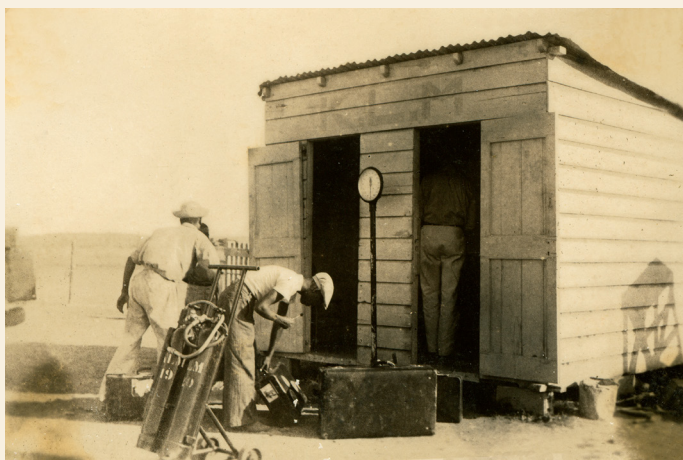




Vliegveld Subi Blancu Bonaire, het eerste vliegveld van Bonaire

Gerard van Buurt - Juli 2026
gvanbuurt@gmail.com



Bagageopslag Subi Blancu. Hier werd de baggage gewogen en opgeslagen. Op de rechterzijde van het gebouwtje is de schaduw van een water- of brandstoftank zichtbaar.



Binnenzijde "Stations gebouw" Subi Blancu

De voorgeschiedenis van het veld te Subi Blancu*

Lodewijk Daniël Gerharts, had zich als zakenman op Bonaire gevestigd. Hij werd doorgaans L.D. genoemd. In Juli 1934 sprak L.D. in Nederland met KLM directeur en oprichter Albert Plesman. L.D. had daar in de kranten gelezen dat de K.L.M in December, met een Fokkervliegtuig een eerste vlucht van Amsterdam naar Curaçao zou maken. Hij wist de Heer Plesman te interesseren voor vluchten van Curaçao naar Bonaire, met name om daar toeristen heen te brengen. Bonaire had echter nog geen vliegveld.

De constructie van het veld

Terug op Bonaire werd met hulp van de Dienst Openbare Werken van Curaçao een veld uitgekozen bij Subi Blanco, dit lag strategisch langs de weg van Kralendijk naar Rincon. Gouverneur van Slobbe zegde gelden toe voor de constructie van het veld. Dit veld zou belangrijk zijn voor nood- transport van zieken naar Curaçao. Er werd een bedrag van f. 10.000 ter beschikking gesteld. Later werd dit bedrag verhoogd.



"Stations gebouw" Subi Blancu Airport. Dit "stations gebouw" kwam begin 1940 gereed. Daarvoor werden de vluchten vanuit een auto afgehandeld.



De PJ-AIS "Snip", een van de twee Fokker F. XVIII van KLM-WIB. KLM-WIB bezat de "Oriol" en de "Snip". De volledige registratie PJ-AIS is te zien op een overbelichte foto in dezelfde serie. De "Oriol" had de registratie PJ-AIO. Op de foto is de "Snip" te zien in een aluminumkleurige beschildering. Deze werd begin jaren '40 aangebracht. Ook het stations gebouw dateert uit deze tijd. De foto's zijn dus van begin 1940 of later.



Lockheed Model 14 Super Electra (de civiele versie van de Lockheed Hudson), die bij de KLM WIB ingericht was voor 11 passagiers (i.p.v. 14 in de standaardversie). KLM WIB gebruikte de Lockheed 14 o.a. ook voor lange routes zoals vluchten naar La Guaira, Trinidad en Barbados en naar Miami. Bron KLM photo

Het terrein was ongeveer 475 meter lang, waarvan ongeveer 100 meter verhard moesten worden. Dit gebeurde met diabaas.

Door vele ambtelijke vertragingen met de financiering, kwam het veld pas begin 1936 gereed.

De commerciële afspraken met de KLM

Begin 1935 kreeg Gerharts bericht van S.E.L. Maduro & Sons, die mededeelde dat zij tot agente van de K.L.M. was benoemd en dat dit de eilanden Curaçao en Bonaire omvatte. Gerharts werd belast met het sub agentschap. Eind 1938 verkreeg Gerharts van de KLM de rechten voor Bonaire.

De eerste vlucht, latere vluchten en de sluiting van het vliegveld.

De eerste vlucht vond plaats met de "Oriol" op 9 mei 1936. In 1936 en 1937 werd er alleen gevlogen als er in beide richtingen voldoende passagiers waren. De Fokker vloog vol met 12 passagiers. Vanaf 5 September 1938 was er een vaste wekelijkse vlucht, het toestel kwam aan om 10.00 uur en vertrok weer om 16.00. In 1938 kreeg de KLM de Lockheed Model 14 Super Electra (de eerdere civiele versie van de Lockheed Hudson) die voor 11 passagiers werd ingericht en vloog deze op Bonaire. Dit toestel was sneller dan de F-XVIII (F-18), en bereikte een gemiddelde kruissnelheid van 340 km/hr vgl. met 200 km/hr voor de F-XVIII.

Vanaf 1940 werd er vier maal per week gevlogen. Het stationsgebouw kwam begin 1940 gereed. Daarvoor werden de vluchten vanuit een auto afgehandeld.

Na regen was het vliegveld vaak ongeschikt. De zachte kalkondergrond (Subi Blancu formatie) begaf het. Dit gebeurde o.a. in 1938, het vliegveld was toen, meer dan vier maanden buiten gebruik. De Oriol kwam op 31 Oktober 1938 met een wiel in een gat vast te zitten, kon die dag niet meer terugvliegen, maar werd de volgende dag door een 20 tal personen losgetild en kon met een zoveel mogelijk gereduceerd gewicht opstijgen en terugvliegen. Het vliegveld bleef tot Maart 1939 gesloten.

In 1943 wat een goed regenjaar was, was het vliegveld wederom vanaf 5 December 1943 langere tijd buiten gebruik en was Bonaire niet door de lucht bereikbaar. Het was toen overduidelijk dat een ander nieuw vliegveld noodzakelijk was en reeds in December 1943 werd met de bouw daarvan begonnen.

De DC-3 en varianten (C-47 en C-53) konden geen gebruik maken van het Subi Blancu vliegveld, voor deze toestellen was de baan te kort.

Subi Blancu formatie

De Subi Blancu formatie is een Eocene fluviatiele afzetting van conglomeraten en zandsteen, waarschijnlijk afkomstig van het vasteland van Zuid-Amerika. Deze formatie is vermoedelijk 400 meter dik. Deze formatie is totaal ongeschikt voor de bouw van een vliegveld.

De foto's van het "stationsgebouw" te Subi Blancu

Deze foto's komen uit de nalatenschap van de Bonairiaan Luis Herman Lopez Ramirez, beter bekend als Chap (1916 -1992). Dit zijn voor zover bekend de enige foto's van het "stationsgebouw" en het bijbehorende bagagehok die bewaard gebleven zijn. Deze specifieke foto's zijn niet in het archief van de Fraters van Tilburg aangetroffen, zodat aangenomen mag worden dat Chap deze gemaakt heeft. In het archief van de Fraters van Tilburg zijn er wel diverse andere foto's van de Snip op of in de lucht bij dit vliegveld. Chap runde het vliegveldje van Subi Blancu voor Gerharts en was daar de stations manager.

De heer Lopez Ramirez heeft vele historische foto's van Bonaire gemaakt, meest van schepen op Bonaire maar ook andere foto's. Hij begon al vroeg met fotografie. Uit de tijd van het vliegveld van Subi Blancu had hij een beter toestel en zijn zijn foto's van betere kwaliteit.

Familierelaties

Lodewijk Daniël Gerharts, is gehuwd geweest met Julia Maria Herrera en is later van haar gescheiden. Julio E.R. Herrera was de schoonvader van L.D. Gerharts. Toen Julio Herrera



Tijdens de oorlog vloog de PJ-AIO "Oriol" van 1 juni 1940 tot Januari 1942 militaire patrouillevluchten. Het toestel kreeg een olijfgroene beschikdering en het Nederlandse militaire kenteken (een oranje driehoek).

Model van de PJ-AIO "Oriol" in oorlogslivrei in het Museo Aeronautiko te Tera Kora, Curaçao. © Museo Aeronautiko, Cedric Bronswinkel



Bonaire Flamingo Airport - deze foto werd tussen 7 Apr 1947 en 1954 genomen, de "Philipsburg" PJ-ALP een C47A Dakota, was gedurende die periode in het bezit van KLM -WIB. Op de bovenkant van het vliegtuig is een glazen koepel zichtbaar die gebruikt werd om met een zgn, bubble sextant (eigenlijk een octant) navigatie bepalingen te doen. De airport werd vermoedelijk begin 1945 in gebruik genomen en was derhalve reeds geruime tijd in gebruik. Het was gezien de vlaggen waarschijnlijk een feestdag of wellicht een dag waarop een hoogwaardigheidsbekleder Bonaire bezocht. De foto is afkomstig uit Pinterest.

Op deze foto zijn de flamingo figuren die jarenlang voor dit stationsgebouwje gestaan hebben er nog niet.



Op deze foto uit 1936 staat Hugo Gerharts, de zoon van L.D., die toen ongeveer 10 jaar oud was.

Louis Herman Lopez Ramirez was junior partner in dit Ford dealership voor Bonaire. Toen het dealership eindelijk op gang kwam brak de oorlog uit en werden de Ford fabrieken omgezet voor oorlogsproductie. Ford mocht toen niet meer leveren.

Gerharts en Ramirez participeerden ook in een bakkerij.



Louis weet dat zijn vader een soortgelijke gouden dasspeld had, maar op een veiligheidsspeldje en niet op een staaf gemonteerd. Hij was hier erg trots op en was er zeer aan gehecht. Louis kreeg eens goed op zijn donder omdat hij met deze dasspeld gespeeld had. De dasspeld is later bij een inbraak gestolen.

De dasspeld op de foto was van een monteur die jarenlang voor KLM West-Indisch bedrijf gewerkt heeft.
© Museo Aeronautiko, Cedric Bronswinkel

vroegtijdig stierf werd L.D. zaakwaarnemer en ook voogd van zijn kinderen.

Een jongere broer van Chap, Ismael Lopez Ramirez was gehuwd met Irma Angelica van de Ree, "zich noemende en tekenende Herrera", die een biologische dochter was van Julio Herrera. Hun zoon Richard Lopez Ramirez herinnert zich L.D. als een oom die veel voor hun gedaan heeft. Blijkbaar strekte zijn zorg zich ook uit over niet-erkende kinderen van Julio. De echtgenote van de heer Herrera, was ook een van der Ree. Zij heette Marianne Herrera-van der Ree, is op 4 april 1926 overleden. Er was hier dus ook een familierelatie met de moeder van Richard. L.D. was een workaholic, een gedreven man met veel visie, niet altijd even makkelijk. Maar het ging hem niet alleen om geld, hij had duidelijk ook een missie en oog voor het algemeen belang. Velen die L.D. gekend hebben, zagen hem als een man met een groot hart.

L.D. werd later het slachtoffer van afgunst, en werd hij veroordeeld voor een zedendelict op grond van valse beschuldigingen. Hetzelfde probeerde men later met Broertje Janga. Een zeer zwarte bladzijde in de Bonairiaanse politieke geschiedenis.

Gerharts en Ramirez partnerships

Louis Herman Lopez Ramirez was junior partner van Gerharts in een Ford dealership voor Bonaire. Toen het dealership eindelijk op gang kwam brak de oorlog uit en werden de Ford fabrieken omgezet voor oorlogsproductie. Ford mocht toen niet meer leveren. Gerharts en Ramirez participeerden ook in een bakkerij.

De taken van de stations manager

De stations manager moest het veld inspecteren, o.a. na regen met een betonstaaf in de grond prikken en kijken of de grond hard genoeg was. Hij moest passagiers inklaren en de bagage wegen. Hij onderhield telefonisch contact met het kantoor in Kralendijk. In die tijden was het gebruikelijk om ook de passagiers te wegen. Maar voor het korte traject naar Curaçao was dit blijkbaar niet nodig, was er gewichtscapaciteit over, omdat het toestel op Bonaire niet werd

bijgetankt en zeer waarschijnlijk ook niet met volle tanks daarheen vloog. Bij de KLM Lockheed Model 14 Super Electra die voor 11 passagiers was ingericht, terwijl 14 mogelijk was, was er ook voldoende reserve laadvermogen beschikbaar. KLM WIB (KLM West Indisch Bedrijf) gebruikte de Lockheed 14 o.a. ook voor lange routes, zoals vluchten naar La Guayra, Trinidad en Barbados en vluchten naar Miami via Port au Prince, Haiti of Kingston, Jamaica.

Oorlogsjaren, de “Oriol”

Tijdens de oorlog vloog de PJ-AIO “Oriol” van 1 juni 1940 tot Januari 1942 militaire patrouillevluchten. Het toestel kreeg een olijfgroene beschildering en het Nederlandse militaire kenteken (een oranje driehoek). In deze periode werd ook vanaf Subi Blancu gevlogen.

De nieuwe Flamingo Airport

In 1945 werd het nieuwe vliegveld, de Flamingo Airport in gebruik genomen en werd Subi Blancu niet meer gebruikt. Het Subi Blancu vliegveld is derhalve slechts ongeveer 9 jaar in gebruik geweest. Het is niet duidelijk wanneer in 1945 de nieuwe Flamingo airport in gebruik genomen werd. Het was oorlogstijd en wellicht is er nooit een officiële opening geweest. Er waren toen andere punten die de aandacht vereisten. Er zijn wel uitgebreide passagierslijsten van KLM -WIB, met de namen van de passagiers die naar Bonaire vervoerd werden. Maar deze lijsten lopen gewoon door van 1944 naar 1945 en geven niet aan op welk vliegveld geland werd, of met welk, of wat voor type toestel deze passagiers werden vervoerd. De Amigoe van 2 September 1944 vermeldt dat men hard aan het werk is om de nieuwe luchthaven van Bonaire gereed te krijgen. Dit doet vermoeden de Flamingo Airport reeds vroeg in 1945 in gebruik genomen werd en de Subi Blancu airport haar 9 e verjaardag op 9 mei 1945, waarschijnlijk niet gehaald heeft.

Dankwoord

Dank gaat naar Cedric Bronswinkel van het Museo Aeronautiko te Tera Kora op Curaçao, voor de foto van de gouden KLM tie-pin en aanvullende informatie over de registratie

van de Snip op de foto en de Oriol. Verder hielp hij met commentaar en vele aanvullende gegevens. Mijn neef en zoon van Chap, Louis Emil Lopez Ramirez, beter bekend als Manacho, gaf informatie over de gouden KLM tie-pin die zijn vader had en wist dat hij voor Gerharts gewerkt had. Ook wist hij dat zijn vader junior partner van Gerharts was in een Ford dealership en een bakkerij. Roberto Lopez Ramirez had opmerkingen die geleid hebben tot een logischer indeling.

Richard Lopez Ramirez kon met zekerheid bevestigen dat zijn oom Chap voor Gerharts het vliegveldje van Subi Blancu runde en dat hij daar de stations manager was. Andere familieleden wisten dat hij voor Gerharts werkte maar konden zich niet herinneren wat hij eigenlijk deed.

Bronnen

- Bouman, L.F., 1937- De West-Indische Afdeeling der KLM. West-Indische Gids. 19 de Jaarg., pp. 7-15 (9 pages).
- Gerharts, L. D. - Feuilleton de memoires van Tatais - Deze zijn als een serie van 28 kranten artikelen in het Antilliaans Dagblad verschenen in de periode Nov 2013 - Aug 2018, totaal 128 pp. en kunnen op internet gedownload worden: <https://antilliaansdagblad.com/nieuws-menu/publicaties/feuilleton-de-memoires-van-tatais?limit=1&start=0>
- Koppel, Jan van den., 2011- Caribisch Nederland: BONAIRE, eiland met een bewogen geologische geschiedenis. GEA, no.4, pg. 102-104.
- Pijpers, P. J., 1933 - Geology and paleontology of Bonaire (D.W.I.). Utrecht: N. v. A. Oosthoek's uitgevers-mij., vi + 103 p., 2 pl., 1 map. Also published as Geographische en Geologische Mededeelingen, Physiographisch-geologische reeks, no. 8.
- Roders, René., 2022 - Geliefd, Bewonderd en Bestreden. Biografie van Lodewijk Daniël Gerharts -Tata di Boneiru -. LM publishers, Edam.

Voetnoot

* Vliegveld Subi Blancu is geschreven zoals het destijds toen dit vliegveld bestond geschreven werd. Soms staat er Subi Blanco. Voor het overige, in bv. Subi Blancu formatie is de huidige spelling aangehouden.