

KLM werd groot met Fokker

(Uit de Fokker Spin Centennialbijlage van Haarlems Dagblad, augustus 2011)

Grondlegger van KLM Albert Plesman was een luchtvaartpionier, evenals Anthony Fokker. De twee schreven gezamenlijk luchtvaartgeschiedenis. In 1921 ging de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor het eerst vliegen met Fokkertoestellen. KLM heeft tot op de dag van vandaag Fokkers in de vloot.

KLM is de oudste luchtvaartmaatschappij ter wereld die nog onder eigen naam vliegt. Het bedrijf werd opgericht in 1919. Koningin Wilhelmina verleende het predicaat koninklijk nog voordat de eerste toestellen het luchtruim kozen. Luitenant-vlieger Albert Plesman werd de eerste directeur, nadat hij eerder dat jaar in Amsterdam met groot succes een luchtvaarttentoonstelling had georganiseerd.

Plesman wordt omschreven als stug en onbuigzaam. Hij groeide op in een eenvoudig middenstandsgezin in Den Haag. De grondlegger van KLM ging recht op zijn doel af en vergde het uiterste van zijn medewerkers. Op 17 mei 1920 liet hij de eerste vlucht maken met een gehuurde Engelse De Havilland. Het toestel vloog van Londen naar Schiphol, destijds een moerassig weiland. Aan boord twee journalisten die een fors bedrag hadden neergeteld. Plesman vond het maar geldverspilling om het vliegtuig eerst leeg naar Nederland te laten vliegen, om van daaruit de eerste vlucht te maken.

Het eerste jaar vervoerde de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij in totaal 345 passagiers. In 1921 begon KLM lijndiensten met eigen toestellen. Dat waren Fokkers. In de jaren die volgden deden Plesman en Fokker vaak zaken, maar zij lagen ook geregeld met elkaar in de clinch. Een bekend verhaal is dat toen Plesman in de VS toestellen van Douglas wilde kopen, Anthony Fokker erin slaagde de Europese rechten te verwerven. Plesman moest de vliegtuigen alsnog via Fokker bestellen.



KLM onder Plesman werd toonbeeld van Nederlandse ondernemingszin en handelsgeest. Vliegende Hollanders kon je op de halve aardbol aantreffen. In 1924 was er een eerste intercontinentale vlucht naar het toenmalig Nederlands-Indië, uiteraard met een Fokker. Snel ging het niet: de reis duurde weken. Een andere mijlpaal was de luchtrace van Londen naar Melbourne in 1934. De Douglas DC-2 Uiver van KLM eindigde als tweede in de snelheidsrace, en als eerste in de handicaprace (met

passagiers en vracht). In 1946 begon KLM als eerste Europese vliegmaatschappij na de oorlog een lijndienst naar New York.

Plesman stierf in 1953 op 64-jarige leeftijd. Hij had KLM toen uitgebouwd tot een succesvol luchtvaartbedrijf. Maar hij was er niet in geslaagd om Schiphol te verhuizen. Al in 1920 pleitte hij voor een vliegveld bij Den Haag. In de jaren dertig stelde hij een luchthaven voor bij Leiderdorp vanwege de centrale ligging tussen de grote steden. Maar Amsterdam wilde Schiphol niet kwijt. Na de Tweede Wereldoorlog wilde Plesman een nieuwe luchthaven in Burgerveen in het zuiden van Haarlemmermeer. Ook dit ging niet door vanwege verzet uit Amsterdam.

Zo bleven door de jaren heen niet alleen KLM en Fokker, maar ook KLM en Schiphol innig met elkaar verbonden. KLM verhuisde in 1967 mee van Schiphol-Oost naar Schiphol-Centrum. In 1971 luidde de komst van de eerste Boeing 747 het tijdperk in van massavervoer door de lucht. Een belangrijke stap maakte KLM in de jaren negentig door een baanbrekende samenwerking aan te gaan met de Amerikaanse luchtvaartmaatschappij Northwest Airlines. KLM wist zo het wereldomspannende routenetwerk verder uit te bouwen.

Schiphol groeide door KLM uit tot een efficiënte overstapmachine voor passagiers uit de hele wereld. De blauwe familie bleef maar groeien en KLM werd als vierde luchtvaartmaatschappij in Europa veel groter dan je zou verwachten op basis van de beperkte thuismarkt. Na vrijages met verschillende luchtvaartmaatschappijen koos KLM voor een fusie met Alitalia, maar die liep uiteindelijk in het jaar 2000 stuk.

KLM kreeg het moeilijk na de terreuraanslagen van 11 september 2001. De vraag naar vliegvervoer zakte in en de verliezen stapelden zich op. KLM onder topman Leo van Wijk koos voor een vlucht vooruit: in 2004 vond een geruchtmakende fusie plaats tussen KLM en het veel grotere Air France. Een ordinaire overname door de Fransen, stelden critici in Nederland die vonden dat de nationale trots werd uitverkocht. Maar volgens Van Wijk was KLM te klein om alleen door te gaan.

De door critici voorspelde doemscenario's bleven uit. Er vielen door de fusie geen ontslagen onder de ruim 30.000 KLM'ers en de Fransen lieten het merk KLM bestaan. Het blauw bleef, evenals het kroontje en het predicaat koninklijk. Onder Franse vleugels kon KLM redelijk autonoom blijven opereren. Het samenwerkingsverband SkyTeam rond Air France-KLM is de laatste jaren uitgebreid met luchtvaartmaatschappijen over de hele wereld.

Ondertussen dreigt een belangrijk Nederlands tintje van KLM wel verloren te gaan. De omvangrijke Fokkervloot van dochter Cityhopper wordt langzaam afgebouwd. De toestellen beginnen op leeftijd te raken en worden geleidelijk vervangen door Embraers, vliegtuigen van Braziliaanse makelij. Want dat is de nieuwe realiteit in de luchtvaartwereld: KLM is grotendeels in Franse handen en de Brazilianen bouwen de Fokkers van vandaag.

Na die eerste vlucht vanuit Londen 91 jaar terug vliegt KLM nog steeds op de Britse hoofdstad. Veelal met Fokkers. De vraag is hoe lang nog. Op het Panoramaterras van Schiphol is alvast een afgedankte Fokker 100 van KLM neergezet. Een leuke attractie voor bezoekers, maar ook een eerbetoon aan de luchtvaartpioniers Fokker en Plesman.

Richard Mooyman