

Het verhaal van de Dornier Do X

Vijf en zeventig jaar geleden, op 12 juli 1929, werd een voor die tijd reusachtig vliegtuig te water gelaten. De 'Do X', zoals deze vliegboot heette, was ontworpen door de Duitse luchtvaartpionier Claude Dornier en in 570 dagen van intensief werken door de Dornier Metallbauten GmbH gebouwd.



Op 7 oktober gaf de Duitse PTT deze herdenkingszegel van de Do X uit

Claude Dornier was sinds 1910 medewerker van Ferdinand Graf von Zeppelin, maar richtte in 1914 in het Zwitserse Altenrhein aan het Bodensee zijn eigen vliegtuigfabriek op die in de loop der jaren vele succesvolle (water)vliegtuigen zou voortbrengen. Met de Do X realiseerde Dornier zijn droom om het grootste passagiersvliegtuig van zijn tijd te bouwen, een geweldige noviteit en een bewijs van het technologische kunnen van de Duitse industrie.

Werkelijk alles aan de Do X was reusachtig. De afmetingen waren al niet gering met een lengte van 40,05 meter, een hoogte van 10,10 en een spanwijdte van 48 meter, het toestel telde liefst drie dekken waarbij op het hoofddek voor de passagiers een bar, een lounge, een rooksalon, slaapcabines en een complete keuken waren ingericht. Het werd een luxe hotel genoemd, maar dan wel een die vliegen kon.

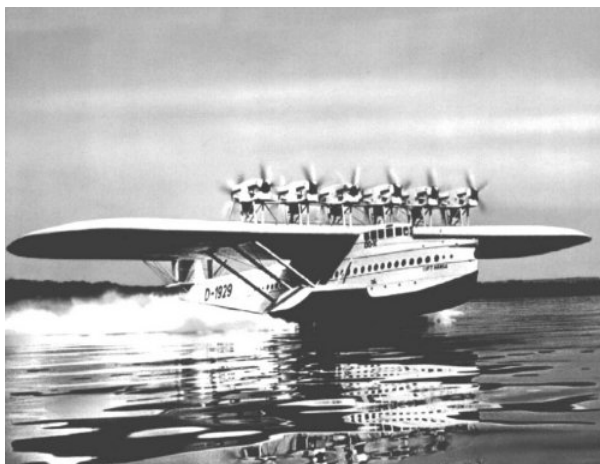


Artist impression van de reusachtige Do X

Om gewicht te besparen was alleen de romp van aluminium gemaakt, maar waren de vleugels bespannen met linnen. Niettemin was het leeggewicht 32,675 kg en het maximale startgewicht 57.500 kg.

Sceptici meenden dat het toestel wel zelfstandig zou kunnen vliegen, maar te zwaar was om passagiers of vracht te vervoeren. Geïrriteerd door deze kritiek besloot Claude Dornier een spectaculaire demonstratie van het kunnen van zijn machine te geven. Nog tijdens de testperiode werden op 21 oktober 1929 een groot aantal medewerkers met hun familieleden en een aantal vertegenwoordigers

van de pers uitgenodigd voor een proefvlucht. Het toestel werd volgezet met lichte rieten stoelen en met in totaal 169 mensen aan boord, 159 passagiers en 10 bemanningsleden, vloog het gedurende ruim 53 minuten over Bregenz, Lindau en Friedrichshafen. Hoewel het toestel op dat moment nog geen officiële luchtwaardigheidserkenning had (dit werd pas in oktober 1930 verleend) was er een record in passagiersvervoer gevestigd dat 20 jaar stand zou houden.



Met brullende motoren komt de Do X uit het water

Op 20 februari 1930 werd de testfase voor de Dornier Do X afgesloten en werd de vliegboot overgedragen aan de Duitse overheid. Dornier wilde het toestel daarna testen op langeafstandsvluchten. Daarvoor moesten echter wel eerst een paar problemen worden opgelost. Zo bleken de 12 luchtgekoelde Siemens-Jupiter motoren bij langduriger gebruik oververhit te raken en steeds minder vermogen te leveren. Deze 9-cilinder motoren waren echter de krachtigste die in Duitsland gefabriceerd werden.



Deze brief werd op 18 nov. 1930 verzonden van Danzig naar Washington DC in de USA. Het zou lang duren eer de post in de Verenigde Staten arriveerde.

Het gebruik van buitenlandse motoren werd niet toegestaan, omdat de overheid eiste dat alleen Duitse producten gebruikt zouden worden. Toen de marine haar belangstelling voor het luchtschip verloor verviel deze eis, die enkel uit militaire overwegingen was gesteld. Tijdens de ontwikkeling van de Do X was het project gefinancierd door het Ministerie van Transport van het Duitse Rijk, de RVM, waarvoor op 28 juni 1928 een contract was getekend. Door steeds hogere eisen voor het luchtwaardigheidscertificaat liepen de kosten echter sterk op, van de oorspronkelijk begrootte 2.370.000 Reichsmark kwam het bedrag

voor het project uiteindelijk uit op RM 3.549.182,61.



Een succesvolle voorloper van de Do X was de Dornier Wal (walvis) uit 1922

Dornier kreeg voor de voorgenomen langeafstandsvlucht kosteloos de Do X van de RVM ter beschikking. De luchtgekoelde Siemens-Jupiter motoren werden vervangen door watergekoelde Amerikaanse Curtiss-Conqueror motoren. Deze 12 motoren kreeg men van Curtiss te leen, vermoedelijk omdat de fabriek dit een uitstekende reclame voor haar producten vond. Na enige aanpassingen, zoals een luxe aankleding van het passagiersdek, vloog de Do X met z'n nieuwe motoren voor het eerst op 4 augustus 1930. De startdatum voor de langeafstandsvlucht werd bepaald op 5 november 1930. De twaalf bemanningsleden die hiervoor werden aangetrokken stonden onder commando van de voormalige marinepiloot Friedrich Christiansen. Piloten waren Kapitein Horst Merz, die 'te leen' was van de Lufthansa, en de Amerikaanse Kapitein Clarence Schildhauer. Harvey Brewton, een vertegenwoordiger van Curtiss, hield gedurende de hele vlucht de motoren in het oog.



Ook op het IJ in Amsterdam trok de Do X veel belangstelling

De Do X vertrok op 5 november volgens plan van het Bodenmeer voor het eerste lange traject langs de Rijn naar Amsterdam. Gedurende de daaropvolgende drie weken groeide de geestdrift van het publiek met elke verdere bestemming (Calshot/Engeland, Bordeaux/Frankrijk, Santander en La Coruña/Spanje en Lissabon/Portugal). In elke haven verdrongen velen zich rond de vliegboot, alleen in Amsterdam al 1200 personen. Alleen de rijken echter konden zich een rondvlucht in het toestel permitteren. Maar waar de Do X verscheen maakte het toestel op het toegestroomde publiek een onuitwisbare indruk.



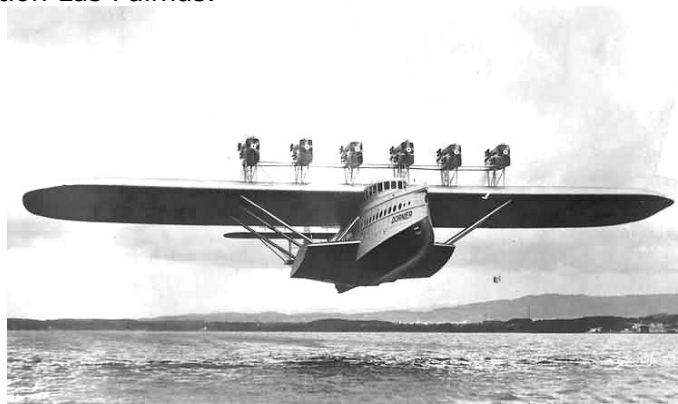
Omdat men van tevoren bekend had gemaakt dat de Do X mede

gebruikt zou worden voor postvervoer, werd aan boord van het toestel een 'Hulppostkantoor Vliegschip Do X' ingericht en werd navigatieofficier Wilhelm Niemann tot vliegschip-postmeester benoemd. Omdat er dikwijls twee verschillende boordstempels en de nodige postzegels aanwezig waren, ontstonden in de daaropvolgende maanden vele attractieve Do X luchtpoststukken. Deze brieven vormen een prachtige documentatie van de wereldvlucht van de Do X, want wat door Claude Dornier bedoeld was als promotievlucht naar de USA, werd uiteindelijk een meer dan een half jaar durend avontuur.



Brief die beschadigd raakte tijdens de brand in Lissabon

Na korte verblijven in Engeland, Frankrijk en Spanje bereikte de Do X op 27 november 1930 de Portugese hoofdstad Lissabon. Twee dagen later, toen het toestel volgetankt klaarlag voor de vlucht naar Tejo, sloeg het noodlot echter toe. Een geteerd stuk zeildoek vatte door hete uitlaatgassen van de reservemotor vlam en zette de linnen bespanning van de linkervleugel in brand. Door direct ingrijpen van de bemanning en snelle hulp van de brandweer kon een catastrofe worden voorkomen. De noodzakelijke reparatiewerkzaamheden duurden evenwel tot eind januari 1931, alleen al omdat het zes weken kostte voor het noodzakelijke materiaal uit Altenrhein arriveerde. Uiteindelijk kon het toestel op 31 januari aan haar reis over de Atlantische Oceaan naar Zuid-Amerika beginnen. Na 7 uur vliegen met een gemiddelde snelheid van 190 km/u bereikte de Do X het tussenstation Las Palmas.



De Dornier Do X boven het Bodenmeer

Opnieuw kreeg het toestel te maken met pech. Kort voor vertrek uit Las Palmas kreeg de Do X te maken met hevige deining, zo sterk dat de vleugels bijna van de romp werden gescheurd. De vliegboot werd

genoodzaakt nog eens drie maanden in Las Palmas te blijven voor de noodzakelijke versteviging van haar romp. Op verzoek van Claude Dornier voegde de ervaren vliegenier Kapitein Cramer von Clausbruch zich bij de bemanning, ter vervanging van Clarence Schildhauer. Von Clausbruch stond bekend als een zeer ervaren Zuid-Amerika piloot en was goed bekend met de vliegeigenschappen van de Dornier Wal, een andere succesvolle vliegboot van deze fabriek.



Brief gevlogen met de Do X, voorzien van Zeppelin-zegels

Op 3 mei werd de reis eindelijk voortgezet richting het Afrikaanse continent. In Bolama/West Afrika, of liever gezegd bij het nabijgelegen eiland Bubaque, strandde het vliegtuig opnieuw omdat belabberde weersomstandigheden vier weken lang het opstijgen verhinderde. Op 30 mei 1931 kon uiteindelijk de grote oversteek van de Atlantische Oceaan worden ondernomen. Via de Kaapverdische Eilanden werd het Zuid-Amerikaanse continent bij Natal in Brazilië op 5 juni bereikt.



In augustus 1931 deed de Do X Paramaribo aan. Uitsluitend voor post met dit vliegtuig werden de bestaande luchtpostzegels voorzien van een speciale opdruk 'Vlucht Do. X 1931'. De enthousiaste ontvangst in Zuid-Amerika deed de bemanning de zorgen van de afgelopen maanden terstond vergeten. In de daaropvolgende acht weken deed de Do X vele steden aan langs de Zuid-Amerikaanse kust, voor zij op 20 augustus op weg ging naar de Verenigde Staten, een vlucht van Trinidad via San Juan en Cuba. Hierbij volgde zij in grote lijnen PanAm's FAM6/10 route, zij het in een uiterst traag tempo.



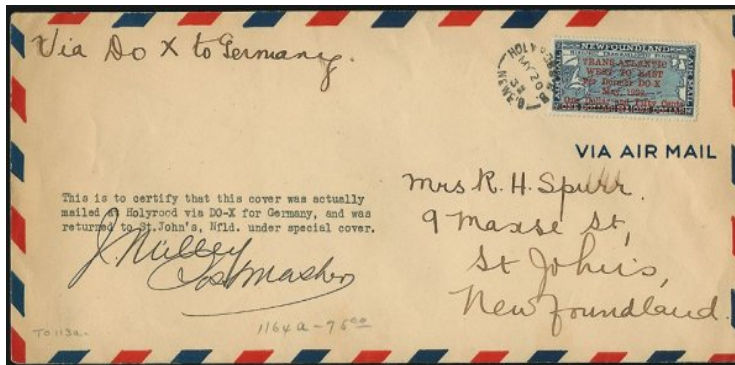
Aankomst van de Do X in de haven van New York

Op 22 augustus kwam de Do X in Miami aan. De bemanning eindigde haar reis op 27 augustus via Charleston en Norfolk in de haven van New York. De enthousiaste ontvangst, onder andere door de Amerikaanse president Hoover, werd echter overschaduwd door de gebeurtenissen tijdens de vlucht en het laatste nieuws van het thuisfront. Ten gevolge van de wereldwijde recessie stond de Dornier Metallbauten GmbH voor een faillissement. Daarnaast verlangde de firma Curtiss dat Dornier de twaalf geleverde Conqueror motoren zou kopen, omdat deze na meer dan 300 vliegreizen een onderhoudsbeurt nodig hadden. Dornier kon het verschuldigde bedrag van 300.000 Reichsmark echter niet betalen. De reis, die zo triomfantelijk was begonnen, kwam hiermee plotseling ten einde.



Voor de terugreis naar Europa voorzag Newfoundland een bestaande luchtpostzegel van een speciale opdruk. De oplage was slechts 5000 stuks, waarvan 50 stuks per ongeluk kopstaand. Zonder financiële steun van het Rijkswaterstaat (RVM) was het niet mogelijk de vliegboot terug te laten keren naar Europa. De RVM gaf toestemming om te proberen het vliegtuig in de Verenigde Staten te exploiteren. De pogingen om het toestel te laten charteren en eventueel te verkopen voor een bodemprijs van 1,5 miljoen Reichsmark hadden geen succes. Zelfs de 'Dornier Corporation of America', die in 1929 samen met General Motors was opgericht, wist niets te bereiken. General Motors beëindigde om financiële redenen de licentieovereenkomst. Zonder zicht op een positieve uitkomst werd het toestel voorbereid voor een winterslaap in New York.

In de tussentijd zocht de RVM, die eigenaar was van de Do X, naar een praktische oplossing. Met toestemming van het Rijkswaterstaat van Financiën werd Dornier een lening verstrekt voor de lopende kosten. Ook werd geregeld dat de Curtiss motoren werden gekocht voor de toenmalige marktprijs van 327.199,21 Reichsmark. Na 8 maanden in een droogdok te hebben gelegen werd de Do X op 14 mei 1932 opnieuw te water gelaten, en na enkele testvluchten werd op 19 mei de thuisreis aangevangen. Op donderdag 24 mei, na een afwezigheid van anderhalf jaar, kwam Dornier's meesterwerk aan in de Duitse hoofdstad Berlijn, en landde veilig op de Müggelsee.



Zeldzame brief van Holyrood (Newfoundland) naar Duitsland per Do X

De promotiereis, die met zoveel hoge verwachtingen in 1930 was begonnen, was een groot succes wat de publiciteit aanging. Vanuit een financieel oogpunt echter ruïneerde het Dornier bijna. Het technologische experiment was mislukt, de Do X bleek onverkoopbaar. Slechte twee andere exemplaren werden verkocht aan Italië. Claude Dornier had hieromtrent een voorgevoel, want in 1929 stelde hij al dat de Do X enkel bedoeld was als experiment. Hij stelde nooit van plan te zijn geweest deze vliegboot te gebruiken voor geregeld trans-Atlantisch vervoer.



De terugkeer naar de hangar in Altenrhein diende tevens als een rondvlucht door Duitsland. De RVM hoopte dat de Do X door promotionele vluchten en als tentoonstellingsobject nog het nodige geld kon opbrengen, en dat op deze manier nog enig geld dat in het toestel was geïnvesteerd terug kon worden verdiend. Op 23 juni 1932 vertrok de Do X voor haar 233 vlucht over Oost-Pruisen, Danzig, Noord-Duitsland en de steden langs de Rijn. Na een bezoek aan Zurich, de op een na laatste stad die bezocht zou worden, keerde ze uiteindelijk op 14 november terug in haar hangar in het Zwitserse Altenrhein.



Deze brief werd in 1931 met de Do X verzonden van Brazilië naar New York (USA)
Na enkele maanden voor anker te hebben gelegen werden er nieuwe

plannen gemaakt voor een Europese trip, langs de Donau naar Istanboel. Op 29 april 1933, slechts tien dagen na de aanvang van de reis, misrekende Kapitein Horst Metz zich bij de landing in Passau en kwam met de staart van het 40 meter lange vliegtuig als eerste in het water terecht. Ongelukkigerwijs was de hoek te steil en de hoogteroeren aan de staart werden afgerukt. Dit gebeurde op 9 mei en betekende opnieuw een tijdelijk oponthoud voor de Do X. Na het herstel en slechts enkele nieuwe vluchten besloot de nieuwe eigenaar, het Rijks Luchtvaart Ministerie (RLM), de trotse luchtbus uit dienst te nemen. Dit gebeurde in oktober 1934.



Brief met diverse stempels van Wenen naar New York

Eind mei 1935 werd de ontmantelde Do X overgedragen aan het 'Duitse Luchtvaartmuseum Berlijn'. Na de officiële opening in juni 1936 van dit museum, gesitueerd vlakbij het Lehrter Bahnhof in Berlijn, was de Do X de blikvanger in de centrale toegangshal. Toenemende luchtaanvallen op de hoofdstad van het Duitse Rijk tijdens de Tweede Wereldoorlog maakte het noodzakelijk de museumstukken naar een veiliger plaats over te brengen. De Do X moest echter achterblijven omdat een nieuwe ruimte die geschikt was voor zo'n groot toestel niet gevonden werd. Een voltreffer van een Britse bom in november 1943 betekende het einde van het trotse luchtschip. Toen na de oorlog de restanten van het museum werden opgeruimd bleek dat souvenirjagers en verzamelaars van oud metaal alles wat overbleef van de Do X hadden weggenomen. Het enige wat van het toestel nog resteert zijn delen van de stabilisatoren die bij de harde landing op de Donau waren afgebroken. Deze worden tentoongesteld in het Dornier Museum in Meersburg.



Ook deze brief vloog tijdens de promotietour van Duitsland naar de USA, de bestemming was Cincinnati.

Achteraf kunnen we concluderen dat de Do X eigenlijk z'n tijd te ver

vooruit was, gezien de stand van de techniek aan het eind van de twintiger jaren. Tijdens de wereldvlucht kwamen de tekortkomingen van het toestel duidelijk aan het licht, zoals het buitensporige brandstofverbruik. Als het was volgetankt voor een vlucht, ging het de lucht in met een startgewicht van 55 ton. In feite was het toestel zó zwaar dat het, hoewel het ontworpen was om te vliegen op een hoogte van 10.000 voet, meestentijds vlak boven de golven van de oceaan vloog. De luchtgekoelde motoren raakten snel oververhit. Vervanging door de watergekoelde Curtiss motoren loste dit probleem op, maar niet de enorme hoeveelheden brandstof die het opslurpte. Tijdens de vlucht verbruikte het toestel wel 1800 liter per uur. Voor geregeld passagiersvervoer bleek het uiteindelijk te kwetsbaar en te langzaam, reden waarom de Do X nooit rendabel geëxploiteerd zou kunnen worden. Toch blijft het een machtig stuk luchtvaartgeschiedenis, een voorbeeld van de uitdagingen die luchtvaartpioniers in de vorige eeuw bereid waren aan te gaan.

Ton Vis