

Met de havenmeester de lucht in

Raampje open, rondje Texel

Ed de Bruijn heet de man, en bruin zijn de brilleglazen, bruin is zijn snor en ook zijn gezicht heeft de gezonde teint van het zomerse eilandleven, hoewel hij zijn dagen veelal in de verkeerstoren slijt. 'De havenmeester van het vliegveld', was me verteld, en ik dacht het een soort koosnaam was, een grap, maar boven de deur van de toren waar hij domicilie houdt prijkt het op een officieel bordje: Havenmeester.



'This guy is like a duck', zeiden ze in Amerika, het land van zijn dromen. Zoals sommige autoridders bij voorkeur heel Nederland zouden asfalteren, zo zou Ed de Bruijn stiekem het liefst een heel netwerk van luchtbruggen bouwen. Wat nog iets anders is dan luchtkastelen, want Ed is een aangename realist. Amsterdammer van geboorte, is hij eilander geworden, compleet met de directe eenvoud die Texelaars kenmerkt: tijdens een vergadering met directeuren en voorzitters 'met monden vol hete aardappels', stelde hij zichzelf voor als 'Directeur-havenmeester-grasmaaier. Had je ze moeten zien kijken!' Hij weet 'zijn' vliegveld te verkopen. Hij praat graag en veel, en 'p.r.' en 'dienstverlening' liggen hem voor in de mond. Maar vooral is hij gewoon gek van vliegen. Het Texelgevoel in de lucht.

SCHAPENWEI

Ed de Bruijn is één van die gelukkige mensen die van hun hobby hun beroep hebben gemaakt. 'Anders kan het ook niet.' Morgen wordt hij 45. „Maar de midlife-crisis heb ik al achter de rug." In 1964 werd zijn vader havenmeester op vliegveld Texel, toen nog „een schapenwei met een paar vliegtuigen." De man wilde per se, hoewel hij er in salaris op achteruit ging. Diezelfde bezetenheid kenschetst zijn zoon. Het liefst had hij beroeps-vlieger willen worden, maar Ed droeg een bril. Wel behaalde hij in 1970 zijn vliegbrevet en kwam hij in dienst bij het navigatiestation in Den Helder. In 1974 werd hij fulltime assistent van zijn vader. Toen die in 1983 met pensioen ging, nam Ed het over. „Ik woon hier achter het vliegveld. Dus het woon-werkverkeer, zo'n meter of twintig, is geen aftrekpost. Officieel zijn we ambtenaren. Maar we werken elk weekend. We zijn van acht tot acht bezig, en zondag vanaf 10 uur. We handhaven de orde en veiligheid op het vliegveld, bedienen de radio, verstrekken informatie over windkracht en -richting, controleren vliegplannen, zorgen dat er getankt kan worden. Daarnaast ben ik ook nog 'onbezoldigd douane-ambtenaar', waartoe ik officieel beëdigd ben." Is dat nodig dan? „Ja, sinds Schengen is er veel veranderd. Maar de marechaussee heeft nog altijd een tijdelijk kantoor in Oudeschild. Russische toe-

stellen werden altijd uitvoerig gecontroleerd. En er is ooit een dranksmokkel uit Duitsland opgerold."

VERGADER-CULTUUR

Zorgen dat de klanten terugkomen, het is zo ongeveer de rode draad in het bestaan van de havenmeester. „Zo zorgen we voor fietsen op het vliegveld. We boeken ook hotels en restaurants voor onze vliegers. Maar we zijn ook niet te beroerd voor schilderwerk, grasmaaien, en het doorspuiten van het drainagesysteem." Gedurende de jaren is het werk van de havenmeester ingrijpend veranderd. „Dit werk wordt steeds drukker door de papieren rompslomp. Daar ben ik tegenwoordig misschien wel zeventig procent van de tijd mee bezig. Door veranderende eisen, en die vergadercultuur die zolangzamerhand ziekelijke vormen begint aan te nemen. Liever ben ik met de praktijk

merendeels kleinere 'kisten'. „Ongeveer tien procent van wat hier komt is internationaal; meestal afkomstig uit Duitsland, Engeland, België, Frankrijk en Scandinavië. Dan is er nog het *off-shore*-verkeer met helicopters, die gewoonlijk uit Den Helder komen maar soms ook vanaf hier opstijgen. Dat is voor ons financieel interessant. Want vliegverkeer betaalt landingsgeld."

Wie gebruiken het vliegveld?

„Vliegscholen, de sportvliegerij, toeristen, rondvluchten, parachutespringen, zweefvliegers, milieudiensten, de politie, de kustwacht, maar ook zeehonden- en eidereendentellingen vinden vanuit de lucht plaats, luchtfotografie en het in kaart brengen van mosselbanken."

DAKOTA

We komen te spreken over de Dakota, het paradepaard van de Dutch

'De meeste mensen die hier komen, hebben al hun geld in dat vliegtuig gestopt. Vooral Engelsen hebben vaak geen cent te makken, en komen naar Texel met een tent achterin hun vliegtuig.'

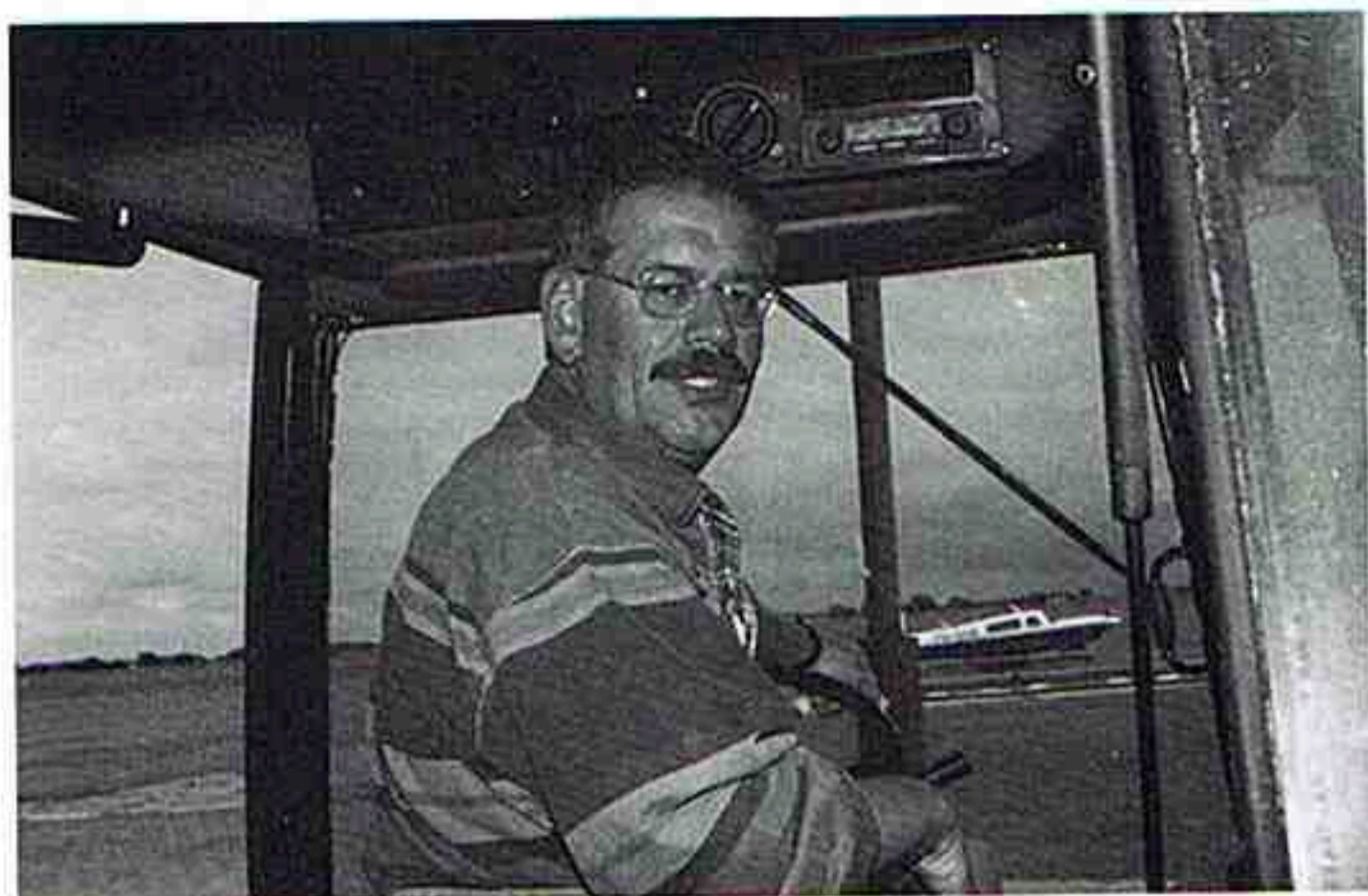
bezig. Dat is mijn lust en mijn leven. Eigenlijk zouden we er een mannetje bij moeten hebben. Maar in ieder geval is de exploitatie van dit vliegveld positief, als één van de weinige in Nederland." Hij zegt het met nauwelijks verholten trots.

TE ZWAAR

„Het vliegveld heeft een mooie, lange, harde grasbaan, met een drainagesysteem, want het kan niet te lang droog blijven." Op zo'n vliegveld kunnen natuurlijk niet al te zware toestellen landen. De richtlijn is dat er vliegtuigen tot zo'n zesduizend kilo mogen landen. „Een Fokker 50 weegt twintig ton en kan vijftig passagiers vervoeren. Daar moet even over gebeld worden." Buiten staan dan ook

Dakota Association, dat opsteeg van Texel Airport en verongelukte boven zee.

„Dat is de zwartste bladzijde uit mijn leven. De luchtvaart is een klein wereldje, en onze klanten zijn *personen*. Dus ik kende die mensen van de DDA. Het was het einde van de dag. Ik stond afscheid van ze te nemen, en even later hoorde ik die berichten over de radio. Nou, dat was duidelijk. Er moesten nog een paar toestellen weg. Dat is ook gebeurd." Hij zwijgt even. „Het loopt nog steeds als een rode draad door mijn werk heen. We hebben contact met de nabestaanden. Dat is ook omdat je dicht bij de mensen staat. Ik draag het altijd met me mee."



AMERIKA

Amerika is voor de havenmeester het ideale land, vooral omdat het zo ruim en vrij is. „De luchtvaart is daar wat het autoverkeer hier is. Eén van de mooiste dingen die ik ken, is in de winter toeren door Amerika. En ja, mijn vrouw en kinderen zuchten wel eens, als ze merken dat de route dan altijd langs vliegvelden en luchtvaart-musea loopt. Onlangs ging ik water-vliegen in Florida. „This guy is like a duck”, riepen ze daar, want ik deed niets anders dan vliegen en landen, vliegen en landen. Wat p.r. betreft heb ik veel van de Amerikanen overgenomen. In het restaurant hiernaast hebben ze nu voetpaden die er als kleine landingsbanen uitzien, en de serveersters lopen in vliegeniersuniform. Dat had ik allemaal eerst in Amerika gezien.”

In 1980 begon Airport Texel (lees Ed de Bruijn) met vliegshows. „Ik had zoiets gezien, en dacht: dat moeten wij ook kunnen. We organiseren er eens per drie jaar één. En het is een doorslaand succes. Er komen zo'n driehonderd vliegtuigen, en zo'n twintigduizend bezoekers. Wil je nou een toestel van de Nederlandse Luchtmacht, dan treed je in contact met de overheid. Maar we wilden ooit een Rus hebben, en hoe het nou precies zat weet ik niet, maar we belden gewoon met die piloot zelf. En het ging om een hoop geld natuurlijk. Na langdurig overleg werd er een con-

tract opgemaakt en faxten we wat heen en weer. Tot het laatste moment was het onzeker of hij zou komen. Maar uiteindelijk kwam hij. Man, dat was schitterend. Toen hij zo laag overkwam, heb ik wel een traantje weg moeten pinken.” Verbaasd kijk ik de man tegenover me aan. De ontroering van een vlieger.

KONING HOESSEIN

„We hadden ook een team uit Jordanië. Ik had blind een brief geschreven aan koning Hoessein. En verdomd, ik kreeg een keurige brief terug en ze waren er! Twee maanden na die show komt er weer een brief uit Jordanië: een uitnodiging. Wij met helikopters door Amman, etcetera. Dat soort dingen maak je mee. Maar ook nare dingen. Een Fokker 50 die hier komt voor zijn laatste vlucht. Die jongens staan daarna op straat.”

De Bruijn is niet meer te stoppen: „Ik werd ooit uitgenodigd in Moskou. Ik rook niet, ik drink niet, en ik ben getrouwd. Maar die gasten daar spoelden hun tanden na het poetsen met wodka, rookten als ketteren en wilden me opzadelen met 'girls'. Toen ik vriendelijk bedankte, riepen ze: 'die vent is niet goed!' Maar schitterend hoor: in 9,5 uur van Texel naar Moskou. Het Rode Plein, het Mausoleum. En later komen die Russen dan weer hier. Het kost allemaal handenvol geld, daarom probe-

ren we ons programma te koppelen aan andere Europese vliegshows. Volgend jaar juli komt er weer een show, en komende september beginnen we met de organisatie.” Hoeveel precies, wil hij niet zeggen, maar het kost „tienduizenden guldens.”

RIJKE STINKERDS

We maken een ronde over het terrein. Het is een compact geheel. Op een steenworp afstand van elkaar vindt men hier het vliegveld met de verkeerstoren, het restaurant met een vol terras in de zon, het onderhoudsbedrijf, de paraclub en het museum. In de hangars staan een trekker en twee brandweerauto's. „Gelukkig hebben we die maar één keer moeten gebruiken, toen er een reclamevliegtuigje in brand stond.” Op het veld ligt een zogenaamd seinenvierkant, dat de landingsrichting aangeeft. „De vlieger is zelf altijd verantwoordelijk. Er zijn vaste regels in de luchtvaart, zoals de voorrangregel voor landend verkeer boven startend verkeer, en er zijn bepaalde patronen die je moet vliegen om binnen te komen.” Staand naast de benzine- en kerosine-tanks vertelt Ed uit zijn hoofd waar de verschillende vliegtuigen vandaan komen, die op het oog kriskras verspreid over het veld staan. „Dat is een Duitser, die komt van Schiphol, dat is Lelystad.” In één van de hangars wordt het ruimtegebrek duidelijk. Een

vliegtuig dat er niet meer in paste is opgehangen.

Tegenover het restaurant, waar inderdaad serveersters met strepen op hun uniform over het als landingsbaan beschildeerde voetpad struinen, staat een Starfighter. „Die hebben we van de luchtmacht cadeau gekregen.” Ed houdt me staande. „Je denkt misschien: dit is alleen voor rijke stinckerds. Maar niets is minder waar. Tuurlijk, Willem-Alexander komt hier ook, en andere hoogwaardigheidsbekleders. Maar die behandelen we als normale mensen, en dat waarderen zij. De meeste mensen die hier komen, hebben al hun geld in dat vliegtuig gestopt. Vooral Engelsen hebben vaak geen cent te makken, en komen naar Texel met een tent achterin hun vliegtuig.”

MUSEUM

Dan komen we bij de trots van Ed: het luchtvaartmuseum. Hij vertelt dat het in 34 dagen en nachten door vrijwilligers op poten is gezet. „We bestaan zestig jaar. In 1937 openden de KLM een lijndienst Amsterdam- Texel. Tien jaar geleden organiseerden we een expositie, en nu is dat een permanent museum. En die Stichting Luchtvaartmuseum Texel trok in het eerste jaar zestienduizend bezoekers, wat ver boven verwachting was.”

Bij de entree van het luchtvaartmuseum wordt de bezoeker fijntjes gewezen op de mythe van Icarus. Hij die met vleugels van vogelveren vloog, maar zijn vaders raad in de wind sloeg om niet te dicht boven het water, en niet te dicht bij de zon te vliegen. Overmoedig steeg hij en steeg hij, maar door de hitte van de zon lieten zijn vleugels los en stortte Icarus jammerlijk in zee.

We lopen er doorheen. Achterin is een zaaltje waar mensen een film van de luchtshow kijken in vliegtuigstoelen. „Gekregen van Martin Schröder, van

MartinAir. Oh, kijk eens, daar komt, die Rus waar ik het over had!” Op het scherm scheert een straaljager loeihard en laag over de mensenmassa. En weer valt Ed de Bruijn even stil. We vervolgen onze tocht door het museum. Volgens de 'Zomerdienst 1938' kostte een tochtje Texel-Twente destijds f9,75. Er is veel materiaal over de oorlog, want rond het vliegveld is veel gevochten. De Duitsers legden verharde banen aan, die later weer vernield werden. Van het puin zijn huizen gebouwd. Er is een enorme maquette van de omgeving van het vliegveld in 1939. En tot slot is er de 'Vlijtsimulator'. „Vroeger heette het vliegveld *De Vlijt*, naar een boerderij die hier vroeger stond. Dus in plaats van een Flight-simulator hebben wij een Vlijtsimulator.”

RAAMPJE OPEN

Kriebelt het nooit, wil hij nooit weg, groter, mooier, verder? Naar Amerika? Enigszins cryptisch zegt hij: „Er zijn mogelijkheden geweest. Er speelt nu ook iets. Maar dan: mijn leeftijd. Er moet wel heel veel tegenover staan, wil ik hier weggaan. Thuis hebben we er wel discussies over, en mijn vrouw en kinderen zeggen altijd: voor ons hoeft het niet, verkassen. Ik werk me een slag in de rondte, en ik ben vergroeid met dit vliegveld.



Daarom zijn een 'normaal' werkritme en de hoogte van het salaris niet doorslaggevend.”

Dus hoe lang werkt hij hier nog? „In elk geval tot m'n vijftienvestigste, morgen dus”, buldert hij. „Nog twintig jaar is een lange tijd. Maar ik heb ook leuke nevenfuncties. Zo ben ik hoofdbestuurder van de vereniging van luchthavens, en dat is een hele eer, als je van zo'n klein vliegveld bent.”

„Het voordeel van zo'n klein vliegveld is dat je precies weet wat er speelt. En dat het op een eiland ligt, geeft extra charme. Er is wel wat meer wind ja, maar het zicht is helder. Het is geen probleem. Ik heb wel degelijk een Texelgevoel. Anders bleef ik hier niet zitten. Het leuke is: als je boven Texel zit, dan zie je pas dat het een eiland is. Zo maar wat rondvliegen, dat is voor mij na een drukke dag de perfecte ontspanning. Ik heb met een aantal vrienden een vijftig jaar oude *Ercoupe* gekocht. Raampje open, rondje Texel. Dan kan ik er weer even tegen. Beter kan niet.”

Joost Swanborn

OP EIGEN BENEN

Nederland heeft natuurlijk haar nationale luchthaven Schiphol, maar telt daarnaast nog vijf regionale, zo'n twaalf kleine en enkele militaire vliegvelden. Texel heeft haar NV Luchthaven Texel. Er zijn vier aandeelhouders: de Staat der Nederlanden heeft 66% in handen, en de rest is in het bezit van de gemeente, de provincie Noord-Holland en de Kamer van Koophandel. De bedoeling is dat het rijk er over twee jaar uitstapt en dat de overige aandeelhouders dan de zaak overnemen.