

# Als die Holländer fliegen lernten

Die Koninklijke Luchtvaart Maatschappij, kurz KLM, ist die älteste noch existierende Fluggesellschaft der Welt. Als Mitglied der Luftfahrtallianz Sky Team bildet die seit 100 Jahren bestehende Airline heute mit der Air France zusammen das Dachunternehmen Air France-KLM, das weltweit über 500 Reiseziele anfliegt und jährlich über 100 Millionen Passagiere befördert.

**E**iner der berühmten Väter der KLM war der Flugzeugbauer Anthony Fokker, der für die am 7. Oktober 1919 aus der Taufe gehobene Fluggesellschaft die massgeschneiderten Flugzeuge konstruierte. Den königlichen Glanz erhielt die Airline von Königin Wilhelmine der Niederlande. Eigenständig und königlich blieb die KLM auch, nachdem sie sich 2014 mit der Air France zur Air France-KLM Holdinggesellschaft verband. Als ferne Ziele standen in der Anfangszeit Flüge zu den Kolonien wie etwa nach niederländisch-Indien im Zentrum.

Schon 1927 fand der Erstflug von Amsterdam nach Batavia, dem heutigen Jakarta statt. Lange Zeit konnte sich Flugzeugpionier Anthony Fokker aber nicht über Aufträge seiner heimatischen Airline freuen. KLM bestellte bereits Anfang der 30er-Jahre ihre Flugzeuge bei der amerikanischen Douglas Aircraft Company und Fokker stieg enttäuscht aus dem Unternehmen aus. Die «Königlichen» waren sowohl für die DC-2 als auch für die Nachfolgerin DC-3 europäischer Erstkunde. Es folgte eine beispiellose Zusammenarbeit mit dem kalifornischen Flugzeugbauer. KLM ist die einzige Fluggesellschaft, die sämtliche Flugzeuge der DC-Reihe von der DC-2 bis zur erst vor fünf Jahren ausgemusterten MD-11 im Einsatz hatte. Die DC-1 war lediglich ein Prototyp.

Die KLM ist zusammen mit der Imperial Airways, der Pennsylvania-Central Airlines und der kolumbianischen SCADTA

auch eine der ganz wenigen Fluggesellschaften, die den kaum bekannten Kurzstreckentransporter DC-5 betrieb. Dieser Schulterdecker wurde für viele Holländer zum Rettungsengel bei der Evakuierung Javas 1942, als das Kaiserreich Japan im Pazifikkrieg in die Kolonialbesitzungen der Niederlande einbrach.

## Ein Revival von Orange Blossom

Im Zweiten Weltkrieg bemühten sich die Niederlande, neutral zu sein. Sie bemalten ihre Passagierflugzeuge zur Erkennung knallig orange. Nach dem Überfall durch die deutschen Truppen stellte die KLM jedoch den Flugbetrieb ab Amsterdam ein. Zahlreiche Flugzeuge wurden von der Wehrmacht erbeutet. Einige von ihnen flogen später noch bei der alten Deutschen Lufthansa. 1947 erwarb die KLM als erster Kunde in Europa die legendäre Lockheed Constellation. Die holländische Nationalfarbe Orange Blossom leuchtet übrigens wieder auf mit der Boeing 777-300, die anlässlich der Olympischen Spiele in Rio den grellen Anstrich erhielt. Als Flagggeschiff bekommt die von den Passagierkilometern her viert-

grösste Fluggesellschaft der Welt nun die Boeing 787-10, das erste Grossraumflugzeug, dessen Rumpf weitgehend aus mit Kohlestofffasern verstärktem Kunststoff gefertigt ist.

### KLM und die Schweiz

Fast wäre es in der Anfangszeit der Swissair zur Übernahme von drei älteren «Connies» der königlichen Luftfahrtgesellschaft gekommen. Die Swissair entschied sich dann aber für zwei neue Douglas DC-6B für die Langstrecke. 1951, just im Jahr, als eine Swissair-DC-4 in Amsterdam-Schiphol eine Bruchlandung hinlegte, drängte die KLM zusammen mit der belgischen Sabena die Swissair zu einer weitgehenden Kooperation mit gemeinsamer Materialbewirtschaftung, Standardisierung des Flugmaterials und koordinierten Flugplänen. Soweit kam es jedoch nicht. 1952 wurde dann aber mit Sabena, KLM, Air France und SAS auf technischem und betrieblichem Sektor zusammengearbeitet. In der 1998 von der Swissair lancierten Qualiflyer Group war KLM nicht mehr dabei, wohl aber die verlustreiche Sabena, die mit dazu beitrug, die Swissair in den Abgrund zu reissen.

### Schwarzer Tag in Teneriffa

Auch die KLM wurde von Flugzeugtragödien nicht verschont. Am 26. Januar 1947 verunglückte eine DC-3 der KLM beim Start in Kopenhagen, weil vor dem Start die Verriegelung des Höhenruders nicht entfernt wurde. Unter den 22 tödlich Verunglückten befand

sich auch Gustav Adolf Erbprinz von Schweden, der Vater des jetzigen schwedischen Königs Carl XVI Gustaf.

Ein Jumbo der KLM war es auch, der am 27. März 1977 auf dem Flughafen in Teneriffa mit einem Jumbo der Pan Am auf der Startbahn kollidierte. Dieses grösste Flugzeugunglück in der Geschichte der Luftfahrt forderte 583 Todesopfer.

Manchmal flog aber auch das Glück mit. Als eine Boeing 747 auf dem Weg von Amsterdam nach Anchorage in eine Wolke aus Vulkanasche geriet und alle vier Triebwerke ausfielen, gelang den Piloten ein Neustart und eine sichere Landung in Alaska.

### Vogel- und Blumennamen und ein fliegender König

Eine Besonderheit der Maschinen mit der hellblauen Krone bildet die Namensgebung. So werden alle Boeing 737-Flugzeuge der KLM nach Vögeln benannt und alle Boeing 777 nach Objekten mit dem Status eines Weltkulturerbes. Die Maschinen der neusten Flugzeuggeneration, die Boeing 787, erhalten Blumennamen. Die erste 787-9 wurde auf den Namen Zonnebloem (Sonnenblume) getauft. Und noch etwas bei der holländischen Linienfluggesellschaft ist wohl einzigartig: Bei ihr fliegt mit Willem-Alexander ein echter König im Cockpit mit. Der Monarch flog lange Zeit die Fokker 70. Mit der Ausmusterung dieses Flugzeugtyps schult der niederländische König nun auf die Boeing 737 um. **cp**

Hansjörg Egger

Grosses Bild: Auf einem abendlichen Flug mit der Embraer ERJ-190 von Amsterdam nach Zürich.  
Kleines Bild rechts: An der 100-Jahr-Feier in Amsterdam zu sehen: Die Boeing 777-300 in den holländischen Nationalfarben.  
Unten rechts: Trachtengruppe im Jahr 1925 vor einer Fokker VII. Dieser Typ wurde auch von der Swissair betrieben. Unten links: Schiphol 1954: Eine Convair 240 rollt zum Start. Es war die erste zweimotorige Linienmaschine, die über eine Druckkabine verfügte.



Fotos links und rechts: KLM