

Edo Bergsma en Albert Plesman samen op de bres voor luchthaven



Albert Plesman was dertig, toen hij in 1919 van een groepje vermogende ondernemers en bankiers het verzoek kreeg administrateur te worden van de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederland en Koloniën, de KLM. Zelfverzekerd en daadkrachtig als hij was, hoefde Plesman niet lang na te denken, de baan leek op zijn lijf geschreven, al had hij in zijn jongere jaren andere ideeën over zijn toekomst gekoesterd. In de buurt van zijn ouderlijk huis in De Haag had hij vaak militaire parades met muziek gadeslagen, beelden die onvergetelijk waren. Generaal wilde hij worden, in het KNIL, het Koninklijk Nederlandsch-Indisch Leger. Daarom koos hij na de middelbare school eerst de tweejarige Cadettenschool in Alkmaar, en

doorliep daarna de Koninklijke Militaire Academie in Breda. Daar zag hij voor het eerst een vliegtuig:

Ik kon mijn gevoelens van enthousiasme nauwelijks beheersen, toen ik me realiseerde dat daar hoog in de lucht een mens in een machine voortbewoog. Het schouwspel maakte diepe indruk.¹

Zijn toekomstplannen veranderden echter, toen hij tijdens een excursie naar de vliegbasis Soesterberg zijn luchtloop beleefde. Vanaf april 1917 kreeg hij een opleiding als vlieger-waarnemer, waarna hij werd benoemd tot officier-vlieger. De Eerste Wereldoorlog opende hem kennelijk de ogen, Albert kreeg een grondige hekel aan het militaire bedrijf, liever zocht hij zijn toekomst in de nog vrijwel onontwikkelde burgerluchtvaart.² In 1918 kwam Plesman op het idee een nationale luchtvaarttentoonstelling te organiseren, om – nu de oorlog ten einde liep – zakenmensen en industrie wakker te maken voor kansen en mogelijkheden van de burgerluchtvaart. ‘Dit vliegen, dat een hel is geweest, zou een hemel kunnen worden’, dacht de jonge, ondernemende Albert.³ Hij had toen al ideeën over een particuliere luchtvaartmaatschappij, gespecialiseerd in het vervoer van passagiers, post en vracht over langere afstanden.

Om die ideeën gestalte te geven, zocht hij samen met collega M.J.L. Hofstee de schijnwerpers van de publiciteit met zijn boeiende plan voor een grote, internationale luchtvaarttentoonstelling in Amsterdam, de Eerste Luchtverkeer Tentoonstelling Amsterdam (ELTA). Hun doel was helder geformuleerd:

Door een internationale luchtvaarttentoonstelling de aandacht vestigen op de ligging van Nederland voor het internationale luchtvaartverkeer, en tevens de Nederlandsche bevolking luchtvaartgezind te maken en voor te bereiden op de grootsche ontwikkeling die de luchtvaart zonder enige twijfel tegemoet ging.⁴

De ELTA werd een groot succes, tussen 1 augustus en 15 september 1919 kwamen er meer dan een half miljoen betalende bezoekers. Welgestelde gasten konden zelfs een verrassende rondvlucht maken bo-

ven ’s lands hoofdstad, wie had ooit Amsterdam uit de lucht gezien?⁵

Afgesproken was dat het comité dat de tentoonstelling organiseerde, daarna een luchtvaartonderneming zou oprichten. Plesman werd aangesteld als voorzitter van het dagelijks en uitvoerend comité voor de tentoonstelling. Als hij bij de vervulling van die taak over voldoende kwaliteiten zou blijken te beschikken, zou hem de leiding van de luchtvaartmaatschappij worden toevertrouwd. Nog hetzelfde jaar kreeg Plesman het verzoek administrateur te worden van de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederland en de Koloniën, de KLM. Lang hoefde hij niet na te denken, de baan was hem op het lijf geschreven. ‘Burgerluchtvaart is slechts een kwestie van organisatie’, meende Plesman. Hij kreeg de kans dit te bewijzen.⁶

‘Acht heren van stand’

De Rotterdamse havenbaron Anton Kröller, directeur van de scheepvaartmaatschappij Wm.H. Müller & Co., legde in 1917 samen met zes andere investeerders ruim een miljoen gulden op tafel, als startbedrag voor het oprichten van een Nederlandse luchtvaartmaatschappij. Onder hen was de bankier mr. Willem Benjamin Blijdenstein, telg uit de bekende Enschedese fabrikantenfamilie, directeur van de Twentsche Bank.⁷

De oprichters gevoelden, dat alleen samenwerking van de grote handelslichamen, het bankwezen, de reederijen, enz. van ons land, Nederland in de gelegenheid kon stellen zijn rechtmatige plaats in het luchtverkeer in te nemen.⁸

Zo werd eind mei 1917 de KLM geboren, in Anton Kröllers villa Groot Haesebroek in Wassenaar. De officiële oprichtingsdatum werd dinsdag 7 oktober 1919. Om half elf ’s ochtends verzamelde zich ‘een uitgelezen gezelschap van acht heren van stand, afkomstig uit de elite van de Nederlandse zakenwereld’, onder wie bankier Blijdenstein, in het kantoor van notaris jhr.mr. Hendrik Stoop in Den Haag, voor het voorlezen en ondertekenen van de acte van oprichting van de N.V. Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederland en de Koloniën.⁹ Dat de KLM zich vanaf haar oprichting ‘Koninklijke’ mocht noemen, was te danken aan de voorzitter van de Koninklijke Nederlandsche Vereniging voor Luchtvaart, Hendrik Colijn, die prins Hendrik goedkende, want de prins was beschermheer van zijn vereniging. Hij benaderde de prins en vroeg of hij zijn invloed wilde aanwenden om de nieuwe luchtvaartmaatschappij vanaf de start het predicaat ‘Koninklijke’ te verlenen. Dat lukte, vanaf 12 september 1919, toen het Koninklijk Besluit werd afgekondigd, was de KLM koninklijk.¹⁰

Groot nut voor Twente

In de geschiedenis van de Twentse luchtvaart heeft Albert Plesman een belangrijke rol gespeeld. De



Op Schiphol staat deze buste van Albert Plesman.

tentoonstelling ELTA in Amsterdam was aanleiding geweest voor de oprichting van Internationale Lucht- en Vervoers-Onderneming (ILVO), één van de vliegmaatschappijtjes die demonstraties en rondvluchten verzorgden, met militaire vliegtuigen die na de Eerste Wereldoorlog in Duitsland aan de grond stonden en ze charterden daarvoor veelal ook Duitse piloten. De ILVO was op het idee gekomen een toer te maken door ons land, 'waarbij de voornaamste plaatsen zouden worden bezocht, door een modern vliegveld, bestaande uit de beste binnen- en buitenlandse vliegeniers'.

Een vertegenwoordiger van ILVO sprak begin 1920 in Enschede met burgemeester Edo Bergsma en directeur H.G. Mos van Gemeentewerken, over de kansen en mogelijkheden in Enschede of directe omgeving – de omliggende gemeente Lonneker dus – een vliegveld aan te leggen. Samen hadden ze al een terrein bekeken, waar het voorbije jaar nog aardappelen waren verbouwd, maar het bleek te zacht en te klein. Inmiddels had het ministerie van Waterstaat de provincie Overijssel gevraagd om gegevens over provisorische en definitieve luchtvaartterreinen in de provincie Overijssel. Het antwoord van Enschede was dat de gemeente belangstelling had, maar nog geen geschikt terrein had gevonden.

Buurgemeente Hengelo had kennelijk lucht gekregen van het bezoek van Plesman aan Enschede en vroeg de KLM om meer informatie. In zijn antwoord aan de gemeente van 30 juli 1920 ontvouwde de KLM-directeur zijn plannen voor de lijndiensten Amsterdam-Bremen-Hamburg en Amsterdam-Warnemünde-Malmö. Dankzij de aansluiting op de dienst Londen-Amsterdam zou het mogelijk worden in anderhalve dag van Londen naar Berlijn, Kopenhagen of Stockholm te reizen. Als Hengelo een goed geoutilleerd vliegterrein had, zou de gemeente in aanmerking kunnen komen, als centrum van Twente en als spoorwegknooppunt.¹¹

Intussen groeide een ander plan, het leek er steeds meer op dat Hengelo een vooraanstaande rol in de Twentse luchtvaart wilde gaan spelen. Op 30 juni 1920 berichtte Evert Ekker jr., de 27-jarige zoon van Evert Ekker sr., directeur van de Kon. Weefgoederen Fabriek v/h C.T. Stork & Co., dat hem welwillend een terrein op het Pruisische Veld was afgestaan, om in te richten als vliegterrein.¹² Ekker jr. was van plan er demonstraties te houden en rondvluchten aan te bieden. Hij beschikte over vier Duitse vliegtuigen en 'enige Duitse aviateurs, hier op de fabrieken werkzaam zijnde, [zouden] in hun vrije tijd de vliegsport gaan beoefenen'. Ekker jr. wees op het belang van zijn vliegveld, hij hoopte

..... dat eenieder zal inzien dat het hebben van een vlieghaven van groot nut zal zijn voor Twente en voor Hengelo in het bijzonder, zodat te zijner tijd de overheden voldoende middelen ter beschikking zullen stellen om een behoorlijk terrein te kunnen aankopen.



De Eerste Luchtverkeer Tentoonstelling Amsterdam (ELTA) trok tussen 1 augustus en 15 september 1919 meer dan een half miljoen betalende bezoekers.

Een advertentie in de *Nieuwe Hengelosche Courant* meldde, dat vanaf 24 juli 1920 op het 'Vliegterrein Hengelo, op het Pruisische Veld nabij den Watertoren, passagiersvluchten worden gehouden' en dat ook 'vluchten en reclamevluchten' mogelijk waren. Zou dit terrein geschikt zijn voor een luchthaven? Of wellicht het terrein bij de Bornsestraat, ter hoogte van de Wegtersweg en Achterhoeksweg, waar de ILVO begin juli 1920 luchtvaartdemonstraties had gegeven? Achtduizend bezoekers waren er op zondag 4 juli geweest, die laaiend enthousiast waren.¹³

Geen vliegveld in Hengelo

Ekker jr. wilde meer. Hij was intussen in contact gekomen met de KLM en vroeg de gemeente Hengelo toestemming om vanaf zijn vliegveldje passagiers naar Amsterdam te vliegen, die daar aansluiting vonden op de 'luchtexpresdienst' naar Londen. Enkele dagen eerder was de brief van Albert Plesman bij het Hengelose gemeentebestuur binnengekomen, waarin deze uitvoerig zijn plannen beschreef. Op het vliegveldje in Hengelo zouden, als het beter geoutilleerd was, vliegtuigen van de lijndienst Amsterdam-Hengelo-Bremen-Hamburg een tussenlanding kunnen maken. Een lijndienst Hengelo-Amsterdam zou in de toekomst belangrijk voor stad en regio kunnen zijn. Het bleek echter dat het terrein waar het vliegveldje lag, niet te koop was, want Bieze Stork wilde daar een textiel fabriek bouwen.

Plesman, volhardend volhouder, wilde zijn plan doordrukken en bezocht het terrein, samen met twee deskundigen. Hun conclusie was: er moest wel wat worden verbeterd, maar het kon: Hengelo zou

De KLM liet in geheel Twente affiches verspreiden, om bezoekers naar de Luchthaven Twenthe te trekken, en ook kennis te maken met de KLM.



dan in het voorjaar van 1921 worden opgenomen in de luchtlijnen naar Oost-Europa. Het vliegveld zou volgens de KLM-baas kunnen dienen als een werkverschaffingsproject voor werklozen, in samenwerking met andere gemeenten, om de kosten te drukken. Maar de gemeente Hengelo zweeg, ook toen de voorzitter van de Kamer van Koophandel en Fabrieken, Evert Ekker sr., aandrang op snel handelen. Het gemeentebestuur antwoordde op 23 februari 1921 dat ze besprekingen hielden met Waterstaat en andere gemeentebesturen in Twente. Hengelo kreeg uiteindelijk geen vliegveld.¹⁴

Eerste vliegtuig op Twenthe

Waar zou de Twentse luchthaven komen?¹⁵ In de loop van 1921 begonnen gesprekken van gemeentebestuurders van Hengelo, Enschede, Oldenzaal, Lonneker, Borne, Almelo en Stad Delden, die resulteerden in een rapport van de Heidemij, die de kosten voor de aanleg van een vliegveld raamde op 97.000 gulden. Maar de economische crisis die zich aankondigde, en de grote staking van 1923-1924 vroegen bestuurlijke aandacht voor andere zaken. Bovendien was het in die jaren vrijwel onmogelijk geld te vinden voor de aanleg van een vliegveld en van het Rijk hoefden de gemeenten niet veel te verwachten.

Het idee van een vliegveld in Twente bleef sluimeren. In 1924 werd de draad weer opgepakt. Edo Bergsma, die bleef strijden voor een luchthaven zo dicht mogelijk bij Enschede, had al een terrein op het oog, binnen de aangewezen driehoek, aan de noordkant van de Oude Deventerweg, oostelijk van de Weerseloseweg, op het grondgebied van buurge-

meente Lonneker, maar snel bereikbaar vanuit de stad. Bergsma wilde Almelo de loef afsteken, dat kon pronken met een aanbod van de graaf Van Rechteren Limpurg van het kasteel Huis Almelo, die 65 hectare grond had aangeboden voor een schappelijke prijs, 2.500 gulden per hectare. De gemeenteraad vond het veel geld, maar wilde dat de gemeente in de race bleef voor het vliegveld, waarop het aanbod veranderde in huur van het terrein voor een periode van zestig jaar.¹⁶

Op 16 februari 1925 was er een conferentie van bestuurders van de grootste gemeenten in Twente, Enschede, Lonneker, Oldenzaal, Hengelo en Almelo, van de provincie Overijssel, de Twentse Kamer van Koophandel en de KLM. Tegen de zin van Evert Ekker jr., die de gemeentebesturen en andere instanties in Twente nog vóór de conferentie per pamflet liet weten, dat hij vond dat niet de overheid, maar een particuliere onderneming het vliegveld zou moeten inrichten en exploiteren. Een ondernemer kon dat goedkoper en de belastingbetaler betaalde minder. Burgemeester Edo Bergsma van Enschede was fel tegen. Zijn Hengelose collega mr. N.A. Tonckens voelde wel voor de ideeën van zijn stadgenoot Ekker, een zoon immers van één van Hengelo's machtigste industriëlen. In Den Haag viel het besluit, dat het Twentse vliegveld in de driehoek Enschede-Hengelo-Oldenzaal moest komen. Almelo kon zich niet vinden in dit plan, de bestuurders van deze stad voelden zich gepasseerd. Burgemeester Bergsma vond dat de conferentie 'bevredigend' was verlopen, 'Almelo is wat in 'n hoek gezet'.

Om alle twijfels en tegenstand bij iedereen weg te nemen, kwam Albert Plesman op 20 maart 1928 naar het Concertgebouw in Hengelo, om een pleitrede te houden en om knellende vragen te beantwoorden. Hij vond het

... van het hoogste belang, dat een nijver centrum als Twente aan het luchtverkeer wordt aangesloten. Dat stelt u in staat uw producten, uw brieven, uw pakketten, uwe agenten of uwe directeuren sneller naar u toe te laten komen.

In een interview in het dagblad *Tubantia* mocht burgemeester Bergsma zijn propagandistische woorden die hij in Almelo had gesproken, nog een keer kracht bij zetten:

Deelneming aan de luchtvaart, inschakeling in het luchtverkeer is voor ons bedrijfsleven reeds thans nodig en zal eerlang onontbeerlijk zijn. [...] Juist nu diep in de malaise, moeten wij werken aan de verkeersoutillage van Twente ten bate van landbouw, nijverheid en handel, opdat elke mogelijkheid wordt benut. Met het Twente-Rijnkanaal en met de straat- en de spoorwegen, moet de luchtweg Twente vooruitgang brengen en vooraan houden in het belang van de welvaart van alle noeste verkeer in dit gewest.



Kort na de opening was er op de Luchthaven Twenthe een vliegfeest, dat van heinde en verre bezoekers trok.

Almelo haakte af, de gemeente had geen geld en er waren ook geen goedgeefse fabrikanten of notablen gevonden, die de beurs hadden willen trekken. Drie maanden later, op 13 juli 1928, besloot Enschede voortvarend de gronden voorlopig te kopen en de NV Luchthaven Twenthe op te richten. Het vliegveld moest er komen, al had Plesman, met Edo Bergsma een enthousiaste pleitbezorger, wel duidelijk gemaakt in zijn toespraak, dat de toekomst wat onzeker was, koffiedik kijken noemde hij het.

In de zomer van 1931 lag er in Lonneker een schitterend groene grasmat. Op 17 juli 1931, 's morgens om half tien, landde het eerste vliegtuig op de Luchthaven Twenthe, met aan boord Albert Plesman, die kwam voor een vergadering met het bestuur, maar eerst met een aantal bestuursleden een rondvlucht boven de omgeving maakte. Op 29 augustus 1931 opende Edo Bergsma, trots en tevreden, het vliegveld, een mooi succes, nu hij kort voor zijn afscheid stond. De openingsdag trok vijftienduizend bezoekers, uit veel dorpen en steden van Twente. Drieduizend Twentenaren maakten in de feestweek die volgde, een rondvlucht. Vanaf 1932 vloog er elke dag een vliegtuig van Twente naar Amsterdam, vooral bestemd voor industriëlen uit de regio die zaken wilden doen in de hoofdstad en omliggende steden.¹⁷ Een week na opening van de lijndienst, op zaterdag 18 juni 1932, landde op de luchthaven het luchtschip Graf von Zeppelin, waarvan zo'n 32.000 bezoekers uit de regio en het Duitse grensgebied getuige waren. Prins Hendrik was eregast en met Albert Plesman en andere notablen maakte hij een rondvlucht die onder meer Hamburg aandeed.¹⁸

Bij beste in Europa

In 1933 legde Luchthaven Twenthe haar ambities vast in een commercieel plan. Het voornemen was

een dagelijkse vlucht op Amsterdam, met aansluiting op internationale trajecten, via Rotterdam, Vlissingen en het Duitse Essen. Hoewel de economische crisis in Nederland en het buitenland ongekend hevig woedde, hoopte het vliegveld kleine zendingen te kunnen vervoeren, waarbij gedacht werd aan partijen textiel, machineonderdelen, wild en gevogelte, elektrische apparaten, film, dagbladen, bagage, kleine pakketten modeartikelen, auto-onderdelen en medische instrumenten.

Dat de luchthaven allerwegen werd gewaardeerd, bleek uit de verklaring van de KLM aan de garantiehouders dat Luchthaven Twenthe tot de beste Europese vliegvelden kon worden gerekend. Maar die



In 1931 was in Haaksbergen de EHCO opgericht, de Eerste Haaksbergse Confectie Onderneming. De KLM werd zo'n trouwe klant, dat de directie van het bedrijf vroeg of ze de naam van de KLM niet aan hun bedrijfsnaam mochten toevoegen, als een soort van kwaliteitsmerk, KLM stond dan voor Kan Langer Mee. Dat lukte, EHCO werd de bedrijfsnaam, KLM het merk. Albert Plesman bracht in zijn Twentse jaren een bezoek aan het bedrijf, samen met het hoofd van de commerciële dienst A.M. van der Paauw. Op de foto zien we van links naar rechts het echtpaar Van der Paauw, Plesmans dochter Pia, mevrouw Plesman en Albert Plesman geheel rechts. De man op de achtergrond is vermoedelijk een medewerker van EHCO.

29 AUG.-6 SEPT.
Officieele Opening van het
Schitterende Luchtvaartterrein
TWENTE

K. L. M. Rondvluchten - Pleziervluchten - Verkeersvluchten - Fokker machines - De K. L. M. Piloten Evert van Dijk, Geysendorffer - Militair Esquadrille van de L. A. te Soesterberg - Sport- en Kunstvluchten - De Rotterdamse Luchtvaartschool - Wedstrijd Doellanden en Wedstrijd Meeluitwerpen om den brillanten Hoofdprijs „De Gouden Propeller van Twente” - De N. L. S. Instructeurs Schmidt Graus, de Mul en van Graff - Looping - Rolling - Crazy Fly - Luchtduel - enz. enz. Ziet dit prachtig Luchtfestijn en maakt een vlucht per K. L. M.

Vliegtickets bij de K. L. M.-Agenten:
 ENSCHEDE: W. B. LAPONDEL, Bureau V.V.V., Tel. 2300.
 HENGLO: G. B. RÖTTINK, Deldenerstraat 36-38, Tel. 270.
 OUDENZAAL: F. BLECKMANN, Spoorstraat 24a, Tel. 40.
 ALMELO: Firma GJDS SCHOLTEN, Marktplaats 20, Tel. 350.

HEEL TWENTE KIJKT! HEEL TWENTE VLIEGT!

Burgemeester Bergsma kon op 29 augustus 1931 tevreden en blij de Luchthaven Twenthe openen. Vijftienduizend bezoekers kwamen er die dag. Drieduizend Twentenaren maakten in de feestweek die volgde, een rondvlucht.

gunstige kwalificatie kon niet voorkomen dat er elk jaar verlies werd gedraaid, in 1937 zelfs bijna veertienduizend gulden. De Luchthaven Twenthe werd ernstig in haar bestaan bedreigd. Een financiële sanering had nog even soelaas kunnen brengen, maar de KLM diende de genadeklap toe, met haar aankondiging dat de luchtvaartmaatschappij in 1939 en de jaren daarna geen lijnverbindingen met Twente in haar programma zou opnemen. Twente zou zelf lijnvluchten moeten organiseren, maar daarvoor was geen geld, en de ministeries van Waterstaat en van Defensie stelden geen dubbeltje beschikbaar.

Voor de landsverdediging – de Tweede Wereldoorlog was op komst – was het vliegveld van weinig waarde, stelden de departementen. Bovendien kon er niet meer worden gevlogen op Duitsland, dat delen van het luchtruim had afgesloten. Het einde was nabij. Uiteindelijk verzocht de NV Luchthaven Twenthe de minister van Waterstaat de aanwijzing tot luchtvaartterrein in te trekken. Tijdens de mobilisatie, enkele weken vóór de Duitse inval, moest de grasmat worden omgeploegd. Onder militair gezag klaarden boeren uit de omgeving het karwei in drie lange dagen en nachten. Zo werd voorkomen, dat vijandelijke vliegtuigen de luchthaven als landingsstrip zouden gebruiken.¹⁹ Op 10 mei 1940, bij het begin van de Tweede Wereldoorlog, bliezen Neder-

landse militairen de hangar van het vliegveld met springstof op.²⁰ De aanstormende Duitse troepenmacht wachtte slechts een hoop verwrongen staal.²¹

Fliegerhorst

Aanvankelijk leek het er op, dat de Duitse bezetters geen belangstelling hadden voor de voormalige Luchthaven Twenthe, met de vernielde grasmat en de opgeblazen hangar. Leeuwarden en Schiphol waren belangrijker, vanaf het begin van de bezetting werden beide vliegvelden intensief gebruikt. Maar in de nazomer van 1940 arriveerde een detachement Duitsers op de voormalige Twentse luchthaven, beladen met kaarten en paperassen, want er zou hier een ontzagwekkend grote Fliegerhorst worden aangelegd. Duitse soldaten, geronselde Nederlanders uit de omgeving, diverse aannemersbedrijven uit Twente en Nederlandse vrijwilligers die aan de Duitse Arbeitseinsatz wilden ontkomen, veranderden het voormalige vliegveldje grondig. Ze legden drie start- en landingsbanen aan, met rondom een Rollbahn waarover de vliegtuigen naar de hangars konden taxiën.²²

Het kleine vliegveldje van 64 hectare groeide in korte tijd uit tot een vijandelijke luchthaven van ruim 1800 hectare, veertien keer zo groot als voorheen. Van boeren in de omgeving werden gronden genaast, voor de bouw van hangars, bunkers, opslagruimten en vliegtuigwerkplaatsen. De Duitsers lieten 71 boerderijen en 24 particuliere woningen ontruimen, de meeste werden afgebroken. Ze kapten 75 tot 80 hectare bos, voor hun indrukwekkende Fliegerhorst, waar veertienhonderd tot zestienhonderd man een onderkomen vonden.²³ In het Südlager, later Zuidkamp, kwamen behuizingen voor het personeel, onderkomens, gebouwd van baksteen en natuursteen, in de traditionele Duitse Heimatstil. De ramen konden met grote plaatstalen luiken lichtdicht worden afgesloten, zodat ze bij luchtaanvallen onzichtbaar in het landschap leken te verdwijnen. Om de bouwsels streekeigen te maken, kregen ze typisch Hollandse kenmerken, zoals een trapegeveltje, zodat de bouwwerken vanuit de lucht op boerderijen en gewone huizen leken, aanvallende vijanden moesten een gemoedelijk Twents dorpje ontwaren.²⁴

Weer vliegtuigen op B.106

Op 1 april 1945 bereikten Engelse bevrijders Enschede. Ze stuurden direct verkenners naar de vliegbasis Twenthe. Na wat schermutselingen met Duitsers, onder meer bij Frans op den Bult, bereikten ze het vliegveld, dat de volgende dag weer in Nederlandse handen was. Van de grootse Fliegerhorst, ooit de trots van de Duitsers, restten slechts puinhopen. De indrukwekkende gebouwen waren grondig vernield, de grasmat was bezaaid met vliegtuigwrakken. In de bossen lagen grote hoeveelheden achtergelaten munitie, een el dorado voor de jeugd uit Lonneker en omgeving. Het vliegveld was welis-



Hoe zwaar de Luchthaven Twenthe in de oorlog was gehavend, bleek uit deze luchtfoto, die de Britten maakten, nadat ze het vliegveld veroverd hadden.

waar zwaar beschadigd, maar na de reparaties van de start- en landingsbanen weer inzetbaar. De RAF had het vliegveld zo snel mogelijk nodig, Enschede lag namelijk op de opmarsroute naar Noord-Nederland en het noordwesten van Duitsland. De geallieerden richtten al snel het veld in als logistiek ondersteuningscentrum en de Engelsen herstelden in samenwerking met de lokale aannemer Van Egteren de start- en landingsbanen. Binnen een week landden de eerste Spitfires op het vliegveld, al gauw gevolgd door squadrons met Typhoons, Tempest en Mustangs, de vliegbasis heette voor de geallieerden voortaan B.106.²⁵ De Engelsen droegen Twenthe pas per 1 november 1945 over aan Nederland.

Mussolini en Göring

Plesman had eind jaren dertig al vrees dat zijn luchthaven Schiphol wel eens een doelwit zou kunnen zijn als er een oorlog zou komen. Zou hij dat kunnen voorkomen? Hoe kon hij zijn luchthaven sparen? Alleen als er geen oorlog kwam.

Plesmans angstige vermoedens werden bewaarheid. In de nacht van 10 mei 1940, toen de Duitsers Nederland binnenvielen en de Tweede Wereldoorlog in ons land was begonnen, bombardeerden vliegtuigen van de Luftwaffe strategische doelen in Nederland. Ook de luchthaven Schiphol werd vernietigd, het levenswerk van Albert Plesman.

Als een vredesactivist ontwikkelde hij plannen om een oorlog te voorkomen. Als alle partijen elkaar een duimbreed toegaven, zou volgens hem de wereldvrede bewaard kunnen blijven. In Italië zocht hij Benito Mussolini op, op 4 november 1937 spraken ze elkaar. De Italiaanse heerser had er geen probleem mee, dat Plesman zijn idee met de Engelsen zou bespreken. Maar Engeland had geen belangstelling. Op

24 juli 1940 voerde Plesman met Hermann Göring een gesprek over zijn vredesplannen. Maar nadat de opperbevelhebber van de Duitse Luftwaffe de plannen had gelezen en had ontdekt dat het leek alsof hij achter de rug van Adolf Hitler vredesonderhandelingen voerde met de Engelsen, schreef hij Plesman dat hij met het hele gebeuren niets te maken wilde hebben en dat '... Sie zu keinem Zeitpunkt das Recht gehabt haben, sich in der Friedensfrage auf mich oder die Deutsche Regierung zu berufen'.

Toen in 1941 twee KLM-piloten naar Engeland waren ontsnapt, evenals enige andere collega's, doorzocht de Sicherheitsdienst, de inlichtingendienst van de Duitsers, het huis van Albert Plesman en vond de vredesplannen en andere verdachte stukken. Op 9 mei 1941 werd Plesman gedetineerd in cel 545 van het Oranjehotel in Scheveningen, tot 11 april 1942, toen hij werd vrijgelaten, vermoedelijk dank zij zijn vroegere contacten met Göring. Er was hem één voorwaarde opgelegd: hij moest verdwijnen uit het westen van het land. Waarheen, was de vraag. De voormalige directeur Duitsland van de KLM, toen leider van het rijksarbeidsbureau in Enschede, A. M. van der Paauw, had Plesman al eerder laten weten, dat deze na zijn vrijlating welkom was in zijn in de bossen verscholen huis aan de Slaghekkeweg 18 op Hooge Boekel. Vanaf 16 april 1942 verbleef Plesman daar. Hij kende het huis en de omgeving, was er vaak geweest en had de kinderen van Van der Paauw zwemles gegeven in de vijver van de villa Hooge Boekel van de familie Van Heek.

Plesman vond vanaf 28 september 1942 onderdak in de houten villa aan de Langenkampweg 120 in Driene, eigendom van Hermanus Groeneweg, directeur van spinnerij Oosterveld in Enschede. Het is

In 1979 trok een open dag op de Luchthaven Twente – de naam Twenthe had intussen afgedaan – vele belangstellenden.



denkbaar dat Plesman deze geste van de Twent had te danken aan zijn inspanningen voor het stichten van een vliegveld in Twente, want hij had toen een interessant netwerk in de regio opgebouwd. In de villa spande de voormalige KLM-directeur zich in om van de KLM na de oorlog weer een grote wereldomvattende luchtvaartmaatschappij te maken.²⁶ Hij legde in Enschede de zeer brede basis voor een nieuwe KLM. Van der Paauw:

De in de gevangenis verzamelde en opgepropte energie en plannen baanden zich een uitweg. Een eindeloze rij bezoekers werd in het tijdvak van 1942 tot november 1944 opgecommandeerd om de zorgvuldig overdachte en met onblusbare energie uitgewerkte plannen aan te horen en te helpen ontwikkelen. [...] ... wel meer dan honderd verschenen, de een na de ander, in de Twentse drevén. Bij gebrek aan andere vervoermiddelen werden zij door Plesman zelf per tandem opgehaald en zo kon men de hoogste chef van de PTT, ir. Damme, als duozitter door bos en veld zien fietsen.

Niet alleen de PTT-directeur, ook vele anderen, onder wie vooraanstaande leiders uit het bedrijfsleven, leden van de Raad van Bestuur van de KLM en leidende functionarissen van de luchtvaartmaatschappij trokken naar Enschede, om de basis te leggen voor de nieuwe KLM.²⁷

Consternatie in Stadhuis

Op Tweede Paasdag 2 april 1945 – Enschede was de vorige dag bevrijd – ontstond in het Stadhuis van

Enschede enige consternatie. Een nerveuze, opgewonden man, die naar het leek niet helemaal goed bij zijn hoofd was, stond luidkeels te beweren dat hij onmiddellijk transport moest hebben naar het vliegveld Welschap bij Eindhoven, waar hij naar Amerika kon komen om vliegtuigen te kopen. Niemand kende hem, vertelde men aan George Noordhof, de 23-jarige Nederlandse verbindingsofficier van het 214^{de} Civil Affairs Spear Head Detachment, die opdracht had het burgerlijk bestuur in de stad zo snel mogelijk te herstellen. Maar Noordhof herkende hem in één oogopslag. Daar stond niemand minder dan Albert Plesman, oprichter en directeur van de KLM, die naar Amerika wilde om vliegtuigen te kopen en de KLM weer op gang te brengen. Hij wendde zich tot zijn superieur, in zijn beste Cambridge-Engels, en vertelde dat het van het grootste belang was dat deze man, Albert Plesman van de KLM, alle faciliteiten kreeg om naar Eindhoven te gaan: ‘U kunt van me aannemen dat het hier gaat om een zaak van nationaal belang.’ De commandant knikte beminnelijk en gaf George opdracht direct de reis naar Eindhoven te regelen. Plesman wilde via Londen naar Amerika. ‘Wij moeten onze vloot opbouwen’, verklaarde Plesman. Krankzinnig, vond Noordhof.²⁸ Na een persoonlijk gesprek met Harry Truman, toen nog vice-president van de Verenigde Staten, peuterde Plesman voor de opbouw van de KLM veertien tweemotorige DC 4 Skymasters en dertig tweemotorige DC 3 Dakota’s los. Het ging hier inderdaad om een zaak van nationaal belang, de Amerikanen konden daarom hun rekening naar de Nederlandse regering sturen.