

President-directeur Plesman zwaaide zelf de eerste KLM-stewardess uit

Zestig jaar geleden nam de KLM haar eerste stewardessen in dienst. Ter gelegenheid daarvan heeft het luchtvaartmuseum Aviodome een tentoonstelling ingericht. Nel La Rivière-de Vrieze, 89 jaar, was KLM's eerste stewardess. "Albert Plesman had ons duidelijk van tevoren gezegd: 'Jullie moeten een praatje maken met de mensen, ze een beetje geruststellen, want ze zijn nerveus. De meesten vliegen voor de eerste keer en sommigen zijn bang'. Nou, daar hadden we tijd genoeg voor, want zo heel veel anders hadden we niet aan te bieden."

DIRK WOLTHEKKER 13 november 1995, 0:00

Met drie collega-stewardessen kwam ze in 1935 in vaste dienst van de KLM, als air hostess, zoals stewardessen toen nog werden

genoemd. Op haar eerste vlucht naar Berlijn werd ze uitgeleide gedaan en van goede raad voorzien door de toenmalige president-directeur van het luchtvaartbedrijf, Albert Plesman. Dat zie je de huidige president-directeur Pieter Bouw nog niet doen bij de luchtdoop van een van de ruim 5000 pursers, assistent-pursers, stewardessen en stewards.

Het had heel wat voeten in aarde voordat La Rivière, toen nog De Vrieze, voor de eerste keer opsteeg. Met haar waren er nog zo'n 300 sollicitanten die hadden gereageerd op de advertentie 'dat de KLM voornemens was stewardessen aan te stellen'. Van die 300 werden er veertig door de KLM uitgenodigd naar Schiphol te komen voor een test. De twintig die toen overbleven, allen zonder vliegervaring, moesten een proefvlucht ondergaan in een Fokkertoestel, met aan boord een dokter en een psychiater om het reactie-vermogen van de aanstaande stewardessen te testen.

“Ik werkte toentertijd als stewardess aan boord van een van de boten van de Holland Amerika Lijn, op de route tussen New York en Curaçao”, vertelt La Rivière. “De vliegerij was een nieuwe uitdaging en ik beschikte over de nodige ervaring als gastvrouw, dus ik dacht 'ik probeer het gewoon'. De capriolen van de piloot tijdens de proefvlucht weerstond ik met gemak, maar ik moest wel veel overredingskracht gebruiken om toestemming van mijn ouders te krijgen, want die waren doodsbenuwd dat me iets zou overkomen.”

Die angst bleek niet helemaal ongegrond. Binnen drie weken na indiensttreding kwam een van La Rivière's drie collega's al om het leven, toen haar vliegtuig in de Alpen verongelukte. “Sindsdien was ik wel bang, als we over de Alpen naar Boedapest vlogen”, zegt ze.

De angst voor slecht weer was altijd aanwezig, maar daarom werd er ook weleens een cynische grap over gemaakt. Toen het op een vlucht van Boedapest naar Londen zwaar onweerde, de marconist als de bliksem de antenne naar binnen moest halen en het vliegtuig maar net op tijd boven het onweer uit kon komen, had de piloot gezegd: “Als we in dat onweer terecht waren gekomen, had dat een hele drukte gegeven op Zorgvlied.”

Een andere collega van La Rivière, Hilda Bongertman, moest haar passagiers wel allemaal verliezen. Haar vliegtuig stortte neer. Op het Londense vliegveld Croydon raakte het landingsgestel van het vliegtuig de omheining van het vliegveld, raakte uit balans, verloor een vleugel en boorde zich in de grond. Bongertman overleefde het ongeluk als enige en kon daardoor haar ervaringen als stewardess op schrift stellen in het boek 'Schiphol Uitstappen'.

Schiphol uitstappen? La Rivière stapte overal in Europa uit! De vliegvelden Tempelhof in Berlijn, Le Bourget in Parijs en Matyasfold in Boedapest kende ze als haar broekzak. En altijd stapte ze in en uit een DC-2, het vliegtuig waar de KLM een hele serie van bestelde na de succesvolle vlucht in 1934 van de DC-2 de Uiver naar Melbourne. Aan boord van de DC-2: een piloot, een boordwerktuigkundige, een marconist en een stewardess. Daarnaast waren er natuurlijk de passagiers, maximaal veertien, en die wilden onderweg niet alleen gerustgesteld worden, maar ook van alles weten.

“Juffrouw, wanneer passeren we de grens?” vroegen de passagiers meestal al direct na de start. “Nou, dan vertelde ik dat we over een uurtje de Belgisch-Nederlandse grens zouden passeren en dan waren de meesten stomverbaasd”, herinnert La Rivière zich. “Ook wilden de passagiers van alles weten over de route die gevlogen

werd, zoals naar Berlijn, Frankfurt of Praag. Op de route over Duitsland gebeurde altijd wel wat. Naar Berlijn moest je altijd over het Teutoburgerwoud, waar het vaak slecht weer was en veel passagiers dus ziek werden. En op een vlucht naar Praag kwam de Leeuwerik in een sneeuwstorm boven de Eifel terecht en stortte neer. Gelijk durfde geen passagier meer naar Praag te vliegen en werd de verbinding naar die stad stopgezet.

Ook wilden veel passagiers weten wat er op de plaats van bestemming zoal te doen en te zien was, dus hadden we van tevoren uitgebreid de agenda van bijvoorbeeld Berlijn doorgenomen, zodat we ze een concert of tentoonstelling konden aanraden. Tenminste, als ze daar tijd voor hadden, want de meeste mensen, de meeste mannen eigenlijk, gingen voor zaken met het vliegtuig."

Zoals Hendrik Colijn, de toenmalige ARP-premier. Die ging ook op zakenreis. Naar Vlissingen. En voor Colijns verkiezingstournee had de ARP een DC-2 gecharterd. Maar tussen de Zeeuwse eilanden was zoveel turbulentie, dat de minister-president maar van een kop koffie afzag, want hij had maar één broek bij zich. Het was trouwens nogal uitzonderlijk dat er überhaupt iets werd geserveerd. In het begin werd de innerlijke mens aan z'n lot overgelaten.

“Op de eerste paar vluchten konden we de mensen niets aanbieden”, bevestigt La Rivière. “Nog geen kop koffie of thee. Maar daar werd al snel om gevraagd, en volautomatische espressomachines bestonden natuurlijk nog niet. Ik moest dus 's morgens vroeg in de kantine van Schiphol al thermoskannen met koffie of thee klaarmaken en die gingen dan in de picknickmand mee aan boord. Later kwamen er ook broodjes bij, maar die

moesten we ook van tevoren klaarmaken en die werden dan aan boord verkocht.”

Verkocht? Jazeker, de tickets waren niet inclusief versnaperingen. Aan boord moest de passagier een kopje koffie gewoon contant afrekenen. “En dat was altijd zo'n gedoe. Je moest 's morgens al goed de wisselkoersen in je opnemen, want Duitsers betaalden met marken, Engelsen met ponden en Denen met kronen.” Behalve de Deense koninklijke familie. Die hoefde natuurlijk niet zelf te betalen, toen ze aan boord van een DC-2 naar Kopenhagen vlogen. Ook prins Bernhard hoefde niet zelf te betalen op zijn kennismakingsvlucht met het Nederlandse bedrijfsleven in de lucht.

Als ze zelf eens ging vliegen, moest ze natuurlijk ook betalen, maar La Rivière krijgt nog steeds korting bij de KLM, hoewel ze niet meer vliegt. “Schiphol zou ik niet meer herkennen, en ik word nou toch ook een dagje ouder”, zegt KLM's oudste stewardess. Maar haar uniform hangt nog steeds op zolder.



MEER OVER KLM LA RIVIÈRE BERLIJN DC-2 ECONOMIE, BUSINESS EN FINANCIËN
ECONOMISCHE SECTOR SCHIPHOL TRANSPORT DIRK WOLTHEKKER

voorpagina

Dit artikel krijgt u cadeau. Lees de eerste 4 weken gratis.

UITPROBEREN