

Luchtlijnen en grondtonen

Een luchtvaartgeschiedenis

Colofon

ISBN: 978 94 6365 312 1

1e druk 2021

© 2021, Mariet van Nes

NUR 465 luchtvaart

508 reisverhalen

686 moderne geschiedenis

Uitgeverij Elikser

Ossekop 4

8911 LE Leeuwarden

Telefoon: 058 - 289 48 57

Vormgeving omslag en binnenwerk: Evelien Veenstra

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op wat voor wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de auteur en de uitgeverij.

This book may not be reproduced by print, photoprint, microfilm or any other means, without written permission from the author and the publisher.

Luchtlijnen en grondtonen

Een luchtvaartgeschiedenis

Mariet van Nes



*Voor mijn collega's in de cabine en in de cockpit met wie ik van
1973-1997 heb gevlogen,
voor hen die op mijn pad en in mijn hart kwamen, evenals ik
vleugels zoekend naar levensruimte,
en in dankbaarheid aan mijn ouders die mij hebben gestimu-
leerd om mijn onafhankelijke gang in het leven te gaan.*

Weet dat de aarde je draagt,
dat je gaat in het licht
en de wind je omgeeft.
Dat je de vruchten van het leven proeft
en gaat in vrede.

(Andries Govaart)

Voorwoord

Geschiedenis schrijft zichzelf niet. De geschiedenis krijgt uitsluitend haar kleur door de beleving en de opvattingen van mensen die er deel van uitmaken en er betekenis aan geven.

In mijn archief vond ik de handgeschreven verhalen terug. Verhalen die bijna een halve eeuw geleden begonnen. Gedurende bijna 25 jaar heb ik gevlogen, tussen 1973 en 1997. Verbazingwekkend was het om te ontdekken dat gebeurtenissen uit mijn geheugen waren verdwenen of ook dat ik ze anders had opgeslagen dan ze zich in werkelijkheid hadden voorgedaan.

Ik besloot om de teruggevonden verhalen opnieuw vorm te geven en ze op schrift te stellen met de bedoeling ze toe te voegen aan de geschiedenis van het werk in de cabine in het laatste kwart van de twintigste eeuw, de eeuw waarin het fenomeen luchtvaart ontstond en zich razendsnel ontwikkelde. Mijn luchtvaartbibliotheek bevat de boeken van auteurs die mij zijn voorgegaan met de geschiedschrijving over hun leven in de lucht en op de grond. Hun boeken hebben veelal een autobiografisch karakter. Om de geschiedenissen die ze vertellen niet in de vergetelheid te doen geraken, is een uitgebreide lijst van boeken en artikelen achterin dit boek opgenomen. Bij de auteurs vond ik antwoorden op mijn vragen over de betekenis van het vliegen in hun persoonlijk leven en over de ontwikkeling van het werk in de cockpit en in de cabine.

Ingrid van der Chijs, zelf stewardess geweest, publiceerde in 2012 het boek *Luchtmeisjes*. Het is gebaseerd op de autobiografieën van Hilda Bongertman en Trix Terwindt, de eerste twee hoofdstewardessen van de KLM respectievelijk voor en kort na de Tweede Wereldoorlog, aangevuld met materiaal dat Van der Chijs vond door onderzoek. Het was dit boek dat mij op het idee bracht om een biografie over Carien de Graaf te schrijven, die

door een toeval in de wereld van de luchtvaart terecht komt en daar haar weg vindt.

De inleiding gaat over de sociale verhoudingen in de groep vliegend personeel en over opvattingen over geschiedschrijving.

Deel I, het hoofdstuk over het begin van de luchtvaartgeschiedenis, is bedoeld om aan te geven hoe het leven in de lucht betekenis had en heeft voor vliegend personeel en hun naasten. Het is ook de geschiedenis die de lange opmaat vormt voor het werk in de cabine. Bovenal is het een kennismaking met de vliegers met wie het cabinepersoneel ging vliegen en met hun bedrijfscultuur.

Deel II bevat de luchtvaartgeschiedenis van Carien de Graaf. De verhalen over haar leven zijn gesitueerd tussen 1973 en 2018. Het zijn de luchtlijnen en de grondtonen die onlosmakelijk met elkaar zijn verweven. Ze vormen een fictieve biografie. Feitelijke gebeurtenissen zijn herschreven, namen zijn gefingeerd of met toestemming gebruikt. Overeenkomsten berusten op toeval.

Specifieke aandacht wilde ik besteden aan de invloed van cultureel-maatschappelijk bepaalde rolpatronen, aan het vliegen van de bemanning als team en aan de consequenties van een vliegend bestaan voor het leven op de grond.

Om redenen van authenticiteit is gebruik gemaakt van de spreektaal van hen die bij de luchtvaart betrokken zijn, voor een groot deel is dat in het Engels gesteld vakjargon. Hoewel voor de gemiddelde lezer het jargon wel bekend zal zijn, of achterhaalbaar, is een verklarende woordenlijst opgenomen.

Met mijn nicht Marieke van Nes en met Eduard Verhoef, mijn echtgenoot, heb ik jarenlang de wording van dit boek mogen delen. Zij hebben veel geduld getoond. Mijn vriendin en jaargenote Lida Ruitinga en haar partner Cees Grootjen ben ik veel dank verschuldigd voor hun redactie. Ook dank ik Rudo Oussoren, gepensioneerd senior purser, voor zijn inbreng.

Hun opmerkingen en voorgestelde wijzigingen waren voor mij van grote waarde en kwamen dit boek ten goede.

Mariet van Nes
Maartensdijk, voorjaar 2021.

Inhoudsopgave

Voorwoord	9
Inleiding	15
<i>De geromantiseerde wereld en de fascinerende werkelijkheid van de luchtvaart</i>	15
Deel I	23
In het begin	25
<i>Van wensdroom tot werkelijkheid</i>	25
<i>Soesterberg</i>	27
<i>Oprichting KLM na de ELTA</i>	28
<i>Charles Lindbergh</i>	31
<i>Schiphol</i>	33
<i>Naar Nederlands-Indië</i>	34
<i>Evert van Dijk</i>	45
<i>Adriaan Viruly</i>	50
<i>Iwan Smirnoff</i>	51
<i>Heldenstatus</i>	53
<i>Curaçao</i>	56
<i>Het eerste cabinepersoneel</i>	56
<i>De Tweede Wereldoorlog</i>	66
<i>Trix Terwindt</i>	72
<i>Het einde van het begin</i>	77
Deel II	79
De conventies ontstegen	81
<i>De advertentie</i>	81
<i>De sollicitatie</i>	83
<i>De cursus</i>	89

<i>Eerste vluchten</i>	100
<i>Intermezzo</i>	108
<i>Dubbelleven</i>	109
<i>Promoties</i>	129
<i>Het Arabisch schiereiland</i>	134
<i>Overlijden aan boord</i>	164
<i>Roken</i>	167
<i>Alcohol</i>	172
<i>Toiletten</i>	176
<i>Een incompatibiliteit</i>	178
Luchtwervelingen	187
<i>Lesmateriaal</i>	187
<i>Vogel in de motor</i>	216
<i>Selecties</i>	217
<i>Oostenrijk</i>	220
<i>Oost-Afrika 1</i>	223
<i>Bosbrand op Rhodos</i>	255
<i>Potentiële kaping</i>	256
<i>Het kostuum</i>	257
<i>Intermezzo</i>	260
<i>Vluchtrappen</i>	260
<i>Oost-Afrika 2</i>	264
<i>Low pass</i>	270
<i>Kameroen</i>	272
<i>Kantoor</i>	276
<i>De koningin van Engeland 1</i>	287
<i>De koningin van Engeland 2</i>	289
<i>Vliegangst</i>	296
<i>Training</i>	308
<i>All female crew</i>	311
<i>Intermezzo</i>	315
<i>Boeing Company, Seattle</i>	315

Liefdes rouwbeklag	322
<i>Puppy en het verloren muiltje van Assepoester</i>	322
<i>De paashaas</i>	333
<i>De koningin van Engeland 3</i>	399
Uitleiding	410
Verklarende woordenlijst	426
Literatuur en bronnen	430

Inleiding

De geromantiseerde wereld en de fascinerende werkelijkheid van de luchtvaart

Leven van de lucht is meer dan het uitoefenen van een beroep: voor de meeste luchtvaarders is het een passie en daarnaast ook *a way of life*.

Vliegen is voor velen een droom die uitkomt, een droom waarvoor hard is gewerkt om die te kunnen realiseren. Het vliegen biedt de mogelijkheid om mensen te ontmoeten buiten de geëigende paden, om te ervaren hoe het is om te leven binnen andere culturen. Reizen verbreedt het zicht, het inzicht, geeft de kans om te veranderen. Vliegen geeft een gevoel van vrijheid; vliegen biedt de ervaring van avontuur en romantiek.

Dagen en nachten werden en worden nog, zij het in mindere mate, ver van huis doorgebracht. Er valt een klus te klaren: er moet een vliegtuig van A naar B worden gevlogen waarbij de verantwoordelijkheid voor de vliegveiligheid van de vlucht een eerste en gedeelde verantwoordelijkheid is en verder heeft elk bemanningslid een eigen taak. Hoofdverantwoordelijke voor de vlucht is de gezagvoerder.

Mensen die van de lucht leven, delen met elkaar hun arbeidzaam leven. Het hangt van de schaal en de cultuur van een luchtvaartmaatschappij af hoe dat delen wordt ingevuld. Binnen een kleine maatschappij kan men elkaar goed leren kennen. Vliegend personeel kent een gevoel van saamhorigheid en vormt een collectiviteit waarbinnen bepaalde normen en waarden gelden en men dezelfde opvattingen deelt. Dat betekent dat interactie en communicatie snel en gemakkelijk tot stand komen; dat is van groot belang tijdens het werk. Het is die collectieve identiteit die het mogelijk maakt om aanvullend samen te werken en om in noodsituaties adequaat te reageren. Men identificeert zich met de beroepsgroep en ontleent er een sociale status aan. Dit zijn spe-

cifieke kenmerken van wat een in-group wordt genoemd. Het is een begrip uit de sociologie dat in de jaren zeventig van de twintigste eeuw werd beschreven door de Britse sociaal-psycholoog Henri Tajfel.

Het behoren tot een in-group veronderstelt een verschuiving van de persoonlijke identiteit naar een collectieve identiteit. Dat is van invloed op het gedrag dat nu vanuit de collectieve identiteit wordt aangestuurd; ook het zelfbeeld wordt vanuit de collectieve identiteit aangepast. Deze verschuiving verklaart waarom gedrag van bemanningen wel eens extremer kan zijn dan individueel gedrag. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan overmatig collectief drankgebruik; in dit boek zullen ook andere voorbeelden worden beschreven. Het is zinvol als leidinggevendenden zich ervan bewust zijn dat beleidsmaatregelen en voorschriften afgestemd moeten worden op het complexe systeem van de collectieve identiteit van bemanningen. Zo zijn informele arbeidsverhoudingen en korte communicatielijnen binnen een luchtvaartbedrijf bevorderend voor het plezier in en voor de kwaliteit van het werk en de effectieve uitvoering daarvan.

Groepsdruk versterkt het gedrag van het individu binnen de groep. De in-group heeft een collectieve beschermende werking die gedrag binnen de groep sanctioneert. De niet te onderschatten verandering van een individuele naar een collectieve identiteit kan echter ook leiden tot gedrag dat in strijd is met het eigenbelang en dat zelfs levensbedreigend kan zijn. Het voorbeeld bij uitstek in dezen is het gedrag tijdens een noodsituatie. Bemanningsleden zijn getraind om levens te redden. Ze zullen in principe niet als eersten van boord springen bij een calamiteit, maar direct een evacuatie gaan leiden met gevaar voor eigen leven – dat is de aangeleerde groepscode.

Een in-group draagt culturele kenmerken van de bron in zich, in dit geval het bedrijf. Ze komen tot uiting in selectiecriteria en tijdens opleidingen: er ontstaat een homogene groep die zich bedient van een eigen taal, het vakjargon. Taal is een verbindende factor. Dat geldt ook voor het dragen van een uniform. Bovendien maakt dit de in-group zichtbaar voor anderen wat

leidt tot bevestiging van buitenaf. Het gevoel te behoren tot een in-group kan bescherming bieden tegen eenzaamheid.

Het delen van werk en vrije tijd maakt dat mensen zich op elkaar aangewezen voelen; het kan leiden tot onderlinge relaties van korte of lange duur en een verwijdering van de thuissituatie. Een frequente afwezigheid van huis is niet bevorderlijk voor huiselijk geluk: het bemoeilijkt partners samen geschiedenis te maken die hen verbindt; collega's die lang en vaak op reis zijn met elkaar, doen dat wel.

Adriaan Viruly schrijft in 1933 over de conversatie tussen cockpit en cabine:

‘Vraag het weerbericht van Jodhpur.’

‘Is er nog kip, ik heb pas één poot gehad.’

‘Over een kwartier komen we Hondong tegen.’

‘Links vooruit een karavaan.’

‘Thee!’

‘Tien mijl zzo van Tonk.’

Hij concludeert: ‘...in werkelijkheid is er geen enkele soort van gezelligheid, die het haalt bij dat van dagenlang samenleven van lotgenooten in die paar dozijn kubieke meter onder aan een Fokkervleugel boven al die zeeën en woestijnen tusschen Schiphol en Tjililitan.’

Ze landen bij 49° C in Basra. De auteur vervolgt: ‘Ga eens bij de hangar kijken of er hier ook iemand woont,’ zei de gezagvoerder tegen de tweede. ‘Ga zelf maar,’ zei het personeel. Alle begrip van gezagsverhouding verdampte bij de gedachte dat men bij een plaatijzeren gebouw in de buurt zou moeten komen.’

Twintig pagina's verder: de eerste en de tweede bestuurder zijn tijdelijk gebrouilleerd geraakt met de marconist die had willen leren vliegen tussen een paar moessonbuien in. ‘Toen hij de Duif vrij behoorlijk rechtuit kon houden, hadden we de pin achter uit zijn stoel getrokken, zoodat die plotseling in zijn uitersten stand viel en de marconist de sensatie kreeg, dat hij de heele Duif uit zijn handen in de Ganges liet vallen.’ (*Viruly, 1949, p. 34, 84*)

Het einde van een vliegperiode verbreekt de collectieve identiteit en daarmee komt aan *a way of life* een einde. Ook in deze situatie valt het te verwachten dat de ingrijpende verandering gepaard gaat met een zich wijzigend zelfbeeld. Het lidmaatschap van de in-group met de gezamenlijke belangen en werkzaamheden valt weg. Om dat te kunnen opvangen is de aanwezigheid van een alternatief gewenst: een hobby, een sociaal netwerk, familiebanden.

Tot ongeveer 2010 werden cockpit- en cabinepersoneel op relatief jonge leeftijd gepensioneerd. Ze waren 50, 55, er lag nog een leven voor hen. De pensioenleeftijden zijn sindsdien opgetrokken, maar op een dag moet men, en dat geldt ook voor mensen die arbeidsongeschikt raken, terugkeren naar de persoonlijke identiteit. Sommigen zijn in staat om hun leven op ander spoor te zetten, anderen kunnen dat niet of slechts met moeite. Toen de eerste vliegers gepensioneerd werden, veranderde dat hun leven volkomen. Ze hadden een avontuurlijk en luxe en romantisch leven geleid. Hun pensioenen bleken laag uit te pakken. Dat was van invloed op de wijze waarop zij nu hun leven moesten gaan inrichten. Plotseling moesten ze, vijftig jaar oud, een beduidend lagere levensstandaard aanvaarden tegenover vrienden, bekenden, burens. Ze waren gezagvoerder geweest en hadden een heldenstatus verworven. Konden ze zich aanpassen aan een ander leven? Op welke manier deden ze er nog toe?

Arcachon

*Boven de oesterbanken in de zon
vliegt dagelijks een Boeing, strikt op tijd.
Ik tuur omhoog. Tuurt in zijn majesteit
de captain naar omlaag en Arcachon?*

*Geen filosoof, die zulk een man benijdt;
een leven, dat de haast dient, acht hij dom.
Ik laak dan ook, bij 't lezen van Bergson,
mijn dwaze onrust, die ten hemel schreit.*

*Toch valt in zo'n wijsgerig boekje lezen
tussen de vogels en de oesters mij niet licht.
Ik kleef hier vast; hij zal in New York wezen...*

*Zo'n pensionering heeft wat aangesticht!
Gij, captain, goede reis! Ik, nooit genezen
van horizonkoorts, doe mijn schelp nu dicht.*

(Viruly, Reissonnetten II, p. 19)

In de geschiedenisboeken over de luchtvaart vertellen de vlieger-schrijvers zoals Iwan Smirnoff, Willem van Veenendaal en Adriaan Viruly in bedekte termen over privacygevoelige ervaringen, zowel persoonlijke als vliegtechnische. Ze willen het zo graag vertellen, maar er moet een rem op. Ze willen bij de maatschappij hun pensioen halen...

Uitgebreider verhalen de auteurs in de eerste decennia van de luchtvaart over de problemen tussen de werkgever die een economisch belang nastreeft en de werknemer-vlieger die onder zware omstandigheden zijn vluchten heeft uit te voeren.

Steeds weer is hun dilemma: wat schrijf ik wel en wat schrijf ik niet?

Trix Terwindt vraag Viruly om een inleiding in haar boek te schrijven. Hij had haar aangemoedigd om 'de dingen van alledag' eens op te schrijven. Het voorwoord wordt gevolgd door een inleiding van Viruly die uit eigen ervaring weet hoe lastig het is om een 'eerlijk' boek te schrijven over de luchtvaart. Waar Viruly in zijn werk de grens tussen fantasie en werkelijkheid legt, is niet altijd duidelijk.

'Ik denk dat een van de dingen waar jij in het leven het meest behoefte aan hebt, eerlijkheid is,' schrijft hij, 'en dat je dus een eerlijk boek over de vliegerij hebt willen schrijven. Maar dat je toen gemerkt moet hebben, dat dit absoluut niet kon – en daar sta je dan met je boek: niet zo weinig voor gek tegenover jezelf?... 'Maar Trix: die luchtvaart, die je net zo na ligt als mij, die échte luchtvaart, zoals wij die écht kennen in ons hart, wat

heb je dáárover geschreven in je boek? Ik heb het nog niet gelezen – maar wat heb je erin gezet van de diepste, meest eigen ontroering, die je langs de lijnen gekend hebt? van de rot-angst op sommige en de diepe vreugde op andere ogenblikken? van de onbaatzuchtige warme vriendschap, zo echt als goud, die je vond? van de belachelijke gevolgen van autoriteit in te zwakke of in onwaardige handen? van je ontroering om de zelfopoffering en je woede om mooigeprate vijandsdienst binnen ons bedrijf? kortom: wat kwam er in je boek van alle echte liefde en ook echte verachting, die de vliegerij in je hart bracht? Vergeef het leedvermaak van een, die al een kwart eeuw óók tevergeefs met dit bijltje gehakt heeft – maar je uitlechen moet hij.’

Aan Willem van Veenendaal schrijft Viruly: ‘Geen blad voor de mond meer! Wie doet ons nog wat! Onthul jij maar!’ En voorts meent hij: ‘Schreven wij ooit de waarheid, de volle waarheid en alleen maar de waarheid?... – Ik bedoel, dat ik niet de minste wroeging heb over de mythologie, die ik altijd in mijn vliegboeken heb beschreven.’

Aart van Wijk, gezagvoerder en gepromoveerd jurist, na zijn pensionering ook classicus geworden, zegt in *Keep in Touch*, het blad van Gepensioneerde Verkeersvliegers, maart 2009, dat het een oplossing kan zijn om een boek in de vorm van een ‘verzonnen’ roman te schrijven waarbij iedere gelijkenis met bestaande personen of voorvallen op toeval moet berusten.

Als voorbeeld noemt Van Wijk het boek *Stewardess*, door Robert Serling uit 1982, en voorts het boek *Wider horizons*, waarin Margaret Morrison een beschrijving geeft van het leven van Trix Terwindt in de Tweede Wereldoorlog. ‘Blijft nog de vraag hoe het werkelijke vliegleven van vliegend personeel het best zou kunnen worden vastgelegd.’ Het antwoord op deze vraag luidt volgens Van Wijk ‘dat zulks bij voorkeur zou moeten geschieden wanneer een bemanningslid niet alleen de uiterlijke schijnwereld zou beschrijven, maar ook de waar gebeurde vliegverhalen.’ ‘... overal waar mensen werken worden fouten gemaakt; het beschrijven van deze vervuilingen is, denk ik, een legitieme taak voor schrijvers. En uit dergelijke verhalen zal men