

Zij vlogen naar alle windstreken

Levensverhalen van KLM-luchtvaartpersoneel in een veranderende wereld

Colofon

ISBN: 978 94 6365 888 1

1e druk 2026

© 2026, Dineke Uildriks

Uitgeverij Elikser

Ossekop 4

8911 LE Leeuwarden

www.elikser.nl

Drukwerk: CSL digitaal B.V.

Vormgeving binnenwerk en omslag: Evelien Veenstra

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op wat voor wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de auteur en de uitgeverij.

This book may not be reproduced by print, photoprint, microfilm or any other means, without written permission from the author and the publisher.

Zij vlogen naar alle windstreken

*Levensverhalen van KLM-luchtvaartpersoneel
in een veranderende wereld*

Dineke Uildriks



Inhoud

Rinda Refuge kreeg van de KLM alle kansen	12
Bismarck Welch voelde zich een geluksvogel	19
Gooische Friederike Wijmenga vloog in de vliegsproen van haar moeder	25
Anneke Aalders: We will survive	31
Anneke Kirkaldy: Vliegen heeft mijn leven verrijkt	39
Alain Veldkamp hoopt dat het KLM-logo kan blijven	45
Saskia Braamhaar met crew van Tukkers naar New York	53
Henk Jan Niewenweg nam ontslag na ziekte in coronatijd	61
Kleurrijke Yvonne Olf emigreerde naar Curaçao	67
Ingrid Mikx wilde als kind al stewardess worden	75
Leon Verberkt was op 9/11 in New York	83
Arnold Verwiël vond het geweldig om zelf kapitein te zijn	91
Gerhard Westerdijk genoot van elke vlucht	95
Zoals anderen in een bus stappen, stapte Ernestine Schweig in een vliegtuig	99
Renske Bes reisde in haar eentje naar de Galapagoseilanden	107
Hildegard Braam: KLM verbindt kleuren	111
Reinier Mittemeijer vloog voor Lufthansa en de KLM	117
Na romance in Rio verhuisde Magda Snaterse naar Zwitserland	123
Henri Bovet: Toen was de wereld ons huis. Nu is ons huis de wereld	129
Caroline Vas Nunes werd als student al stewardess	135
Alexander Bruch verruilde KLM voor gemeentepolitiek	143
Aan boord naar Rio besloot Jan Keunen dat vliegen zijn leven is	151
Wilma Holthuis vloog met de parachute in haar koffer de wereld rond	159

Inleiding

Wie luistert naar de verhalen van oud-cabine- en cockpitpersoneel van de KLM hoort veel meer dan anekdotes over verre bestemmingen, hotels en bijzondere passagiers. In hun herinneringen klinkt een tijdperk door waarin werken in de lucht een manier van leven was. De interviews vormen samen een rijkgeschakeerd beeld van decennia werken “in het blauw”: een bestaan waarin vrijheid en discipline, avontuur en routine, kameraadschap en eenzaamheid voortdurend naast elkaar bestonden.

Deze gesprekken bestrijken verschillende generaties, achtergronden en loopbanen, maar worden verbonden door dezelfde wereld: die van de KLM, de cabine, de cockpit, het onderweg zijn. Ze laten zien hoe sterk de maatschappij, de luchtvaart en het werk zelf zijn veranderd, en hoe die veranderingen doorwerkten in persoonlijke levenskeuzes, relaties en identiteitsvorming. Tegelijkertijd tonen ze een opmerkelijke continuïteit: het plezier in contact met mensen, de trots op het vak en het gevoel onderdeel te zijn geweest van iets groters dan jezelf.

De KLM was voor velen meer dan een werkgever. Het was een gemeenschap, soms zelfs een familie. Dat blijkt bij Henri Bovet, die opgroeide in een KLM-gezin en voor wie “blauw” bijna erfelijk was. Voor Friederike Wijmenga-Koopal was het een erfenis. Haar moeder had zelf voor de KLM gevlogen en Friederike volgde, letterlijk en figuurlijk, in haar “vliegsporen”. Maar ook bij anderen klinkt dat gevoel van verbondenheid sterk door. Doorgaans kent men elkaar niet als men voor aanvang van de vlucht in het bemanningencentrum de briefingkamer binnengaat. Maar “Je gaat de briefingkamer uit en je bent een team.”

De KLM bood een kader waarbinnen levens zich ontvouwd, soms als tijdelijk bedoeld, soms uitgroeïend tot een carrière van tientallen jaren. Wat begon als een avontuur of een tussenstap werd voor velen een bepalende levensfase.

Het werk was allesbehalve vrijblijvend. Discipline, representativiteit en hiërarchie waren jarenlang vanzelfsprekend. Uniformen, omgangsvormen en servicevoorschriften werden streng bewaakt, zeker in eerdere decennia. Reinier Mittemeijers ervaringen bij Lufthansa maken dat contrast scherp zichtbaar: de formaliteit, de afstand en de

bijna militaire precisie van de Duitse luchtvaartcultuur tegenover de informelere stijl van de KLM.

De interviews tonen ook hoe sterk maatschappelijke ontwikkelingen hun weerslag hadden op het werk aan boord. Terrorismedreiging, zoals na 9/11, veranderde de beleving van vliegen ingrijpend. Waar een reis naar New York ooit vanzelfsprekend was, werd ze plots beladen met angst en collectieve rouw. Ook incidenten zoals bommeldingen, aanslagen op de grond of agressie aan boord maakten duidelijk dat cabinepersoneel niet alleen gastheer of -vrouw was, maar ook moest omgaan met crisissituaties zonder altijd de ondersteuning te krijgen die tegenwoordig gebruikelijk is.

En dan de grootste crisis in de toen precies honderdjarige luchtvaartgeschiedenis van de KLM: de coronapandemie. Als er één thema is dat de recente verhalen doordrenkt, is het de impact van de COVID-19-pandemie. Veel van de interviews vonden plaats midden in of net na de zwaarste lockdowns, en de crisis wierp een lange schaduw over de perspectieven van de geïnterviewden.

Saskia Braamhaar beschrijft de onwerkelijkheid van haar laatste vlucht naar Mexico, waarna "alles op slot ging". De pandemie speelde een rol in haar dagelijks werk, zoals het uitdelen van de eerste 'notice of violation' aan een passagier die weigerde een mondkapje te dragen. Voor Alain Veldkamp werd corona uiteindelijk de aanleiding om afscheid te nemen. Het dragen van een mondkapje maakte het werk minder plezierig. Het bood hem de kans om gebruik te maken van de Vrijwillige Vertrek Regeling (VVR). Zijn vertrek symboliseert de massale exodus van ervaren personeel die de KLM en de gehele sector trof. Corona legde niet alleen de kwetsbaarheid van de luchtvaart bloot, maar ook de veerkracht en aanpassingsvermogen van het personeel. Tegelijkertijd veranderde de pandemie de dynamiek aan boord fundamenteel. Het mondkapje werd een nieuw, verplicht onderdeel van het uniform en een potentiële bron van conflict. De vanzelfsprekende glimlach, een essentieel instrument in de service, werd verborgen.

Een terugkerend thema is het spanningsveld tussen werk en privéleven. Vliegen bood vrijheid, maar vroeg ook offers. Relaties moesten bestand zijn tegen afwezigheid, onregelmatigheid en een bestaan dat zich grotendeels buiten het normale sociale ritme afspeelde.

Pensionering of vertrek betekende niet alleen het inleveren van het uniform en pasje, maar ook afscheid nemen van een rol, een status

en een dagelijkse structuur. Het gevoel “er niet meer bij te horen” wordt door meerdere geïnterviewden benoemd. De KLM was zo verweven geraakt met hun identiteit dat loslaten tijd en verwerking vroeg.

De interviews maken duidelijk hoe sterk de interne cultuur van de KLM was. Er was humor, onderlinge solidariteit en een gedeeld referentiekader, dat buitenstaanders vaak niet begrepen. Tegelijkertijd was er ook kritiek: op de hiërarchie, op het gebrek aan voorbereiding, op veranderende werkeethiek of op de manier waarop kennis en ervaring soms minder werden gewaardeerd.

Wat de geïnterviewden verbindt, is de manier waarop het werk in de lucht hen gevormd heeft. Niet alleen professioneel, maar ook persoonlijk. Het omgaan met uiteenlopende mensen, culturen en situaties heeft hun blik verruimd en hun zelfvertrouwen vergroot. Tegelijkertijd dwong het werk hen tot aanpassingsvermogen en relativering. Problemen werden kleiner op 10.000 meter hoogte, maar konden ook ineens heel dichtbij komen.

De interviews in dit boek zijn daarmee niet alleen interessant voor wie zelf bij de KLM heeft gewerkt of in de luchtvaart actief is geweest. Ze vormen ook een waardevolle bron voor iedereen die geïnteresseerd is in sociale geschiedenis, arbeidsverhoudingen en de veranderende betekenis van werk en mobiliteit in de tweede helft van de twintigste eeuw en het begin van de eenentwintigste.

De interviews geven de verhalen een stem en bewaren ze voor de toekomst. In een tijd waarin vliegen steeds vanzelfsprekender én tegelijkertijd steeds problematischer wordt, vormen deze herinneringen een tastbaar document van een tijdperk waarin de wereld openlag en waarin “de wereld ons huis was – en later ons huis de wereld werd”.

Ongeacht de toekomst van de luchtvaart – of die nu krimpt, vergroot of transformeert – blijven deze levensverhalen getuigen van een tijd waarin de wereld voor een bepaalde groep Nederlanders letterlijk binnen handbereik kwam, en zij, in het blauwe uniform van de KLM, de ambassadeurs waren van die nieuwe, verbonden wereld. Ze vlogen niet alleen om aan te komen, maar, in de woorden van Goethe die worden aangehaald, vooral “om onderweg te zijn”.



Rinda op vliegtuigtrap DC 10 KL 868, Tokio 12 mei 1977

KLM-paspoort

Rinda Saskia Refuge

- 1952 Geboren op 14 september in Bondowoso, Oost-Java; Belgische nationaliteit
- 1957-1962 Soerabaja, lagere school
- 1962 Kostschool Ursulinen in Mechelen; internaat in Wilrijk
- 1966-1972 Deventer: middelbare meisjesschool (mms) en opleiding directiesecretaresse
- 1972-1977 Amsterdam: gids rondvaartboot, kantoorbauw, au pair in Genève, directiesecretaresse bij Becht, De Bussy en Wereldbibliotheek
- 1977 Gehuwd met Dave Barre
- 1977-2018 KLM-carrière: stewardess, 1982 assistent-purser (DC 9, DC 8), 1984 ass.-purser (*first class*), 1986 purser 737, 1987 *wide body* purser en later senior purser
Totaal aantal vliegreuren: 22.077,46
- 1986 Geboorte Bobby Barre; 1990 geboorte Lisa Barre
- 2004 Ingeschreven bij de Kamer van Koophandel als handelaar in sjaals en bijoux
- 2004-2008 Showroom modeaccessoires in Leiderdorp
- 2008-2019 Winkel in modeaccessoires in Leiden
- 2018 Geboorte kleinzoon Guus; 2020 geboorte kleinzoon Hugo
- 2019 Agent voor Les Chamanes

Utrecht, 6 januari 2020

Rinda Refuge kreeg van de KLM alle kansen

Ze vloog meer dan veertig jaar voor de KLM en maakte maar liefst ruim 22.000 vliegreizen. Het is haar niet aan te zien. Aan schoonheid, waar mannen haar voor nakeken als ze door het bemanningencentrum liep, heeft ze niets ingeboet. Ze wacht me op bij de lift op de tweede etage van de Jaarbeurs in Utrecht, waar ze op een A-locatie een stand heeft met bijoux van merknamen als Nature, Ori Tao en Franck Herval. Ze is agent voor het Franse Les Chamanes en is met een prachtige ketting om de hals met bijpassende armbanden en oorbellen een sieraad voor haar werkgever, net als ze voorheen was voor de KLM.

Als ik de sieraden die uitgestald liggen voor de winkeliers heb bewonderd, drinken we koffie aan een lange, houten tafel, terwijl ze haar kostbaarheden in de gaten houdt. Het is vandaag Driekoningen en het is rustig op deze etage met veel stands met niet alleen sieraden, maar ook fraaie Indiase sjaals, Afrikaans houtwerk en leren handtassen. Door de geuren en kleuren waan ik mij in het *Shaw Centre* in Singapore tegenover ons vroegere *Hyatt*-hotel.

Rinda spreekt zacht en kiest haar woorden zorgvuldig. Omdat ze als Belgische is geboren op Oost-Java vraag ik nieuwsgierig naar haar achtergrond.

‘Mijn vader is geboren op Java. In 1898 ging mijn grootvader daarheen als huurling in het Nederlandse leger. Mijn grootvader had ruzie met zijn stiefvader. De naam Refuge betekent toevlucht. Tijdens de Franse revolutie is de familie vanuit Bretagne naar Brussel gevlucht.’

Bijzonder om de eerste tien jaar van je leven in Indonesië te wonen. Hoe was dat?

‘Ik wist niet beter. Toen ik zes was, in 1958, kwam ik voor het eerst in Europa. De zus van mijn moeder en haar broer stonden op Schiphol klaar met winterjassen en kriebelende, wollen maillots. Thuis waren we teenslippers gewend. We gingen op bezoek bij de familie van mijn moeder in Diepenveen.’

In juni 1946 was mijn vader met het schip *Kota Baroe* in Rotterdam aangekomen om in Den Haag versneld de hbs te doen. Omdat hij in een jappenkamp had gezeten, was hij al wat ouder. Vrienden namen hem toen mee op bezoek in Diepenveen, waar hij mijn moeder ontmoette. In 1948 zijn ze getrouwd. Helaas moest hij al snel terug naar Nederlands-Indië om zijn vader te helpen in de tabaksonderneming. Mijn moeder is hem met de boot achterna gereisd en mijn oudste zuster werd in 1949 geboren op de Javazee. Op een vrachtwagen werden moeder en baby, tussen oude matrassen in, vervoerd uit Soerabaya, waar politionele acties waren, naar Bondowoso. Dat was vier uur rijden door de bergen over wegen met haarspeldbochten. Mijn moeder kreeg vier dochters en een zoon en na elke bevalling kreeg ze malaria. Gelukkig heb ik nooit malaria gehad, terwijl ik daar geen pillen tegen slikte. In Bondowoso woonden we in een rijtje van drie huizen; van een oom, mijn grootouders en van ons. We mochten niet op straat spelen, dat was te gevaarlijk voor een *belanda*, een blank meisje. Ik ben beschermd opgegroeid. Als het heel warm was, gingen we in het weekeinde of in de vakantie naar ons huis in de bergen in Trètès, waar het koel was. Of naar het strand in Pasir Putih. We hadden veel personeel. *Baboes* wilden graag voor Europeanen werken, want dan werden ze goed behandeld en kregen ze medische verzorging.'

Hoe verliep je schooltijd?

'We verhuisden naar Soerabaya en onze school heette *Oranje-Nassau*. Er zaten Europese en Indische kinderen op. We leerden lezen met de leesplank aap, noot, mies... en leerden over de winter, Sinterklaas en Zwarte Piet. Ik vond het niet leuk toen mijn twee oudste zussen naar België op kostschool vertrokken en ik achterbleef met Fransje, mijn jongere zus. Maar later gingen wij ook. Och, ik heb zo'n heimwee gehad! In een rij liepen we naar de refter, de eetzaal en zodra ik het eten rook, kreeg ik al het maagzuur. Door de week had ik geen contact met mijn oudste zussen, want zij zaten in de hogere klassen. En waar ik erg aan moest wennen, was het belijden van het katholieke geloof. Wij waren natuurlijk wel katholiek gedoopt, maar niet praktiserend. Nu moest ik veel gebeden uit mijn hoofd leren, het weesgegroet, eerste communie doen, dagelijks naar de mis enzovoort. Voor mij was dat iedere dag een

overkill. Alleen de heilige Antonius roep ik nog weleens aan. In het weekeinde konden wij natuurlijk niet naar huis.

De kostschool in Mechelen was heel chic. Ik herinner mij dat ik gelijk een opstel moest schrijven in het Frans, terwijl ik in die taal nog niet tot drie kon tellen. Sokken breien vond ik ook héél lastig. Daarover deed ik wel een jaar. Die periode was ook spannend. We moesten overleven. Binnen drie maanden sprak ik plat Vlaams om geaccepteerd te worden. Thuis hadden we netjes Algemeen Beschaafd Nederlands geleerd. In Nederland heb ik verbaasd gestaan over het verschil met België, waar men opstond als de directrice de klas binnenkwam, waar we een reverence maakten en rechtop moesten gaan staan om te antwoorden.

Toen mijn ouders een huis kochten in Wilrijk mochten we daar op het internaat. Dat was dicht bij Antwerpen; hier gingen veel schipperskinderen heen.'

Op je veertiende verhuisde je naar Diepenveen, kwamen je ouders toen ook terug?

'Mijn moeder verbleef in 1966 al in Wilrijk. In Indonesië vond toen een anticommunistische zuivering plaats, waarbij meer dan een half miljoen mensen werd afgeslacht. Mijn vader had een Balinese boekhouder die op een zeker moment niet thuiskwam. Toen mijn vader hier achteraan belde, kreeg hij te horen dat zijn boekhouder te ruste was gelegd. In zijn studententijd was hij ooit lid geweest van de communistische partij. Het was een enge tijd, mijn vader moest steeds bewijzen dat hij geen communist was. Vanwege zijn Belgische nationaliteit kon hij zolang in Indonesië blijven. Eigenlijk heeft hij daar geen *tempo doeloe*, maar alleen vervelende dingen meegemaakt. Familieleden zijn omgekomen in het jappenkamp en bij de aanleg van de brug over de River Kwai. Hij kwam dus ook over en we verhuisden naar Diepenveen, waar hij een antiekzaak begon. Later ook in Amsterdam in de Spiegelstraat en op de Weteringschans tegenover het Rijksmuseum.

Na mijn opleiding in Deventer vertrok ik naar Amsterdam, waar ik met mijn zus Marjolein in een appartement van onze vader bij de zaak in de Spiegelstraat woonde. Ik heb allerlei baantjes gehad, ook een jaar au pair in Genève bij een rijke Franssprekende familie. Heel bijzonder, 's ochtends op een kind passen en 's middags op kantoor.'

Je vertelt boeiende verhalen. Was je al getrouwd toen je in 1977 bij de KLM begon?

'Nee, ik vloog eerst een zomer en kreeg in het najaar een vast contract. Toen zijn we getrouwd. Dit noemde men een IPB-huwelijk (indien plaats beschikbaar), omdat Dave, mijn man, daardoor goedkoop kon vliegen. In die tijd was trouwen heel burgerlijk en nu had Dave, die sociologie heeft gestudeerd, een geldig excuus. Hij is heel vaak mee geweest op een vlucht.'

Je hebt tot je pensioen gewerkt; tegenwoordig een schoolvoorbeeld voor een geëmancipeerde vrouw. Ging je dat gemakkelijk af?

'Het was interessant, zeker toen we een huis kochten in Leiden. En toen ik eens drie maanden van tachtig naar honderd procent ging vliegen en aan Bobby, mijn zoon, vroeg of hij dat niet erg vond, bleek dat hij geen verschil had bemerkt. Dus ging ik weer *fulltime* vliegen. Dat heb ik altijd leuk gevonden met aardige bemanningsleden en mooie bestemmingen. De verschillende baantjes vóór mijn vliegen deden mij beseffen dat de KLM voor mij absoluut een goede werkgever was. Vooral ook toen mijn dochter Lisa ernstig ziek was, kreeg ik veel steun van de afdeling Indelingen. Toen ik assistent-purser kon worden heb ik dat gedaan en later ben ik ook purser geworden. Ik heb kansen gekregen en ik heb kansen gegrepen.

Kritiek geven op collega's, toen ik purser werd, heb ik na één keer afgeleerd. Ik vloog een week met een bemanningslid dat haar mondhoeken naar beneden liet hangen. Ik moest een rapportje schrijven en merkte voorzichtig op dat ze wel wat vrolijker de cabine in mocht kijken. Haar reactie was: "Ik oefen elke dag voor de spiegel." Ze was zo geboren.

Ik geloof niet dat ik een geboren leider ben, maar dat is volgens mij niet echt nodig in de functie van purser. Toen de kinderen klein waren, vloog ik vaak kort en intensief en later vroeg ik reizen aan naar Bangkok, Singapore, Hongkong, dus naar het Verre Oosten. In Zuid-Amerika kwam ik ook, onder andere een stationering in Rio in 1979. Afrika heeft me nooit getrokken.'

Herinner je je nog speciale gebeurtenissen uit je vliegcarrière?

'Oh ja, een complete knokpartij aan boord. Een Brits-Indiër zat in de buurt van drie sikhs. Ik vermoed dat die Indiër iets politiek verkeerd had gezegd. In elk geval waren die sikhs zo woest dat ze hem achterna zaten aan boord. Ik heb de captain erbij gehaald en we hebben die Indiër in de boeien (plastic tiewraps) geslagen en achter het gordijntje gezet. Die drie belagers wilden dat we hem in Delhi zouden overdragen aan de politie, maar dat hebben we natuurlijk bewust niet gedaan.

Ook herinner ik mij iets indrukwekkends van een vlucht uit Atlanta. Daar kwamen drie jonge Indiërs aan boord met een baby van twee maanden in de arm en een jongetje van een jaar of drie, dat verdwaasd riep: "Mama, mama..." De drie mannen wilden dat wij de baby zouden verzorgen en vertelden dat ze ook een luier bij zich hadden. Wij konden natuurlijk niet voor een baby zorgen en waarom één luier op een volle vlucht via Amsterdam naar Delhi? Toen vertelden ze dat de moeder van de baby was doodgeschoten en onder in de *belly* in de kist lag. In Delhi zouden ze haar gaan begraven. In zo'n situatie zijn er altijd engelen aan boord. Een Duitse dame, op een stoel aan het gangpad, zat de zaak te bekijken en zei: "Geef maar hier, ik heb ook een baby." De hele vlucht naar Amsterdam heeft ze met de baby op schoot gezeten. Het jongetje bleek erbij geweest te zijn toen zijn moeder werd doodgeschoten, hij bleef maar om haar roepen. In Amsterdam wilden wij alles goed regelen, omdat de familie moest overstappen op een ander vliegtuig. We bestelden een minicar en ik zei tegen de Duitse dame, die naar Frankfurt moest, dat wij zouden zorgen voor een goede overdracht van de baby. Ik bedankte haar, nam afscheid en zag dat de drie mannen weg waren. Waar waren ze gebleven? Even later kwamen ze aanlopen met zes (!) tassen taxfree-artikelen aan de hand.

Ik ben in het bemanningencentrum naar de crew gegaan die de familie naar Delhi zou vliegen en heb het treurige verhaal doorgegeven.'

Wil je als afsluiting nog iets vertellen over je interesse in mode?

'Ik hou van mode, van sjaals en andere accessoires. Het inkopen vind ik leuk, het zoeken naar mooie dingen waar anderen blij van worden. Vanaf mijn zestigste ben ik 67 procent gaan vliegen om dit eraan te

te kunnen doen. Ik vind het leuk om helemaal zelf iets te organiseren. Uiteindelijk vind ik het leuker dan ik had gedacht. Vooral ook de contacten.'