

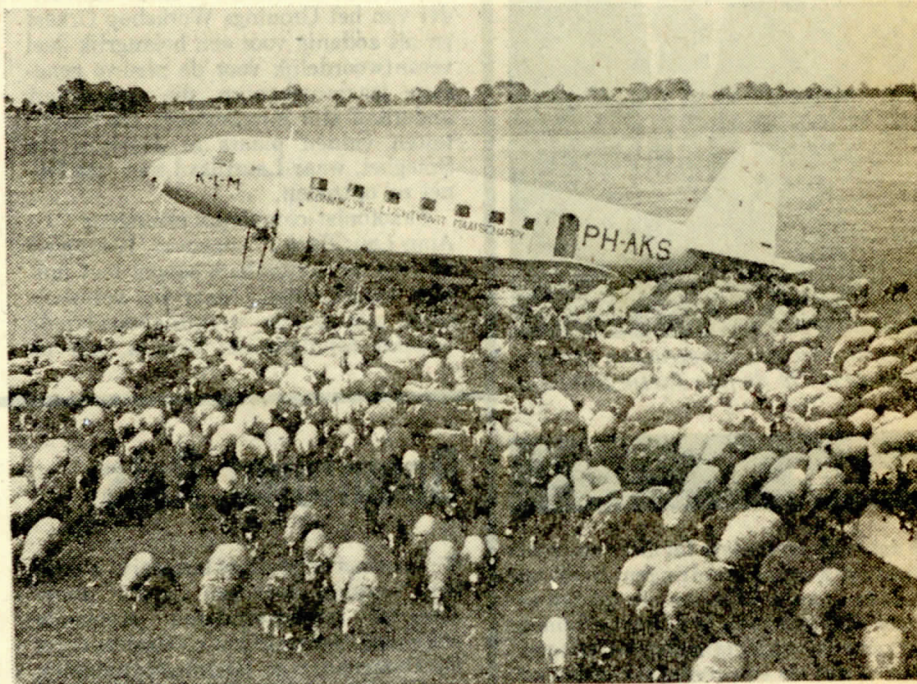
Doorvliegen koetsier

de geschiedenis van een regionale luchthaven

Doorvliegen Koetsier/Harm Reinders/Uitg. Omniboek/f 36,-

„Maar dan ineens, een auto rijdt aan, inzittenden stappen uit, passeren de booking-office, volgen de havenmeester naar buiten, waar de Douglas licht afsteekt tegen de avondhemel. Lichten worden aangedraaid, ook in de cabine, Duimelaar maakt 'de Haan' stoomklaar.

Reserve-havenmeester Vogelzang steekt de duimen omhoog en plots verscheurt het gedaver van twee krachtige motoren de stilte. Het vliegtuig taxiëert weg. Links een groen, rechts een geel lampje en van achteren eveneens een fel licht. Snel rent Duimelaar met zijn twaalf passagiers en 161 kg lading en 8 kg bagage naar een der uiteinden, nauwelijks te volgen in de toenemende duisternis. Dan flitsen de landingslichten aan de kop van het Douglasvliegtuig aan, een brede stroom van geel licht verlicht Eeldes vliegveld en onder luid gedreun der motoren start Duimelaar zijn machine, welke spoedig verdwijnt. Het avondduister in. Nog even is het achterlichtje te zien, maar dan niets meer. De laatste machine van de dienst Groningen-Amsterdam heeft haar weg naar Schiphol gevonden. Acht maanden lang zal het Noorden niet meer door de lucht met het westen verbonden zijn. De seizoensdienst is geëindigd". Een Nieuwsbladjournalist beschrijft weer eens een 'laatste vlucht' vanaf Eelde. Deze keer was het 30 september 1936, maar het had ook 31 augustus 1939 (KLM), 5 december 1945 (Regeringsvliegdiens), 1 september 1949 (KLM) of 31 augustus 1965 (Schreiner Airways) geweest kunnen zijn, want aan 'laatste vluchten' is op Eelde nooit gebrek geweest. De Nieuwsbladjournalist die hierboven geciteerd werd, beleefde 43 jaar na dato



Het landelijk karakter van Eelde kwam naar voren in de schapen... Douglas DC2 Ph-AKS, de Sperwer

een onverwachte herdruk in het boekje „Doorvliegen koetsier!" van Harm R. Reinders, bij de lezers van deze krant bekend van de maandelijke luchtvaarttribune „In de lucht". „Eelde, geschiedenis van een regionale luchthaven", luidt de ondertitel van het bij Omniboek in Den Haag uitgegeven werk. Een geschiedenis dus die volgt met voortdijnd gestaakte luchtverbindingen, hoewel je het natuurlijk ook positiever kunt benaderen door te zeggen dat het er altijd gebarsten heeft van de initiatieven; aan elke laatste vlucht is tenslotte onherroepelijk een eerste vlucht voorafgegaan. Soms vielen ze zelfs nagenoeg samen: de allereerste

proefvlucht tussen Groningen en Amsterdam, die in een geregelde lijndienst had moeten resulteren, was praktisch ook de laatste. Maar dat hoort strikt genomen niet bij de geschiedenis van Eelde, want dat bestond nog niet toen op 20 mei 1920 de mogelijkheden van de vliegstrip in het Groninger Stadspark voor het binnenlandse luchtverkeer werden getest. Het vliegveld Eelde bestaat officieel pas sinds 23 mei 1931, als vrucht van een plaatselijk VVV-initiatief en het doordrammen van de Groninger steendrukker en vliegmaniak Haijo Hindriks. Hij heeft de verwezenlijking van zijn droom nog net mogen beleven, nog geen maand later, op 9 juni 1931, stortte zijn „Grijze Roodstaart" vlak bij het vliegveld neer. Hindriks overleed in het ziekenhuis. De stad Groningen, waarvoor het vliegveld in de eerste plaats bedoeld was, had in de totstandkoming een rol gespeeld. Groningen had zich zijn vliegveld dicht bij huis gedacht en zelfs bij gelegenheid van het openingsfeest in de nabuurgemeente Eelde wilde burgemeester Bloemers van Groningen toch nog even zeggen „dat het nog zou moeten blijken, of Eelde wel het aangewezen vliegveld voor Groningen was". Daar is later maar niet meer over gesproken.

Verzameling

Harm Reinders heeft in zijn boek terecht veel aandacht besteed aan al die meer of minder gelukke pogingen om Eelde aan regelmatige luchtverbindingen te helpen. Daar was het tenslotte om begonnen. Maar de geschiedenis van Eelde omvat natuurlijk meer, en ook dat meer komt in Reinders' boek uitgebreid aan bod. De auteur had het geluk, dat in Groningen de heer G. H. J. Diekstra als kind al aan een knipselverzameling over Groningen en de vliegerij was begonnen, waaruit hij naar hartelust kon putten. Leverde dat al heel wat interessante gegevens op, minstens zo aardig is het materiaal dat te voorschijn kwam uit de interviews die de schrijver gehad heeft met allerlei mensen die op de een of andere manier bij de historie van de luchthaven betrokken zijn geweest. Met oud-KLM-gezagvoerder Pieter Both

Een affiche uit 1929. „Vreemdelingen zullen spreken over Eelde's vliegerterrein".

bijvoorbeeld, die bij de opening van het veld al rondvluchten verzorgde en er ook later nog vaak ambtshalve is geweest. Met oud-telegrafist Theo Dubois, die in juli 1934 met zijn werk op Eelde begon en daar de wonderlijkste dingen heeft meegemaakt. Piet Vogelzang, die er ruim veertig jaar zou blijven, waarvan de meeste als havenmeester, liep er toen ook al rond. De manier waarop hij aan zijn baan op Eelde kwam (een vliegtuig met Plesman aan boord zakt weg in de bodem, de jonge Piet Vogelzang graaft hem uit en maakt met succes van de gelegenheid gebruik om naar een functie in de luchtvaart te solliciteren) is al eens uitgebreid in deze krant beschreven. Ook Reinders heeft het verhaal weer dankbaar genoteerd, zoals hij uit het tijdperk-Vogelzang meer kostelijke verhalen weet te vertellen. De mooiste zijn toch wel van voor de oorlog, toen het personeel nog over de tijd en de welhaast studentikoze geesteshouding beschikte die nodig zijn om steeds maar weer nieuwe 'practical jokes' te verzinnen.

Serieuzer

Na de oorlog wordt het allemaal serieuzer: de RLS komt, er worden echte start- en landingsbanen aangelegd, de eerste anti-lawaai-comité's doen van zich horen en er worden weer veel luchtlijnen geopend en gesloten. De piloten doen hun grote boodschap niet meer in het struikgewas, zodat ook niemand daar meer stiekem een foto van kan maken,



Pieter Both, de gezagvoerder op de eerste lijnvlucht naar Eelde.

laat staan dat die foto dan nog verrassenderwijs kan worden aangeboden aan de betrokkene, die denkt dat hij gehuldigd wordt in verband met een jubileumvlucht. De bewuste foto is helaas niet in het boek afgedrukt. Vele tientallen andere echter wel, waaronder verscheidene die in geen enkel officieel archief te vinden zijn. Veel ervan maakte Reinders zelf. Dat ze niet allemaal even herkenbaar zijn afgedrukt ligt niet aan de auteur maar aan de uitgever, die het plaatwerk af en toe tot postzegelformaat terugbracht, hoewel het vele 'wit' in het boek toch geen gebrek aan ruimte doet vermoeden. Dat en de prijs van f 36,- zijn zo ongeveer de enige bezwaren die tegen het boek zijn aan te voeren.

Guus Vissche

GEEFT GRONINGEN EEN VLEGHAVEN



STEUNT DE COMMISSIE!!!