

17 mei 1920 Eerste vlucht KLM

'Onze kajuit is vol van het razend motorgeweld'

Een man in een zwarte jas en dito bolhoed drentelde nerveus bij wat houten loodsen heen en weer over een drassig grasveld in de Haarlemmermeerpolder. Het was 17 mei 1920, aan een hoge paal wapperde een windzak in een stevige lentebries. Albert Plesman – president-directeur van de in oktober 1919 opgerichte Koninklijke Luchtvaart Maatschappij – wachtte op 'Vliegstation Schiphol' op de aankomst van een eenmotorig houten dubbeldekker-vliegtuigje. Rond kwart voor een 's middags klonk sonoor gebrom in de verte en niet veel later zette de 27-jarige Britse piloot Henry 'Jerry' Shaw de Airco DH.16 veilig aan de grond. Vanaf het Hendon Aerodrome bij Londen, waar de Airco-fabriek was gevestigd, had de voormalige RAF-vlieger er ruim twee uur en een kwartier over gedaan in het omgebouwde oorlogsvliegtuig. Op uitnodiging van de publicitair gewiekste Plesman waren in de kleine cabine achter Shaws open cockpit ook twee Britse journalisten meegevlogen. De heren O'Brien en Rhodes hadden een stapel ochtendkranten en een brief van de burgemeester Roll van Londen aan zijn Amsterdamse collega Tellegen meegenomen. Een opgetrommelde persfotograaf registreerde hoe Plesman hen hoogstpersoonlijk uit het vliegtuig hielp, en zo werd de aankomst van de eerste KLM-vlucht vastgelegd op de gevoelige plaat.



De stationschef van luchthaven Schiphol doet de ronde op zijn brommer in 1928.

'De machine zwaait als een dronken schutter'

Voor de terugvlucht de volgende dag naar het net geopende Croydon Airport bij Londen had Plesman nog meer reclame gemaakt. Het was het begin van een lijndienst. Elke dinsdag, donderdag en zaterdag vloog KLM naar Londen en de retourvluchten waren op maandag, woensdag en vrijdag. Passagiers werden vanaf station Amsterdam Centraal naar Schiphol gereden met een auto, voorzien van het opschrift 'Lucht-expres Amsterdam-Londen'; het laatste deel van het traject liep over smalle modderpaden. Door de lucht ging het langs de kustlijn naar Het Kanaal en vervolgens na de oversteek over Dover en Folkestone naar Croydon. Piloten vlogen in de begintijd van de commerciële luchtvaart op amper 90 meter hoogte en gebruikten kerktorens en vooral spoorlijnen als herkenningspunten. Plesman verbood piloten overigens te dicht naast spoorlijnen te vliegen, want treinen waren in die tijd nog sneller – dat zou dan te veel opvallen. Radiocommunicatie bestond nog niet en de verhalen uit die tijd over noodlandingen zijn legio, vooral als gevolg van motorstoringen en barre weersomstandigheden. Ook op 18 mei 1920 was het weer slecht. Naast O'Brien en Rhodes, kranten, regenjassen, gist, bloembollen, fruit, schilderijen én een brief aan burgemeester Roll reisde nu ook de Nederlandse verslaggever Van den Biggelaar van *De Maasbode* mee naar Londen. Van zijn Britse collega's had hij de tip gekregen om pepermuntjes te eten tegen misselijkheid. Niet voor niets: 'Onze kajuit is vol van het razend motorgeweld,' schreef hij. 'De machine zwaait als een dronken schutter, valt keer op keer, klimt weer tegen de wind op om opnieuw te worden neergesmaakt.' Dankzij een straffe westenwind deed Shaw maar liefst vier uur over de afstand Schiphol-Croydon. Ondanks het abominabele comfort – de regen drong zelfs binnen – was Van den Biggelaar lyrisch over de reis: 'We vliegen! We vieren de triomf van het menselijk kunnen, van de techniek. We rijden op de ruige wind de zwarte luchten in en jagen de wolken na!'

Dagelijks heen en weer

Van den Biggelaar had nog geluk: de Airco DH.16 beschikte over een gesloten cabine. Plesman kocht later primitievere DH.9A's, waar maximaal twee passagiers in konden, die in de open lucht zaten en door



Aankomst van de eerste KLM vlucht uit Londen op Schiphol, 17 mei 1920. De passagiers en piloot Jerry Shaw worden verwelkomd door Albert Plesman, links met bolhoed (alle foto's Stadsarchief Amsterdam).



KLM werden voorzien van warme leren pilotenjas, sjaal en stofbril. Voor een vlucht van zes dappere, dik ingepakte Amerikaanse jongedames waren eens op één dag drie vliegtuigen nodig. De frequentie van de lijndienst tussen Amsterdam en Londen werd al snel opgevoerd. Tot 1921, toen de DH.9A's in dienst kwamen, huurde Plesman Britse vliegtuigen en piloten van het aan fabrikant Airco verbonden vliegtuigmaatschappijtje Aircraft Transport & Travel. Shaw en zijn mannen vlogen dagelijks heen en weer. In 1920 vervoerde KLM met vier AT&T-dubbeldekkers in totaal 345 passagiers en 25.000 kilo post en vracht. Dat was een hele prestatie, ook al past er meer in één hedendaagse Boeing 777-300. Er wordt weleens gezegd dat Amsterdam-Londen de oudste nog bestaande en door dezelfde maatschappij uitgevoerde lijndienst is, maar dat is discutabel. AT&T onderhield sinds 25 augustus 1919 dagelijks de route Londen-Parijs en hoewel dit bedrijf in februari 1921 ter ziele ging, is via een reeks overnames een lijn te trekken naar het hedendaagse British Airways.

Interessanter is wat Shaw in 1969 in een interview met het *Nieuwsblad van het Noorden* vertelde, namelijk dat de vlucht op 17 mei 1920 slechts een 'positioning flight' was, 'voor rekening van AT&T. Zo gek was Plesman niet, dat hij die ook betaalde. Pas de volgende dag begon ik aan de eerste echte KLM-vlucht van Amsterdam naar Londen.' Wat de fotograaf op 17 mei vereeuwigde op Schiphol, was volgens Shaw dus niet de eerste KLM-vlucht, ook al staat die wel zo te boek.

Het had overigens niet veel gescheeld of het was een lijndienst Wassenaar-Londen geworden. Albert Plesman vond het drassige Schiphol maar niks – hij noemde het een badplaats. Hij zag meer

in vliegveld Maaldrift dichtbij regeringsstad Den Haag, waar ook het KLM-hoofdkantoor was gevestigd (twee kamers en vier werknemers). Plesman had al een houten loods laten beschilderen, met KLM in gigantische letters. Maar na een proeflanding bij Wassenaar keurde Shaw het vliegveld af: te winderig, te klein en te dicht bij zee. Plesman week noodgedwongen uit naar Schiphol. Wat hem betreft was het tijdelijk, maar nadat de luchthaven bij Amsterdam in 1935 eindelijk werd geasfalteerd, groeide die uit tot de derde van Europa, na London Heathrow en Paris Charles de Gaulle. Maaldrift is nu een tennisbaan.

Staatsbelang

De eerste boekjaren van KLM waren even ruig als de eerste vluchten. Na zeven jaar waren er al enkele reddingsplannen nodig geweest en belandden bijna alle aandelen in handen van de staat. Een nationale luchtbrug naar de koloniën, vooral Nederlands-Indië waar KLM vanaf oktober 1924 op vloog, werd namelijk onmisbaar geacht. Pas vanaf 1957 ging het staatsbelang omlaag, naar 5,9 procent nu.

Hoe dan ook heeft de luchtvaartmaatschappij in de afgelopen honderd jaar een enorme groei doorgemaakt. KLM heeft in 2019 met een vloot van 122 vliegtuigen en 33.000 man personeel maar liefst 35 miljoen passagiers vervoerd naar 171 bestemmingen over de hele wereld. Dat had ook Plesman niet durven dromen toen hij op 17 mei 1920 gespannen stond te wachten op het natte gras van Schiphol.

Ivo van de Wijdeven is historicus en politiek analist.