

TERUGBLIK
 100 JAAR LUCHTVAART IN LIMBURG

Aviateur van het eerste uur

1919 was het jaar van de koene aviateurs. Van de oprichting van KLM, 's wereld oudste luchtvaartmaatschappij. En van de allereerste commerciële vluchten boven Limburg.



SITTARD
 DOOR FRANS DREISEN

Om vier uur zag de St. Pietersberg zwart van de mensen. Te half vijf arriveerde den Franschen kapitein-vlieger Duchereux op het terrein. Nadat door de marechasseuse ruimte was gemaakt, steeg hij omhoog in zijn nieuwen Farman tweedekker F.46 om zich even te oriënteren. Daarna maakten verschillende dames en heren een uitstapje in het luchttruim boven de stad en de Maas. Het is de Winkelweek in Maastricht in 1919. Er is reuring in de stad, die liefst een maand lang feestviert. De demonstratievluchten van 'den vliegmenschen' Albert Duchereux vormen het letterlijke hoogtepunt. Van heinde en verre stromen vele duizenden belangstellenden naar de gemiddelde vliegveld, om zich daar bijna dagelijks te vergaapen aan een imposant schouwspel. Een select en vooral gefortuneerd gezelschap krijgt de kans om als duopassagier tegen betaling de luchttoer te ondergaan.

Pionier
 Albert Duchereux is een luchtvaartpionier. Geboren in 1889 in Montluçon. Vlak voor het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog bouwde hij een eenmotorig vliegtuigje, uitgerust met een systeem dat het toestel stabiliseert. Als militair houdt hij zich bezig met het construeren en testen van vliegtuigen. Na de oorlog frequentieert hij Belgische en Nederlandse steden en start hij een vliegende loopbaan met promotie- en demonstratievluchten. De luchtige odyssee brengt de Franse aviateur tijdens de Winkelweek naar Maastricht. Duchereux wordt er als een held ontvangen. Hij wordt op de landingsplek op Sint Pieter opgehaald met een met bloemen versierde auto. Daarna wacht hem een feestelijke lunch in het chique

Lijnvluchten

Het was de droom van vliegenier Duchereux en de Maastrichtse ondernemer Zeguers om met de Limburgsche Luchtvaart-vereening internationale lijndiensten op te zetten.

Versailles

Als gevolg van het Verdrag van Versailles moeten Duitse oorlogsvliegtuigen worden vernietigd. Slimme ondernemers halen de toestellen daarom naar het neutrale Nederland.

Hotel Suisse aan het Vrijthof, destijds het kloppende hart van cultureel Maastricht. Het is liefde op het eerste gezicht. De gastvrijheid, het bourgondische leven, de omgeving, de internationale ligging. Duchereux besluit al gauw om zich in Maastricht (Bredestraat 4) te vestigen. Hij wil als gepassioneerde vlieger 'de aviatiek' in al zijn facetten promoten. Samen met de inmiddels bevriende Maastrichtse zakenman J. Zeguers pacht hij een weiland op De Griend, het eiland tussen Wilhelminabrug en spoorbrug. Hij begint er een vliegstation en droomt van zijn eigen vliegveld.

Meinecke

Het gaat Duchereux voor de wind. Hij vliegt regelmatig met passagiers en zakelijke klanten naar Luik, Hasselt, Aken, Heerlen, Venlo of Roermond. Hij krijgt in 1920 bovendien gezelschap van een collega-piloot, de Duitser Emil Meinecke, een *Flioger* die tegen het einde van de Eerste Wereldoorlog zes geallieerde toestellen uit de lucht schoot. Van vergelding of wraakgevoelens tussen de voormalige kampen is geen sprake. De gedeelde fascinatie voor het vliegen verbreedert.

Duchereux schaft meer toestellen aan. Hij haalt de Franse Renee Jacqard naar Maastricht, die het grote publiek begeestert met de 'moderne lucht ladder', de parachutesprong. Maastricht is de eerste stad in Nederland die kennismakert met het 'geillumineerde toestel'. De nachtvlucht van een met elektrische verlichting uitgeruste dubbeldekker, levert een boeiend schouwspel op. Omdat de piloot zich maar moeilijk kan oriënteren, houdt het grondpersoneel door middel van lichtkogels contact met hem. Ook ondernemers ontdekken de luchtvaart. Zo maken Duchereux en Meinecke reclamevluchten boven Maastricht en Heerlen. De Brabantse sigarenhandelaar Johannes van den Dungen strooit eigenhan-



dig bonnen uit, die in de winkels kunnen worden geruild voor een gratis doosje Futura-sigaren.

Lijndienst

De ambities van Duchereux en de Maastrichtse ondernemer Zeguers reiken hoog. Ze richten in 1921 de Limburgsche Luchtvaartvereniging op. Het doel is om een luchtlijn te openen tussen Maastricht en Valkenburg. Voor de zuidelijkste stad van Nederland zien ze tevens kansen voor internationale lijndiensten naar België en Duitsland. Van belang voor zowel de handel als de industrie. Maar zover komt het niet. De exploitatie van het vliegstation De Griend mislukt. Eind 1921 volgt

het faillissement. De deurwaarder legt beslag op zowel de vliegtuigen als de hangaar. Albert Duchereux heeft echter zoveel sympathie opgebouwd, dat vrienden onder wie de heren Zeguers, Bourgognon en me-juffrouw Hustinx besluiten zijn vliegtuigen terug te kopen. Na 100.000 gevlogen kilometers, 850 vliegen zonder ongeval en ruim 2000 passagiers, probeert Duchereux zijn vliegende loopbaan in Roermond opnieuw de sporen te geven. Het avontuur daar is slechts van korte duur. Duchereux keert terug naar Frankrijk, waar de koene aviateur die het vliegen in Limburg op de kaart heeft gezet, in 1920 op 84-jarige leeftijd overlijdt.

Jarenlange heibel over locatie vliegveld

Maastricht Aachen Airport viert volgend jaar het 75-jarig bestaan. Maar al in 1919 worden door de Kamer van Koophandel Maastricht en KLM de eerste pogingen ondernomen om Zuid-Limburg vanwege de gunstige internationale ligging op de luchtvaartkaart te zetten. KLM eist echter zeer tegen de zin van Maastricht dat Heerlen als hoofdzetel van de groeiende mijnindustrie bij het plan betrokken wordt. Het gevolg: jarenlang gekrakeel en een politieke impasse. Den Haag moet de

vete beslechten. Valkenburg lijkt het logische compromis. Maar Geverik, mooi vlak, open en dicht bij de 'grote weg', is ideaal. KLM speculeert al over een dubbeldagse dienst, als Heerlen zijn veto uitspreekt. Het terrein is te ver uit de buurt. Opnieuw geruzie, nieuwe verkenningen en zelfs gemeenten die tegen elkaar opbieden. Valkenburg biedt 20.000 gulden, Hulsberg 30.000 gulden enzovoort. Door de crisis in de jaren dertig en de oorlog komt van het plan niets meer terecht. Het zijn de

Amerikanen, die pal na de bevrijding ongewild het fundament leggen. Achter het oprukkende front leggen ze omwille van luchtsteun, transport en verkenning vliegbases aan. Zo wordt in maart 1945 begonnen met de spoedaanleg van Airfield Yankee 44, door een laag puin over 1200 meter lengte te ploveien met gepereforeerde stalen platen. Na de capitulatie van de Duitsers wordt de basis in het najaar van 1945 overgedragen aan Nederland: de geboorte van het huidige MAA.



Albert Duchereux, klaar voor de start met zijn tweedekker op De Griend in 1921. Foto boven: Frans-Duitse alliantie, Albert Duchereux (links) en Emil Meinecke. FOTO REGIONAAL HISTORISCH CENTRUM LIMBURG, FOTOCOLLECTIE GAM