

## Reizen naar Londen duurt nog net zo lang als eeuw geleden



ANP

### SCHIPHOL-OOST

**Schiphol bestaat 100 jaar. De eerste passagiersvlucht had Londen als bestemming.**

**Opvallend: reizigers waren er met het pruttelende toestel van hout en linnen net zo snel als nu.**

GERBEN VAN 'T HOF

Een hoekje van de militaire kazerne is ingericht als wachtruimte. Het is mei 1920. Er zitten twee mannen met bolhoeden en donkerbruine leren koffers. Dan roept de stationschef hun vlucht zonder vluchtnummer om: Amsterdam-Londen. Koninklijke Luchtvaartmaatschappij voor Nederland en Koloniën.

Een potige medewerker draagt de reizigers op zijn rug naar het gereedstaande toestel. Het veld is drassig, de passagiers mogen geen vieze schoenen krijgen. De twee hijsen zich achter de piloot in het propellertoestel. Ze krijgen vliegkap op het hoofd en een bril. Een stoof aan de voeten en een bontjas beschermt de inzittenden tegen de kou.

Die allereerste passagiersvlucht haalde het niet bij het gemak, het comfort en de snelheid van het vliegen van nu, grinnikt luchtvaarthistoricus Jan Willem de Wijn in Schiphol-Oost, de plek waar het allemaal begon. De toestellen waren klein en lawaaiig. Alleen de notabelen konden zich een vlucht veroorloven.

Na het starten van de motor leunt piloot Shaw uit zijn cockpit om te

kunnen zien waarheen hij rijdt. Een paar planken geven de windrichting aan. Hobbelen en stuiterend kiest het toestel het luchtruim. Dan gaat het langs de kust richting België en Frankrijk.

Ter hoogte van Calais steekt de Engelse piloot Het Kanaal over. Om te zien waar hij vliegt blijft het toestel onder de wolken. De motor dreunt onophoudelijk. Krap drie uur na vertrek uit de Haarlemmermeer landt de Airco DH.16 in de Britse hoofdstad.

Enkele maanden na de allereerste passagiersvlucht volgen lijndiensten naar Kopenhagen en Hamburg. Veel passagiers worden in die beginjaren niet vervoerd. De Wijn: „De luchthaven verdiende meer aan bezoekers dan aan betalende passagiers en aankomende en vertrekkende vliegtuigen. Voor de toestellen werd een cent per paardenkracht aan landingsgeld gerekend.”

Inmiddels is de route naar Londen het populairst. Jaarlijks vliegen bijna vier miljoen reizigers van Amsterdam naar een van de zes internationale luchthavens in en om de Britse hoofdstad.

De piloot zit tegenwoordig weggestopt achter een cockpitdeur. „Decennialang hebben de reizigers de vliegers aan het werk kunnen zien. Maar na de aanslagen van 9/11 is dat contact met de passagiers helaas verdwenen”, verzucht Ruud Holswilder van de Vereniging Gepensioneerde Verkeersvliegers. „Gek genoeg is ons werk niet eens zo erg veranderd vergeleken met dat van de eerste piloten. Zij keken naar buiten om te zien of ze nog de juiste route volgden. Nu zitten vliegtuigen vol geavanceerde apparatuur, maar daardoor krijgen piloten ook op een korte vlucht naar Londen veel informatie te verwerken hebben. Vliegen is complex geworden.”

### Wereldoorlog

Voor de eerste vlucht naar Londen is een simpele akker genoeg. Op een koude januaridag in 1916 verschijnt op het land van boer Knibbe een militair met een snorretje. Hij struint wat rond, maakt aantekeningen in zijn notitieblokje en stelt zich daarna voor. Kolonel Walaardt Sacré, commandant van de afdeling Luchtvaart van de Nederlandse landstrijdkrachten, is eropuit gestuurd een zo goedkoop mogelijke locatie te vinden. De Eerste Wereldoorlog woedt en er moet een nieuwe luchthaven komen binnen de verdedigingslinie rond Amsterdam.

Op 19 september 1916 zetten drie luitenant vliegers als eersten hun vliegtuigjes waarmee ze vanuit Soesterberg waren vertrokken op de klei bij Amsterdam, blijkt uit de krantenberichten.

Vrijwel meteen waren er klachten van omwonenden. Niet over geluidsoverlast, maar over vliegers die achter de dorpsmeisjes aanzaten. De omwonenden beschouwden het luchtvaartpersoneel als indringers, herinnert zich een oud-medewerker van Schiphol in 1958 in het blad Onze Luchtmacht. „Ze plaatsten mesjes in de rijweg en bekogelden onze auto's met bevroren koolstronken.”

Dat Schiphol ligt waar het ligt, is bij gebrek aan beter. En bij gebrek aan geld. Het is er zo drassig, dat de eerste Franse piloten die de luchthaven aandoen zelfs spreken van Schiphol les Bains. „De natte ondergrond is altijd een probleem gebleven”, zegt historicus De Wijn. „Het luchthavengebouw van Schiphol is het enige ter wereld dat met palen aan de grond verankerd zit. Om te voorkomen dat het kwelwater de bagagekelders en terminals omhoog duwt.”

De eerste reizigers naar Londen keken hun ogen uit, zo blijkt uit de verslagen. „Ze vroegen zich af of ze wel veilig zouden aankomen. Maar ze waren vereerd dat ze mee mochten", lacht Arthur van den Hudding, gezagvoerder op de Boeing 737 en vice-voorzitter van de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers. „Tegenwoordig zijn passagiers geen reizigers meer, maar een klant. Ze willen meteen en over alles worden geïnformeerd. Met al die apps weten ze iets soms eerder dan ik als piloot."

Het avontuur dat de eerste vliegers en reizigers hebben ervaren, is er een beetje vanaf, stelt Van den Hudding, „Zakenreizigers nemen de eerste vlucht heen, doen hun werk in Londen en vliegen dezelfde avond terug." Uit de logboeken van KLM is op te maken dat de reis naar Londen in 1920 niet eens zoveel langer duurde. Bij tegenwind is de vliegmachine vier uur onderweg. Zijn de condities gunstig, duurt het een uurtje of twee. „Tegenwoordig duurt de vlucht erheen gemiddeld drie kwartier", zegt Van den Hudding. „Maar zeker op een grote, drukke luchthaven als Schiphol komt er flink wat tijd bovenop de reis."

Zelfs de meest gehaaste zakenreiziger moet uiterlijk een half uur voor vertrek naar Londen aanwezig zijn. Zuchtend staan de reizigers in de rij voor de veiligheidscontrole. Riem af, riem om. Flesjes water mogen niet mee. Cosmetics moet in een doorzichtige plastic zak. Het instappen lijkt eindeloos te duren, omdat er altijd wel een passagier het gangpad verspert of zijn koffer tergend langzaam in de bagagebak te hijst.

Eén ding is sinds die eerste vlucht in 1920 niet veranderd. „Reizigers willen nog steeds zien wie hen naar hun bestemming brengt", zegt Van den Hudding. „Je ziet de spanning van hun schouders vallen als de gezagvoerder hen welkom heet. Dat doe ik dus ook. Bij elke vlucht. Ik ben vlieger en pr-medewerker ineen."