

De eerste Luchtvaartmaatschappij begon in 1919 inBilthoven!

Tjitse Langerveld

Over het algemeen gaan we er van uit dat in ons land de KLM als eerste luchtvaartmaatschappij is gestart. Dat dit niet juist is zal u waarschijnlijk verbazen.

Wij verplaatsen ons in de tijd na de eerste wereldoorlog. Het oorlogsvliegtuig had in die tijd een snelle ontwikkeling doorgemaakt en was solider en sneller geworden. Na de oorlog stonden in vele landen grote aantallen vliegtuigen en bemanningen werkeloos. Veel vliegers kwamen op het idee om met deze toestellen passagiers of vracht te gaan vervoeren. Men ging daarvoor de vliegtuigen enigszins aanpassen, maar over het algemeen waren ze te klein om er iets comfortabels van te maken. De passagier moest op de plaats van de waarnemer in de openlucht zitten, weliswaar dik ingepakt met leren jas en vliegerslaarzen, maar prettig was het natuurlijk niet.



De passagiers moesten acrobatische toeren verrichten om in de cabine te komen. De piloot zat in de open lucht omdat hij anders niet kon voelen hoe hij vloog.

Het bleek al spoedig, dat dit soort machines niet geschikt was voor passagiersvervoer. Die vliegtuigen waren in oorlogstijd gebouwd zonder dat er op geld gekeken werd en ze waren niet zuinig in gebruik.

Ook in ons land waren er na de mobilisatie 1914-'18 een paar luitenant-vliegers, die

plannen voor een burgerluchtvaart ontwikkelden. Eén daarvan was de bekende Albert Plesman, oprichter van de KLM. Maar de luitenant-vlieger Coblijn had eenzelfde idee. Hij wist te bereiken dat hij samen met de Nederlandse vliegtuigontwerper en bouwer Frits Koolhoven, die toen nog in Engeland de leiding had bij British Aerial Transport Co., een luchtlijn Londen-Soesterberg v.v. kon oprichten. Koolhoven was de eerste die een vliegtuig met een gesloten cabine gebouwd had dat speciaal voor passagiersvervoer bestemd was.

Voor die tijd was dat voor een aantal van vier passagiers een comfortabel toestel. De piloot zat in de openlucht achterin om het juiste vlieggevoel te houden. Veel instrumenten had men in die tijd nog niet, er was ook geen radio aan boord, dus het was goed opletten om de juiste koers te houden. Om de herkenningspunten op de grond goed te kunnen waarnemen werd er niet hoog gevlogen.

De machine van Koolhoven kreeg de aanduiding FK-26 en werd de B.A.T.-Limousine genoemd. B.A.T. was de afkorting van British Aerial Transport. De luchtlijn werd in ons land in samenwerking met B.A.T. door Koolhoven, Coblijn en Van Doorninck georganiseerd. Het vliegveld werd Soesterberg, dat zoals nu nog, een militair vliegveld was. De vertegenwoordiging voor de BAT-Maatschappij in ons land werd de Handelsvereniging Cobor, die gevestigd was aan de Spoorlaan 16 te Bilthoven. Dat was dus het adres voor vlieg-reizen vanuit Nederland, daar kon men plaatsen bespreken.

De prijs voor een enkele reis was in die tijd f 225,=. In 1919 was dat een aanzienlijk bedrag; nu betaalt men ca f 300,= en reist onder veel comfortabeler omstandigheden.



Het eerste echte verkeersvliegtuig de Koolhoven FK 26.

Op 16 september volgde de eerste proefvlucht vanaf het vliegveld Hounslow bij Londen via het smalste stuk van het Engelse Kanaal naar Calais en over België naar Soesterberg. De reisduur bedroeg bij niet te veel tegenwind ongeveer drie uur. Om klanten te winnen verschenen in diverse Engelse bladen advertenties met de mededeling: "Londen-Amsterdam via Soesterberg Aerodrome". Schiphol was toen óók nog een militair vliegveld en nog niet in gebruik voor de burgerluchtvaart. Dat zou pas een jaar later gebeuren, toen de KLM op 17 mei 1920 een luchtlijn op Engeland ging openen. Coblijn kreeg op een advertentie in het NRC van 16 september vijf reacties. Het toestel, dat de 16e was binnengekomen, ging de 18e weer naar Londen. Dat vonden vier gegadigden wat te onverwacht en zij haakten af. Toch was er voor die vlucht één passagier en wel een plaatsgenoot, de heer Delia Mouton uit Bilt-hoven.

Gedurende tien dagen kon de wekelijkse dienst tussen Soesterberg en Londen worden uitgevoerd maar die werd toen abrupt afgebroken door een plotselinge spoorwegstaking in Engeland.



Een advertentie uit de Nieuwe Rotterdamsche Courant van 16 september 1919.

De Engelse regering had alle daarvoor in aanmerking komende vliegtuigen gevorderd om het

postverkeer tussen de grote steden in stand te kunnen houden. Dit was een grote strop voor Coblijn. Hij had al diverse boekingen en passagegelden ontvangen maar BAT kon geen vliegtuig sturen. Tot begin oktober hoorde hij niets meer van de BAT-maatschappij. Maar ineens was de staking

afgelopen, op zeven oktober 1919 werd officieel de luchtlijn Hounslow-Soesterberg weer geopend. Coblijn wist toen nog niet dat ook Plesman op diezelfde datum op papier de KLM had opgericht. Het vliegen door de KLM zou pas een half jaar later starten. Coblijn was dus duidelijk de eerste met zijn luchtlijn maar deze kreeg een terugslag doordat dit evenement formeel niet voldoende was voorbereid. De commandant van de militaire Luchtvaart Afdeling op Soesterberg gaf hem te kennen dat BAT een vergunning moest aanvragen om op een militair vliegveld te mogen landen. Ook moesten douanefaciliteiten geregeld worden. De noodzaak van deze voorbereidingen had Coblijn kennelijk niet tijdig onderkend. Maar ondertussen bleven de FK-26 Limousines op tijdschema vliegen. Bij voorbeeld op zestien oktober aan/zeventien terug, de 23e aan/de 24e terug. Er is dan echter zoveel belangstelling, dat er op de 25e een extra vlucht vanuit Londen op Soesterberg aankomt die de 28e weer retour gaat.

Steeds zijn er voldoende passagiers. Deze luchtlijn blijkt in een behoefte te voorzien. Maar elf november is voor Coblijn en de BAT-maatschappij een zwarte dag. Zij krijgen van de Nederlandse regering te horen dat er geen vergunning verleend wordt om buitenlandse vliegtuigen vrij op Nederlandse militaire vliegvelden te laten vliegen. Bij wijze van uitzondering mocht Coblijn nog een paar vluchten laten uitvoeren, onder voorwaarde dat de passagiers alléén handbagage bij zich hadden. Jammer voor Coblijn dat hij na ruim anderhalve maand de voor Nederland eerste luchtverbinding Soesterberg-Londen moest opheffen. Ongeveer een half jaar later zou de KLM de lijn Schiphol-Londen gaan vliegen.