. Alle DC-2's hadden namen van vogels. De 3e registratieletter correspondeerde met de 1e letter van de vogelnaam. Deze Douglas DC-2 bezat 2 Wright Cyclone SGR 1820-F2 zuigermotoren van elk 750 pk. Het toestel had een kruissnelheid van 290 km/u, een maximum startgewicht van 8,4 ton bij een vliegbereik van 1750 km. De verongelukte "Uiver" was de 18e door Douglas afgeleverde DC-2 en had fabrieksnummer 1317.

[Naar begin](#)

Bemanning en passagiers



Aan boord bevonden zich 7 personen: 4 bemanningsleden en 3 passagiers. De **bemanning** bestond uit W.M.O. A. Beekman (gezagvoerder), J. van Steenberg (2e piloot), H.A. Waalewijn (boordwerktuigkundige) en G. van Zadelhoff (radio-telegrafist). De drie (mannelijke) **passagiers** waren: Prof. E. W. Walch, D.W. Berretty en J. Th. Kort. Geen van hen overleefde de ramp.

Persoonsinformatie

Wilhelm Marie Okko Anne Beekman (15 maart 1895) was een zeer ervaren vlieger en had de reis naar Batavia al vele malen als gezagvoerder afgelegd. Met de Uiver had hij 40 vliegreizen afgelegd.

Jan Johannes van Steenberg (Leiden, 15 april



1898) kwam op 16 april 1928 bij de KLM als bwk en werd op 1 oktober 1931 bevorderd tot vlieger. Hij vloog reeds 12 x

de Indië-route en had 3200 vliegreuren op zijn naam staan. Hij was reeds geruime tijd gezagvoerder op de Europese lijnen van de KLM.

Hendrik Abraham Waalewijn (Rotterdam, 12 februari 1900) was gehuwd en had twee kinderen. Hij trad op 4 april (19??) in dienst bij de KLM en was hoofdwerktuigkundige op Schiphol. Sinds 1929 vloog hij regelmatig zelf mee op de Indië-route om op de hoogte te blijven van de ontwikkelingen op deze route. Dit was zijn zesde Indiëvlucht.

Gysbert van Zadelhoff (Baarn, 13 mei 1908) kwam in juli 1931 bij de KLM en gold als een zeer bekwaam telegrafist. Hij was drie jaar daarvoor zelf de enige overlevende van het vliegongeluk van de PH-AFO "Ooievaar" in Bangkok (met gezagvoerder Wiersma) en verongelukte nu dus opnieuw met een Ooievaar (Uiver).

Dominique Willem Beretty (Jogjakarta, 20 november 1890) was oprichter en directeur van het Indische persbureau Aneta in Batavia.

Prof. E.W. Walch was hoogleraar in de gezondheidsleer in Batavia en had voor de Rockefeller Foundation onderzoek gedaan naar o.a. de bestrijding van malaria.

Jacob Thymen Kort (48, Leiden) was een succesvol zakenman en stichtte in Oegstgeest o.a. de "Indische Buurt." Hij was gehuwd en had 2 kinderen.

De lichamen van de slachtoffers werden op 23 december 1934 begraven op de Engelse begraafplaats in Bagdad, maar op 22 januari 1936 (met uitzondering van dat van Beretty), weer opgegraven om met de "Drachenfels" naar de laatste rustplaats in Nederland te worden gebracht. Dat gebeurde uiteindelijk op 29 maart 1936.

Beekman werd die dag herbegraven op de Algemene Begraafplaats te Muiderberg (grafnummer





B-399). De overige bemanningsleden werden, zoals vaker gebeurde bij KLM vliegongelukken, in een gemeenschappelijk graf (nr. 1396) herbegraven op de Amsterdamse begraafplaats Zorgvlied. Het stoffelijk overschot van Professor Walch werd in Heemstede ter aarde besteld. Het lichaam

van Beretty rust nog in het oorspronkelijke graf in Bagdad.

[Naar begin](#)



Post

Van de door de Uiver vervoerde post (350 kg) is 145 kg bij de ramp verbrand en verstrooid in de Syrische woestijn. Van de geredde post is een deel vrijwel onbeschadigd gebleven maar vertoont de rest de zichtbare kenmerken van het ongeluk. Deze post werd door Viruly met de PH-AIR "Rijstvogel" opgehaald en alsnog naar Batavia gebracht en arriveerde daar op 28 december.

De afbeelding toont zo'n beschadigd poststuk voorzien van begeleidend PTT strookje uit Bandoeng.

[Naar begin](#)

[Naar Hoofdpagina](#)

