

DE LUCHTHAVEN ALS ATTRACTIE

DE ONTWIKKELING VAN NEDERLANDSE LUCHTHAVENARCHITECTUUR TIJDENS DE BEGINPERIODE VAN DE LUCHTVAART

IRIS BURGERS

▼ 1. Het stationsgebouw van de luchtzijde gezien, ca. 1928 (SAA, 30470 Archief van Luchthaven Schiphol)

Bij de aanvang van de Nederlandse luchtvaart vanaf 1907 was de vormgeving en ruimtelijke organisatie van luchthavens wereldwijd nog sterk in ontwikkeling. Zo bestond er nog geen uitgekristalliseerde typologie voor de architectuur van het meest kenmerkende luchthavengebouw: de terminal.¹ De typologie van de civiele luchthaven zoals we die vandaag de dag kennen, bestaat uit een of meerdere gebouwen voor gescheiden afhandeling van aankomende en vertrekkende passagiers en bagage in een vertrek- en aankomsthal, douane, kantoren en diverse ruimtes voor

personeel, wachtruimtes en restaurants, (taxfree)winkels en faciliteiten voor bezoekers en mensen die passagiers brengen en halen. Daarnaast bestaat de interne organisatie van een luchthaven in de meest basale vorm uit een scheiding in het gebouw in twee zones: de landzijde voor de douane, bereikbaar via de ingang van de luchthaven, en de luchtzijde na de douane, die uitzicht biedt op het platform met vliegtuigen en waar de vliegactiviteiten geconcentreerd zijn.

De ontwikkeling van de luchthaventypologie wordt in academische literatuur vooral verklaard vanuit veranderende eisen ten aanzien van de 'vervoersfunctie' van een luchthaven.² Daarin wordt namelijk gesteld dat elke technologische verandering in vliegtuigen of een toename van het luchtverkeer leidde tot aanpassingen in de landingsbanen, het terrein en de (passagiers)gebouwen. Hoewel dit grotendeels klopt, wordt een belangrijke factor over het hoofd gezien: de invloed van de 'plaatsfunctie' van de luchthaven op de architectuur en inrichting van het luchthaventerrein. De plaatsfunctie verwijst naar zaken die niet direct het luchtvervoer faciliteren, maar die wel onderdeel zijn van de luchthaven als geheel, zoals faciliteiten voor



bezoekers. De plaatsfunctie was bijzonder belangrijk in de vroege luchtvaartperiode, toen het vliegen voor de meeste mensen nog onbetaalbaar was. Om draagvlak voor de luchtvaart te creëren onder burgers, werden vliegvelden gepromoot als lokale attracties, en dit met groot succes.³ Deze plaatsfunctie is nooit expliciet uitgelicht in architectuurhistorische overzichten van luchthavenarchitectuur, terwijl er juist een directe relatie is tussen deze functie en de vormgeving van de luchthavengebouwen en hun omgeving.⁴ In dit artikel bespreek ik daarom het belang van de plaatsfunctie, hoe deze functie werd ingezet om de luchtvaart te populariseren en hoe dit gaandeweg luchthavenarchitectuur beïnvloedde.

Als casus behandel ik de ontwikkeling van de architectuur en het omliggende terrein van de terminal van luchthaven Schiphol in de periode 1920-1949. Schiphol zou uitgroeien tot de belangrijkste luchthaven van het land. De voorloper van de luchthaventerminal, het 'stationsgebouw', werd er vanaf de jaren twintig verschillende keren aangepast om aan de veranderende situatie te blijven voldoen. Die aanpassingen en uitbreidingen bieden inzicht in de socio-ruimtelijke betekenis van het gebouw.⁵ Het ontwikkelen van draagvlak voor de luchtvaart was in deze casus namelijk prominent aanwezig en werd destijds door de belangrijkste betrokkenen van Schiphol, de luchthavenorganisatie, de gemeente Amsterdam en de plaatselijke Kamer van Koophandel, omschreven als het creëren van 'luchtvaartgezindheid' onder burgers. Het concept van luchtvaartgezindheid is afkomstig uit de Verenigde Staten, waar het 'airmindedness' werd genoemd.⁶ In het kort hield luchtvaartgezindheid in dat mensen een zeer actieve, positieve houding ten aanzien van de luchtvaart hadden door zichzelf op de hoogte te houden van ontwikkelingen, bijvoorbeeld door het volgen van nieuws over de luchtvaart en het bezoeken van vliegvelden.⁷ In het discours rond luchtvaartgezindheid werd het hebben van kennis van luchtvaart ook regelmatig als voorwaarde genoemd voor het zijn van een 'moderne' burger.⁸

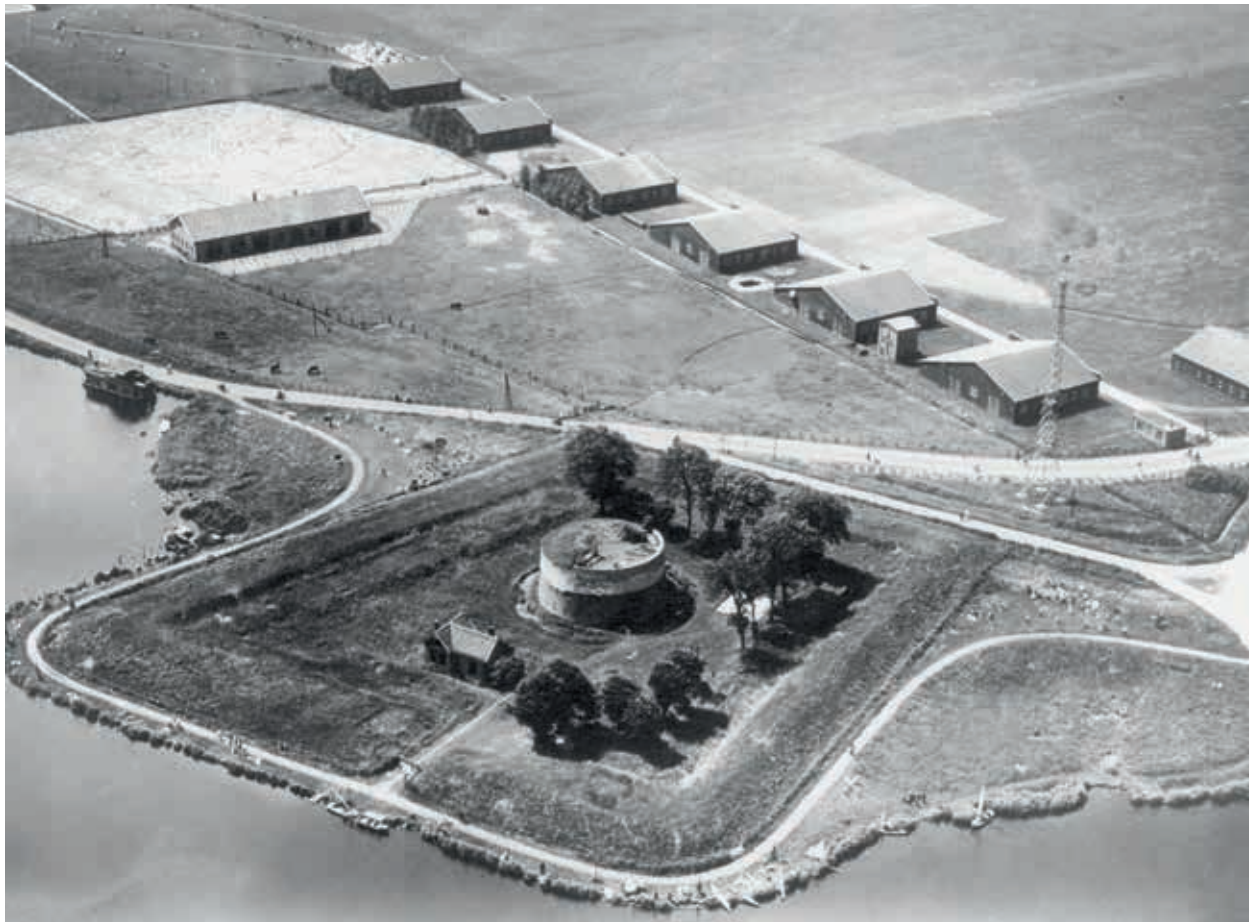
LUCHTVAARTGEZINDHEID

In 1907 werd de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVVL) opgericht, wat als het begin van de Nederlandse luchtvaart kan worden beschouwd.⁹ De Nederlandse overheid investeerde in eerste instantie in de luchtvaart voor defensiedoeleinden. Naar aanleiding van de dreiging van de Eerste Wereldoorlog werd op 1 juli 1913 de voorloper van de luchtmacht, de Luchtvaartafdeling van het leger (de LVA), opgericht op vliegveld Soesterberg.¹⁰ Dit eerste vliegveld bestond uit enkele houten gebouwen langs een heideveld. In de jaren erna werden er meer militaire vliegvelden aangelegd, waaronder vliegveld Schiphol in 1917.¹¹

De luchtvaarttechniek ontwikkelde zich in de jaren daarna dusdanig snel, dat er ook mogelijkheden ontstonden voor een Nederlandse civiele luchtvaart. Om dit van de grond te krijgen waren al enkele jaren luchtvaartingewijden actief, velen met een militaire achtergrond, om meer aandacht voor een burgerlijke luchtvaart te wekken.¹² Een van de initiatieven hiervoor was de succesvolle Eerste Luchtvaart Tentoonstelling Amsterdam (ELTA) in 1919, waar meer dan 500.000 mensen op afkwamen.¹³ Dit evenement bestond uit een tentoonstelling over internationale luchtvaart (technologie), vliegdemonstraties en rondvluchten. Het succes van de tentoonstelling creëerde momentum voor de oprichting van een nationale luchtvaartmaatschappij, de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederland en Koloniën (KLM), datzelfde jaar. Vervolgens werden er vanaf de jaren 1920 tot eind jaren 1930 vliegvelden verspreid over Nederland opgericht, zoals een civiele luchtvaartdienst op de militaire luchthaven Schiphol in 1920 en vliegveld Waalhaven bij Rotterdam in 1922 (afb. 2).¹⁴ Bij de oprichting van de burgerlijke luchthavendienst op Schiphol door de gemeente Amsterdam was het hele terrein nog eigendom van het Rijk en had het grotendeels nog een militaire functie tot het vliegveld geheel in eigendom werd overgedragen aan de gemeente in 1926.¹⁵

Ondanks alle lokale initiatieven was de toekomst van de Nederlandse luchtvaart nog heel onzeker. Voor de bouw en exploitatie van een lokale luchthaven waren substantiële financiële investeringen nodig, vliegen was nog niet rendabel en burgers moesten bereid zijn om in een vliegtuig te gaan zitten. Dit laatste was in de beginperiode nog niet vanzelfsprekend, omdat vliegen relatief duur (en oncomfortabel) was in vergelijking met vervoer per trein en schip.¹⁶ Bovendien kleefden er aan vliegen associaties van gevaar door regelmatig berichtgeving in kranten over vliegtuigongevallen en vanwege het militaire imago dat direct na de Eerste Wereldoorlog nog aan vliegtuigen verbonden was. Deze opstartproblematiek was echter niet uniek voor Nederland, maar kwam wereldwijd voor. In de Verenigde Staten, waar vliegen zich eerder ontwikkelde, werd er gaandeweg een aanpak uitgewerkt om draagvlak te creëren: Amerikaanse luchtvaartingewijden richtten zich op het stimuleren van *airmindedness* onder de bevolking.¹⁷ Die aanpak sloeg aan, want wereldwijd stelden promotoren van luchtvaart zichzelf de taak tot het ontwikkelen van wat in het Nederlands vertaald werd als 'luchtvaartgezindheid'.¹⁸

Om plaatselijke luchtvaartgezindheid te bevorderen, kregen luchthavens naast een vervoersfunctie een duidelijke 'plaatsfunctie', waarin ze zich ontpopten als lokale attracties om een dag door te brengen met het gezin, als een plek waar evenementen werden georganiseerd, zoals vliegdemonstraties of de aankomst van een bijzondere vlucht. Voor de plaatsfunctie was het



2. Luchthaven Schiphol met Fort Schiphol op de voorgrond, 1920 (SAA, Archief van Luchthaven Schiphol)

van belang om de luchthaven onder de aandacht van het publiek te brengen door middel van media, bijvoorbeeld door aankondigingen van evenementen in kranten en door journalisten uit te nodigen om het vliegspektakel te vangen in tekst, beeld en geluid. Zo waren (foto)journalisten in de periode tussen 1920 en 1967 zeer welkom op de luchtzijde van Schiphol, getuige de vele polygoonjournaals en persfoto's, zelfs op het platform dicht bij de vliegtuigen (afb. 3). De toegankelijkheid van de luchtzijde voor de pers veranderde met de opening van de uitbreiding van Schiphol in 1967, waarbij een architectonische scheiding de luchtzijde afsloot voor bezoekers.¹⁹ De toename van het aantal passagiers waarbij vliegen uitgroeide tot een vorm van massavervoer en het nieuwe type vliegtuig met straalmotoren maakte strengere veiligheidsmaatregelen en een functionele scheiding tussen mensen en luchtzijde noodzakelijk.

Schiphol werd doelgericht als attractie in de markt gezet door verschillende partijen die een direct of substantieel indirect belang hadden bij het succes van de luchthaven (afb. 4). Dit waren de gemeente Amsterdam, vanaf 1926 eigenaar van de luchthaven; de luchthavenorganisatie van Schiphol, met directeur U.M.F. Dellaert aan het roer; de KLM, omdat Schiphol samen met vliegveld Waalhaven de thuisbasis vormde

van de luchtvaartmaatschappij en ten slotte de Amsterdamse Kamer van Koophandel, die een nut zag in een lokale luchthaven voor de handel in de stad.²⁰ Zo werden er regelmatig evenementen georganiseerd om zoveel mogelijk publiek te trekken. Hiervan getuigen krantenberichten, persfotografie en polygoonjournaals. Een bekend voorbeeld is de KLM-deelname aan de luchtrace London-Melbourne, waarin KLM-vliegtuig de Uiver won in de handicapcategorie. Maandenlang werd de race via radio- en krantenberichten gevolgd. Zowel het vertrek als de terugkeer van de Uiver vond plaats op Schiphol, beide onder grote publieke belangstelling.²¹ Een goed voorbeeld van de educatieve aard van het luchtvaartgezindheids-offensief is de film *Hier luchthaven Schiphol* (1938), geregisseerd door Max de Haas. Deze film, gemaakt in opdracht van de Nederlandsche Vereniging voor Culturele Films namens de KLM en de gemeente Amsterdam, was gericht op het informeren van het grote publiek over de KLM als bedrijf, de luchtverbindingen over de wereld en de vele activiteiten die plaatsvonden op Schiphol.²²

HET EERSTE STENEN STATIONSGEBOUW (1928-1944)

Begin jaren 1920 bestond de gemeentelijke luchthaven uit een grasveld voor opstijgen en landen, enkele houten hangars en een houten restaurant aan de Schiphol-



3. Persfotografen aan de luchtzijde van Schiphol voor de aankomst van The Beatles, 1964 (foto Harry Pot, Fotocollectie Anefo, Nationaal Archief, CCo)

dijk dat werd geëxploiteerd door de KLM (afb. 2). Uit verslagen van raadsvergaderingen blijkt echter dat de outillage nogal te wensen overliet. Zo bleek vooral het landingsterrein een terugkerend probleem: de grond was te nat en te zacht voor het efficiënt landen en opstijgen en er was geen adequate verlichting om nachtlandingen veilig uit te voeren.²³ Ook de infrastructuur rond Schiphol was gebrekkig en herhaaldelijk onderwerp van discussie in gemeenteraadsvergaderingen.²⁴ De gemeente was in deze periode nog niet bereid om de nodige financiële investeringen te doen, omdat het Rijk eigenaar was het terrein. Dit veranderde direct na de overdracht van het vliegveld aan de gemeente in 1926.

In het gemeentelijk verslag over de overdracht van Schiphol wordt het voornemen tot uitgebreide verbetering en aanpassing van de luchthaven beschreven, waaronder de wens tot het oprichten van een 'centraalgebouw'.²⁵ Na de overdracht in september 1926 werd dit voornemen omgezet in een plan voor de bouw van een 'stationsgebouw'.²⁶ Dit gebouw bevatte toen nog uitsluitend faciliteiten voor de vervoersfunctie. Na

oplevering van dit stationsgebouw zouden aanpassingen en uitbreidingen volgen die de plaatsfunctie van de luchthaven ruimtelijk zouden verankeren en die uiteindelijk onderdeel werden van de architectuurtypologie van de luchthaventerminal.

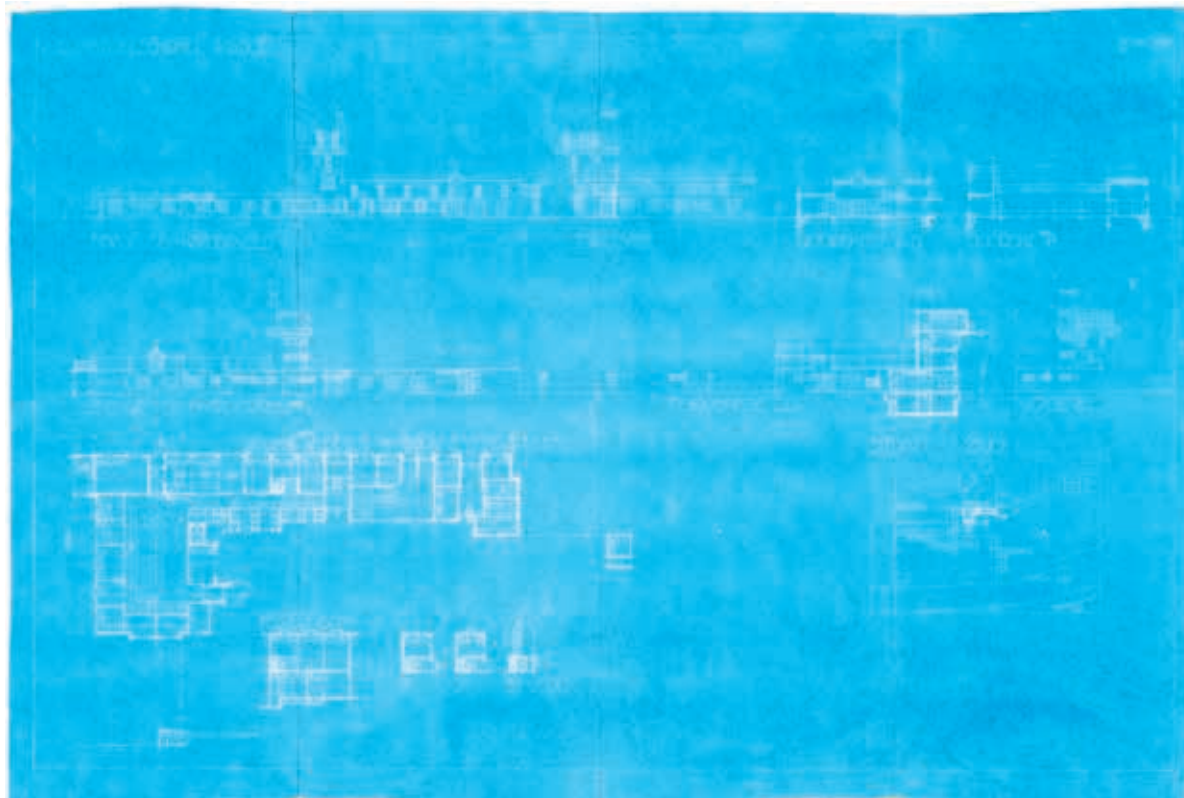
Na het besluit van BenW om een permanent stationsgebouw te bouwen, werd de opdracht voor het ontwerp ervan formeel verstrekt aan Publieke Werken (PW). In werkelijkheid waren PW en de luchthaven al eerder dat jaar in onderhands overleg over het toekomstige gebouw, zo blijkt uit correspondentie tussen de directeur van de luchthaven, Jan Dellaert en jhr. ir. J.E. van Heemskerck van Beest, ingenieur bij de afdeling Havenwerken en Utiliteitsbouw.²⁷ Het vroegste architectonische bewijs hiervan is een blauwdruk van PW gedateerd 21 juni 1926, dus voor het officiële besluit door B en W.²⁸ Hoewel de vormgeving van de gevels en de exacte invulling van de ruimtes op de plattegrond nog enigszins zouden wijzigen, is de hoofdvorm al duidelijk herkenbaar (afb. 5). Op de ontwerptekeningen staat de architect niet expliciet genoemd, wat nor-

maal was voor de manier van werken van de dienst. Het is aannemelijk dat in ieder geval Heemskerck van Beest en architect Albert Boeken (1891-1951) betrokken waren bij het ontwerp. Boeken was van 1919-1926 werkzaam bij Publieke Werken. Zijn archief in het Nieuwe Instituut bevat een plattegrond van het stationsgebouw gedateerd in 1926. Bovendien wordt dit genoemd als onderdeel van het oeuvre van Boeken in een in memoriam in *Forum*, waarvan hij tussen 1947 en 1951 redactielid was.²⁹ Op 11 juli 1927 publiceerde de gemeente het bestek met voorwaarden openbaar ten behoeve van de open aanbesteding voor de bouw van het stationsgebouw (afb. 5). Deze opdracht ging naar aannemer C. Geyslswijk in Amsterdam.³⁰ De bouw begon in 1927 en werd voltooid in juni 1928 (afb. 1 en 7).³¹

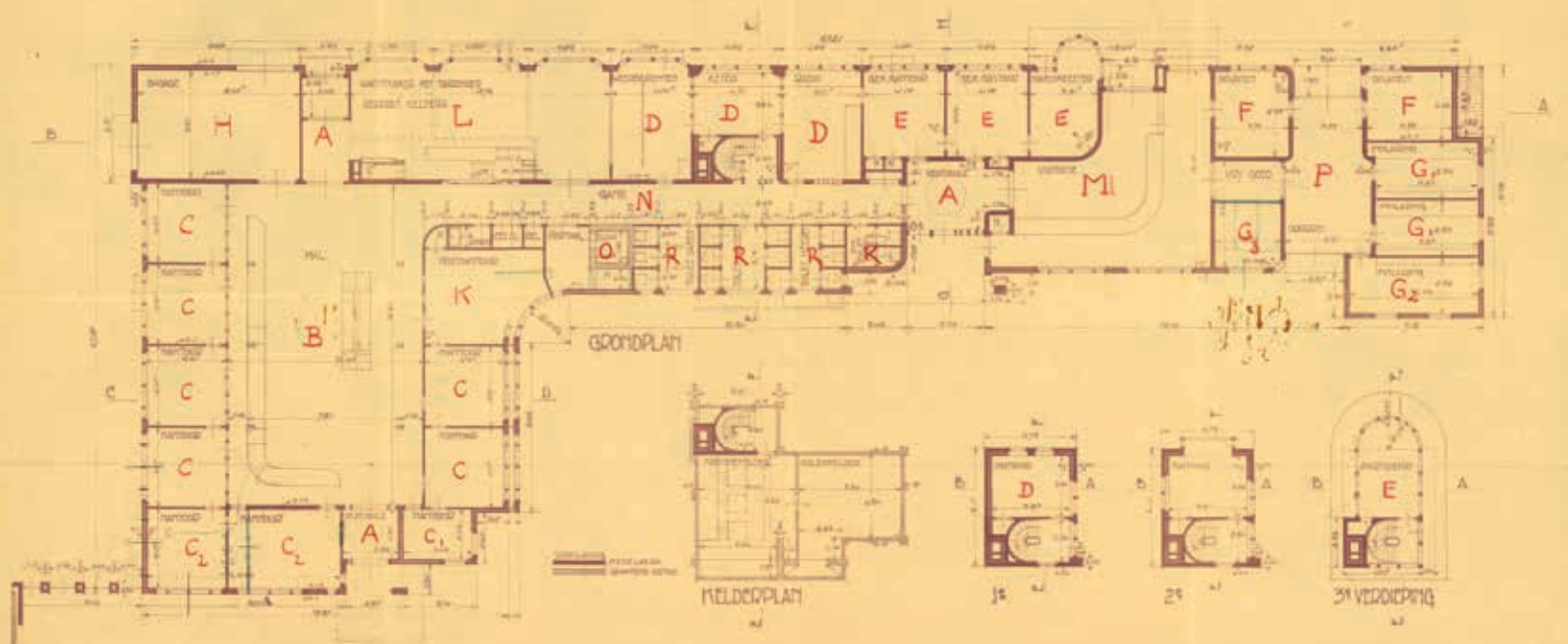
De definitieve plattegrond van het stationsgebouw toont een L-vorming gebouw met ruimten voor kantoren voor de luchthavenorganisatie, luchtvaartmaatschappijen en luchtverkeersleiding, een restaurant/wachruimte, vertrekhal en een hal voor douane en bagage. In het bestek zijn de lengtematen van de gevels aangegeven: de noordwestgevel, de buitenste kant van de L aan de luchtzijde, had een lengte van meer dan 67 meter. De zuidwest georiënteerde gevel, waarin de vertrekhal was gelegen (ruimte B op afb. 6), was ruim 27 meter lang en de noordoostgevel was bijna 13 meter.³² De voor bezoekers belangrijkste ruimte was het restaurant met terras op de begane grond, grenzend aan het platform waar de vliegtuigen stonden opgesteld en de luchtbewegingen plaatsvonden (afb. 6). De meeste



4. Advertentie voor een bezoek aan Schiphol, ca. eind jaren 1930 (SAA, 1323 Archief van de Dienst Luchthaven Schiphol en rechtsvoorgangers)



5. Blauwdruk van het Stationsgebouw Schiphol, 21 juni 1926 (SAA, 1323 Archief van de Dienst Luchthaven Schiphol en rechtsvoorgangers, nr. 636)



6. Definitieve plattegrond van het stationsgebouw behorend bij het bestek, 1927 (SAA, 1323 Archief van de Dienst Luchthaven Schiphol en rechtsvoorgangers, nr. 636)

7. Het stationsgebouw vanaf de landzijde gezien, ca. 1929 (SAA, 30470 Archief van Luchthaven Schiphol)



ramen in het gebouw bevonden zich in het oorspronkelijke ontwerp al aan deze luchtzijde, met extra grote ramen in het restaurant. In het ontwerp werd zodoende al direct rekening gehouden met het belang van goed zicht hebben op het spektakel aan de luchtzijde van de luchthaven. Deze combinatie van een speciale wachtruimte met grote ramen om uit te kijken op de vliegtuigen is tot op vandaag de dag een belangrijk onderdeel van de luchthaventypologie.³³ Voor het restaurant werd een terras aangelegd, gescheiden van het platform door een lage muur. Een dakterras was ook al aanwezig op de eenlaagse zijde, vanaf de luchtzijde gezien links van de luchtverkeerstoren (afb. 8).

AANPASSING EN UITBREIDING

Tijdens de jaren twintig groeide Schiphol uit tot een ware attractie. In 1928 gaf de gemeenteraad daarom goedkeuring voor aanpassingen van het omliggende terrein die vooral met de plaatsfunctie van de luchthaven te maken hadden.³⁴ Zo zorgden de vele bezoekers van de luchthaven ervoor dat de Schinkeldijk, de enige toegangsweg, in de weekenden en op speciale dagen overbelast raakte, wat leidde tot onwenselijke verkeerssituaties en opstoppingen. Dit werkte ook belemmerend voor passagiers, die hierdoor de luchthaven niet efficiënt konden bereiken of verlaten.

Bovendien werd door de gemeenteraad besloten tot deze aanpassingen met het oog op de verwachte drukte door de Olympische Spelen die in 1928 in Amsterdam zouden worden gehouden. Om de bereikbaarheid te verbeteren, besloot de gemeente om een 'ruim' parkeerterrein voor auto's en een tweede toegangsweg aan te leggen naar de toegangspoort, die dagbezoekers scheidde van passagiers.³⁵

Hoewel de bezoekersaantallen van de luchthaven tot 1929 nog niet werden bijgehouden, werd er regelmatig in verslagen melding gemaakt van toenemende interesse. Zo staat er in het jaarverslag van Schiphol van 1927 onder het kopje 'Schiphol als ontspanningsoord' de volgende opmerking: 'Ook als ontspanningsoord bleef Schiphol zich verder ontwikkelen. Het buitengewoon groot aantal passagiers op rondvluchten is wel het beste bewijs hoe groot dit jaar de publieke belangstelling voor de dagelijkse havenbeweging en voor de pleziervluchten op Zondagen is geweest. Voorts werd de luchthaven bezocht door vele Verenigingen en scholieren, welke bezoeken, vooral die van de schoolgaande jeugd, van betekenisvolle opvoedende waarde moet worden beschouwd.'³⁶ Hieruit blijkt dat de luchthavenorganisatie zichzelf soms een educatieve rol toebedeelde om de luchtvaartgezindheid van mensen te bevorderen.

8. Het stationsgebouw vanaf de landzijde gezien, ca. 1929 (SAA, 30470 Archief van Luchthaven Schiphol)



In de vooroorlogse maandrapportages en jaarverslagen van Schiphol werd met bezoekers steevast bedoeld op dagbezoekers, namelijk personen die betaalden voor toegang tot de luchthaven. De luchthaven maakte daarbij geen onderscheid tussen verschillende typen bezoekers die mogelijk andere behoeften hadden, zoals mensen die passagiers kwamen uitzwaaien. De enige andere voorziening die destijds bedoeld was voor niet-dagbezoekers was parkeergelegenheid voor mensen die passagiers kwamen brengen of halen. Dit hing vooral samen met de noodzaak om de circulatie van verkeer en personen op de luchthaven efficiënt te organiseren. Pas na de Tweede Wereldoorlog, met de bouw van het semipermanente stationsgebouw, kwam er meer aandacht voor differentiatie van de verschillende groepen luchthavenbezoekers en hun behoeften.³⁷

De gestage aanloop van bezoekers leidde ertoe dat er in 1928 door de luchthaven een voorstel werd ingediend bij B en W voor het heffen van toegangsgeld voor de luchthaven. Bezoekers konden tegen betaling van 15 cent het stationsgebouw betreden en tegen bijbetaling van nog eens 15 cent een rondleiding krijgen over de luchtzijde, om vliegtuigen van dichtbij te zien. Deze prijs werd vastgelegd in bepalingen van de gemeente

Amsterdam, waarin ook voorwaarden werden omschreven. Deze bepalingen werden tussen 1929 en 1938 regelmatig uitgebreid.³⁸ Door een gedeelte van de luchthaven formeel open te stellen voor het publiek tegen betaling, werd hiermee een belangrijke bron van inkomsten aangeboord.³⁹ Na goedkeuring datzelfde jaar werd het luchthaventerrein afgerasterd en werd er een toegangshek met portiersloge gebouwd (afb. 9). Ook werd er aandacht besteed aan het aanzicht van het terrein, onder andere door meer delen te bestraten en te beplanten.⁴⁰

Tussen 1928 en 1934 namen de passagiers- en bezoekersaantallen zozeer toe dat de luchthaven een uitbreiding van het stationsgebouw noodzakelijk achtte, waartoe de gemeente in 1935 besloot.⁴¹ Het uitbreidingsplan laat enkele belangrijke ontwikkelingen zien die later een vast onderdeel van de luchthaventypologie zouden worden: een gescheiden 'flow' van passagiers en bezoekers en bijkomende faciliteiten voor bezoekers en wachtende passagiers. Zo werd de wachtruimte inclusief het restaurant vergroot van 140 m² naar 300 m². En werd er een dakrestaurant geplaatst boven op het bestaande restaurant, uitsluitend bestemd voor bezoekers (afb. 10).⁴² Deze opbouw werd als volgt omschreven: '[...] toegang tot dit terras zal wor-

9. De portiersloge aan de landzijde, ca. 1929 (SAA, 30470 Archief van Luchthaven Schiphol)





10. Het dakrestaurant op het bestaande restaurant met uiterst rechts de trap die leidde tot het terras aan de luchtzijde, ca. 1938 (SAA)

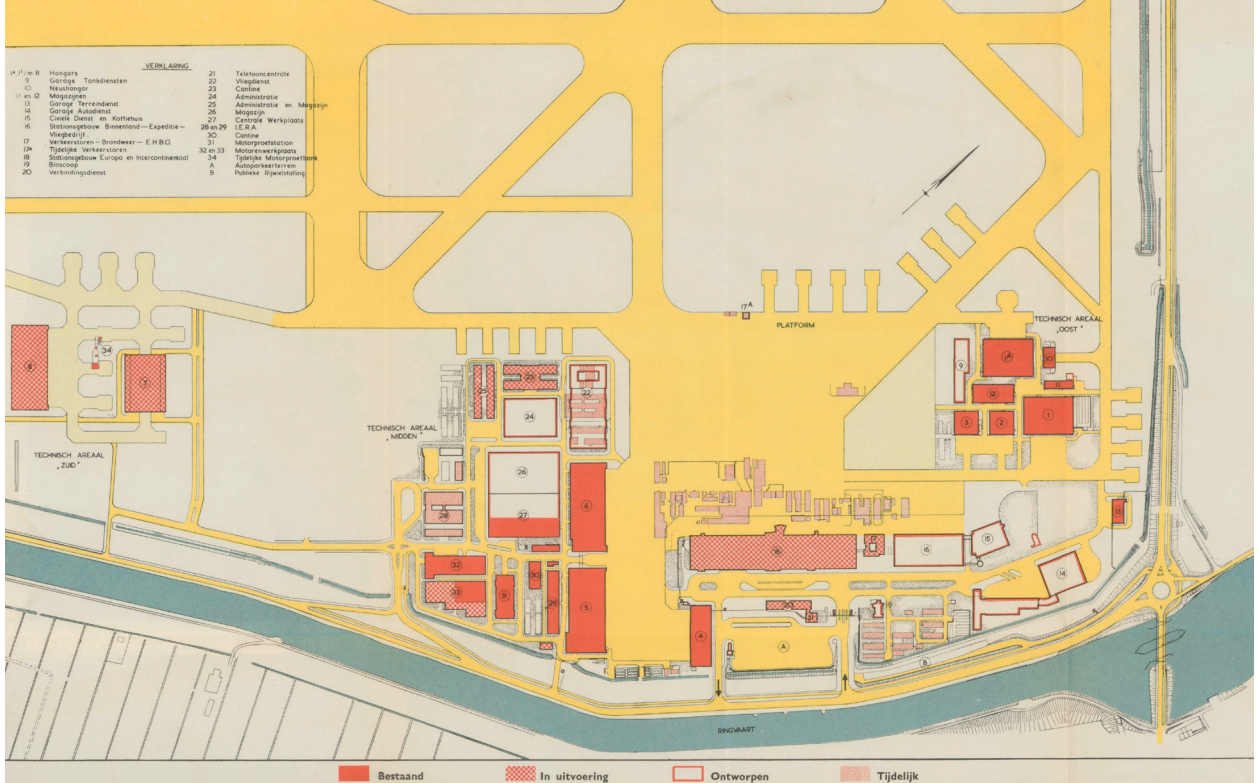
den verkregen langs twee trappen, waarvan de eene uitkomt op het stationsplein en de andere op het betonnen platform vóór het stationsgebouw. De bezoekers kunnen het terras dus bereiken, zonder dat zij door het stationsgebouw behoeven te gaan. Wij vestigen er hierbij de aandacht op, dat het in onze bedoeling ligt, het dakrestaurant uitsluitend voor bezoekers, het restaurant in het stationsgebouw uitsluitend voor luchtreizigers en hun begeleiders open te stellen. Bezoekers en passagiers zullen dus van elkander worden gescheiden, hetgeen noodzakelijk wordt voor een goede gang van den dienst in het stationsgebouw.⁴³ Hieruit blijkt dat het door de groei van het luchtverkeer noodzakelijk was geworden om voor het eerst stromen van mensen architectonisch te scheiden.

In 1935 begonnen de werkzaamheden voor de uitbreiding van het stationsgebouw en werd het terras aan de luchtzijde ter hoogte van het wachtruimte/restaurant ook vergroot. De populariteit van Schiphol als attractie bleef tijdens de jaren 1930 aanzienlijk stijgen.⁴⁴ Vanwege die toename werd hetzelfde terras nogmaals uitgebreid in 1938.⁴⁵ Het vernieuwde stationsgebouw was gereed in 1936 en zou tot 10 mei 1940 voor bezoekers toegankelijk zijn, zoals blijkt uit maandverslagen van de luchthaven. Op 13 april werd de staat van beleg afgekondigd voor Schiphol, met als gevolg dat de KLM-rondleidingen over het platform werden gestaakt. Er werden echter wel nog beperkt bezoekers toegelaten tot het stationsgebouw. Op 10 mei 1940 namen de Duitse bezetters na een bombardement de

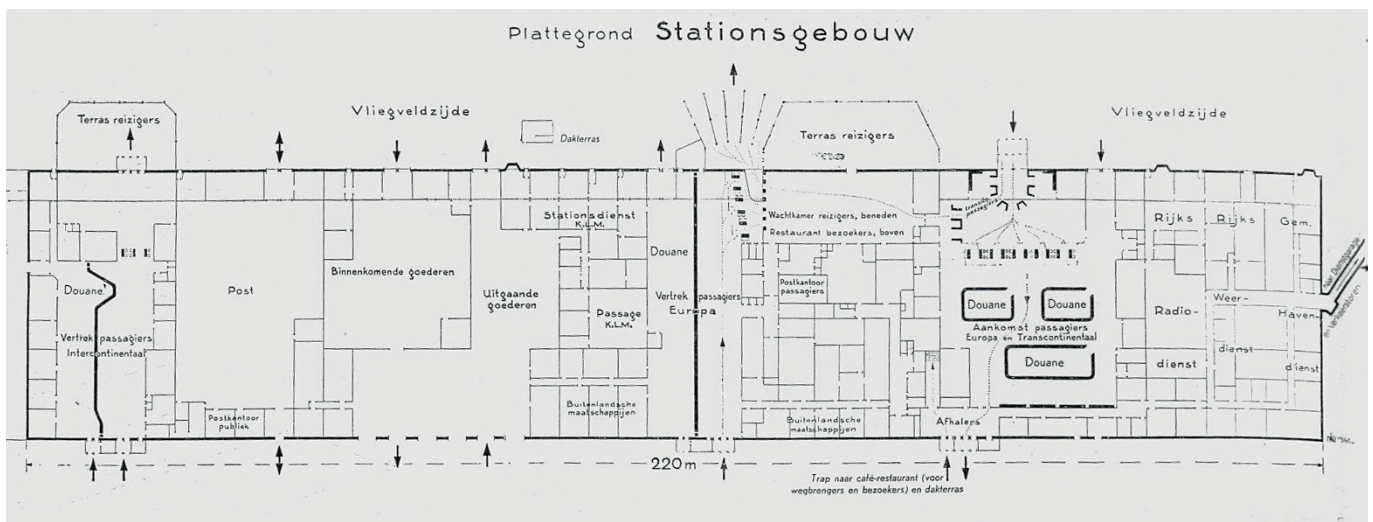
luchthaven in, die daardoor tot nader order niet meer toegankelijk was. Vanaf dat moment tot de bevrijding stopten de maandrapportages.⁴⁶ Het gebouw werd compleet verwoest door verschillende luchtbombardementen in september 1944. De luchthaven werd daarna verlaten en hierdoor kon de voormalige luchthavendienst de schade aan het terrein opnemen.⁴⁷ Zo was er direct na de bevrijding al een duidelijk beeld van wat er moest gebeuren in het geval dat Schiphol aangewezen zou worden voor wederopbouw.

HET 'SEMI-PERMANENTE' STATIONSGBOUW (1949)

In juni 1945 werd Schiphol door de rijksoverheid aanvankelijk aangewezen als 'noodvliegveld' en later dat jaar ook als 'wereldluchthaven' van Nederland, de hoogste klasse luchthaven volgens een toen nieuwe internationale standaard.⁴⁸ Deze laatste aanwijzing zou leiden tot het definitieve overheidsbesluit in 1948 om Schiphol als nationale luchthaven te ontwikkelen.⁴⁹ De luchthavenorganisatie maakte datzelfde jaar in samenwerking met de gemeente Amsterdam een uitbreidingsplan om Schiphol als de grootste luchthaven van Nederland voor de toekomst gereed te maken. Hierbij werd besloten tot verplaatsing van de luchthavenactiviteiten naar een nieuwe locatie, Schiphol-Centrum, omdat de oude locatie te krap was voor de nieuwe ambities. Bovendien kon een tijdelijke versie van de luchthaven operationeel zijn op Schiphol-Oost gedurende de bouw van het nieuwe Schiphol verderop. Direct na het overheidsbesluit werd met de wederopbouw van



11. Het tijdelijke gebouwencomplex op Schiphol-Oost, mei 1948 (Dienst der Gemeente-Handelsinrichtingen en Dienst der Publieke Werken Amsterdam, 'Luchthaven Schiphol. Plan voor Uitbreiding', Amsterdam, 1949)



12. Plattegrond van de begane grond van het semipermanente stationsgebouw, 1948 (H.A.M.C. Dibbits, 'Stationsgebouwen', *Bouw. Centraal weekblad voor het bouwwezen* 3 [1948], monografie luchthavens)

Schiphol-Oost begonnen, in twee fasen. De eerste fase betrof Schiphol als noodvliegveld, waarin het herstel van het landingsbanenstelsel prioriteit kreeg en dat vervolgens op 28 juli 1945 in gebruik werd genomen.⁵⁰ Houten barakken deden dienst als kantoren en als opvang voor passagiers, een echo van de eerste voorziening op de luchthaven van 1920. De tweede fase betrof de wederopbouw van het hele areaal van de luchthaven op Schiphol-Oost, inclusief vrachtgebouwen, een nieuwe verkeersstoren en een stationsgebouw, dat vanwege de tijdelijke status vooral snel en eenvoudig moest kunnen worden gerealiseerd (afb. 11).⁵¹ Vanaf 17 mei 1949 draaide Schiphol-Oost weer op volle kracht met de opening van stationsgebouw 'Buitenland', door

de luchthavenorganisatie stevast aangeduid als het 'semi-permanente stationsgebouw', dit om onderscheid te maken met de toekomstige luchthaven op Schiphol-Centrum (afb. 12).

Het tijdelijke stationsgebouw was het laatste stationsgebouw dat door PW werd ontworpen. Vanwege de status van Schiphol als nationale luchthaven en de bijkomende financiële investeringen die nodig waren voor de uitbreiding ervan, kwamen de gemeente Amsterdam en het Rijk na overleg overeen dat Schiphol een nieuwe bestuursvorm moest krijgen. Hierin droeg het Rijk de grootste financiële last, maar had het als grootaandeelhouder ook medezeggenschap in de toekomstige ontwikkeling. In 1958 werd Schiphol een



13. Het semipermanente stationsgebouw, jaren 1950 (SAA, 30470 Archief van Luchthaven Schiphol)

naamloze vennootschap en zou er voor alle bouwprojecten daarna geen gebruik meer worden gemaakt van Publieke Werken, omdat de luchthaven niet meer onder de verantwoordelijkheid van de gemeente viel. Vanaf dat moment werden er voor bouwprojecten zelfstandige architecten aangetrokken, onder wie Marius Duintjer voor de terminal van het nieuwe Schiphol, dat in 1967 zou openen.

Direct na de aanwijzing van Schiphol als noodluchthaven in juni 1945 kreeg PW de opdracht voor het ontwerp van een 'semi-permanent' stationsgebouw, dat in december al vergevorderd was.⁵² Voor de constructie koos PW voor een staalskelet, waardoor het mogelijk was om meer glas in de gevel toe te passen. De nieuwbouw kenmerkt zich door de zeer open glazen gevels aan de luchtzijde van het gebouw en een lagere, meer gesloten bakstenen gevel aan de landzijde, wat vergelijkbaar is met het gebouw uit 1928 (afb. 14). Vanwege de wederopbouw en de schaarste aan bouwmaterialen was de materiaalkeuze echter beperkt.⁵³

Het nieuwe stationsgebouw had een lengte van 220 meter, was 45 meter diep en bestond uit drie bouwlagen: de begane grond, een eerste verdieping en daarop een dakrestaurant. De begane grond had het grootste oppervlak, want de eerste verdieping en het restaurant

besloegen slechts een middengedeelte van de begane grond en waren bovendien getrappt, vanaf de luchtzijde gezien (afb. 13). Op de begane grond waren de vertrek- en aankomsthallen ondergebracht, waar de complete verkeersfunctie werd afgehandeld. De begane grond bestond uit aparte vertrekhallen en wachtruimte-restaurants voor reizigers met intercontinentale en Europese bestemming en een aankomsthal met douane en bagageafhandeling (afb. 12).

Terwijl het vooroorlogse stationsgebouw meerdere keren was verbouwd en aangepast om bezoekers meer plek te bieden, werd in dit nieuwe ontwerp direct rekening gehouden met de plaatsfunctie die de luchthaven had voor bezoekers. De capaciteit qua aantal zitplaatsen van de passagiersruimtes was in dit gebouw zelfs iets minder dan die voor bezoekers. Wachtruimte-restaurant Europa had 335 zitplaatsen en 12 zitplaatsen in een bar genaamd 'Op de valreep'. Verder was er een terras van 100 zitplaatsen en een vip-wachtruimte met 15 zitplaatsen. Wachtruimte-restaurant ICA (Intercontinentaal) bood daarnaast 146 zitplaatsen en het terras ervan nog eens 102 zitplaatsen. In 1955 werd begonnen aan een verbouwing van ICA tot 380 zitplaatsen voor het restaurant en 130 voor het terras.⁵⁴ Voor bezoekers werd meer ruimte begroot. Zo was de eerste



14. Zicht op het semipermanente stationsgebouw, jaren 1950 (KLM Aerocarto, foto AVIODROME Lelystad)

verdieping op het middengedeelte van het stationsgebouw geheel voor bezoekers bestemd: restaurant Aviorama bood 192 zitplaatsen en bar/bodega The Brainbox had 47 zitplaatsen en een solarium van 112 zitplaatsen. Vervolgens was er nog meer ruimte voor bezoekers op de tweede verdieping, in het dakcafé De Wijde Blik, met 192 zitplaatsen en een terras van 148 zitplaatsen. Dan was er nog een terras en dakpromenade met nog eens 250 zitplaatsen en op dezelfde verdieping was Café 't Paviljoen met 200 zitplaatsen en een terras van 450 zitplaatsen.⁵⁵ In totaal dus 1591 zitplaatsen voor bezoekers tegen 972 zitplaatsen voor passagiers (de uitbreiding van restaurant ICA meegenomen).

Uit de vergelijking van capaciteit voor zowel reizigers als bezoekers van de luchthaven blijkt dat de plaatsfunctie van meet af aan werd verankerd door de uitgebreide bezoekersfaciliteiten in het stationsgebouw, maar ook vooral door de wandelpromenade die langs de gehele luchtzijde van het gebouw doorliep tot aan de luchtverkeerstoren (afb. 15). Toegang tot de promenade, die via een trap vanaf de landzijde kon worden betreden, was bedoeld voor bezoekers en mensen die passagiers kwamen halen of brengen. Vanaf de promenade hadden bezoekers bovendien toegang tot het dakrestaurant.

Het semipermanente stationsgebouw heeft uiteindelijk niet de geplande tien, maar achttien jaren dienstgedaan. Na de Tweede Wereldoorlog nam zowel het luchtverkeer als de plaatsfunctie van Schiphol toe, met als gevolg dat ook dit gebouw meerdere keren werd aangepast en uitgebreid. In 1955 ontving Schip-

hol zelfs meer dan één miljoen bezoekers, die tot de opening van het nieuwe Schiphol in 1967 nog steeds betaalden voor entree tot de luchthaven.⁵⁶ In de nacht van 7 mei 1967 verplaatste de luchthavenoperatie zich van Schiphol-Oost naar Schiphol-Centrum, waarbij het semipermanente gebouw werd verlaten.

CONCLUSIE

In de vooroorlogse periode werd het vliegveld wereldwijd ingezet als attractie voor de luchtvaart en dat had ook zijn weerslag op de gebouwen van de luchthaven die bezoekers en passagiers faciliteerden. Omdat de luchtvaart vooral zichtbaar was aan de kant waar de vliegtuigen stonden opgesteld en waar het opstijgen en landen kon worden gadeslagen, kreeg deze zijde een bijzondere betekenis. In de architectuur werd dit gaandeweg steeds nadrukkelijker vertaald door de toevoeging van grote raamopeningen, balkons, (dak)terrassen en verhoogde wandelpromenades. Deze elementen waren niet vanaf het begin prominent aanwezig, maar ontwikkelden zich, zoals de casus van Schiphol laat zien, in nauwe samenhang met het gebruik en de rol van het luchthavengebouw in het stimuleren van luchtvaartgezindheid. De kennis die voor de Tweede Wereldoorlog werd opgedaan, werd bij de wederopbouw van Schiphol direct toegepast en leidde ertoe dat in de ontwerpen een prominentere plek werd ingeruimd voor de groeiende stroom bezoekers en luchtvaartenthousiasten. Daarmee slaagde men erin om mensen door middel van architectuur nadrukkelijker dichterbij de ervaring van het vliegen te brengen. De expliciete aandacht voor aantrekkelijke, op waarne-



15. Het semipermanente stationsgebouw gezien vanaf de landzijde, jaren 1950 (SAA, 30470 Archief van Luchthaven Schiphol)

ming en deelname aan het luchthavenbedrijf gerichte ruimtes voor bezoekers, wijst op de omarming van de opkomende vrijetijdscultuur in een omgeving met grote aantrekkingskracht. De casus van Schiphol toont aan dat luchthavengebouwen door de ontwikke-

ling van de plaatsfunctie in deze periode een belangrijke sociaal-culturele betekenis ontwikkelden voor de lokale bevolking en, na de oorlog, ook voor heel Nederland.

NOTEN

- 1 W. Voigt, 'From the hippodrome to the aerodrome. From the airstation to the terminal: European airports, 1909-1945', in: J. Zukowsky, *Building for air travel. Architecture and design for commercial aviation*, München/New York/Chicago 1996, 27-50; W. Voight, 'The birth of the terminal. Some typological remarks on early airport architecture in Europe', in: B. Hawkins, G. Lechner en P. Smith (red.), *Historic airports. Proceedings of the International L'Europe de l'air Conferences on Aviation Architecture*, Londen 2005, 11-22; H. Pearman, *Airports. A Century of Architecture*, Londen 2004.
- 2 Voigt 1996 en Voigt 2005 (noot 1); K. Bosma, 'European airports, 1945-1995. Typology, psychology and infrastructure', in: Zukowsky 1996 (noot 1), 51-68; K. Bosma, 'In search of the perfect airport', in: A. von Vegesack (red.), *Airworld. Design and architecture for air travel*, tent.cat. Weil am Rhein (Vitra Museum) 2004, 36-81; Pearman 2004 (noot 1); R. Stewart, *The evolution of airport design*, Londen/New York 2024.
- 3 J.J. Corn, *The winged gospel. America's romance with aviation*, Baltimore/

- Londen 1983. Er bestaat nog weinig literatuur die deze rol onderzoekt. Met name geograaf Peter Adey heeft hier een bijdrage aan geleverd, echter wel vanuit zijn disciplinaire lens: P. Adey, 'Airports and air-mindedness. A pacing, timing and using the Liverpool airport, 1929-1939', *Social & Cultural Geography* 7 (2006) 3, 343-363; P. Adey, 'Airports, mobility and the calculative architecture of affective control', *Geoforum* 39 (1) 2008a, 438-451, doi.org/10.1016/j.geoforum.2007.09.001; P. Adey, 'Architectural geographies of the airport balcony. Mobility, sensation and the theatre of flight', *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography* 90 (2008b) 1, 29-47.
- 4 De enige architectuurhistoricus die elementen bespreekt die te maken hebben met de plaatsfunctie is Voight 1996 (noot 1) 38; 2005 (noot 1), 15. Zo benoemt hij in beide artikelen voorbeelden van gebouwen of onderdelen van gebouwen die bedoeld waren om toeschouwers te faciliteren.
 - 5 Zie voor meer voorbeelden van deze invalshoek: D. Arnold en A. Ballantyne, *Architecture as experience. Radical change in spatial practice*, Londen/New York 2004.
 - 6 Corn 1983 (noot 3). In contemporaine

- bronnen werd het begrip soms expliciet gedefinieerd. Een voorbeeld hiervan is een artikel uit 1936 in het omroepblad van de Katholieke Radio Omroep, waarin luchtvaartgezindheid als volgt wordt omschreven: '[...] belangstelling in hetgeen er te doen is op luchtvaartgebied, een belangstelling voornamelijk van platonische aard, hierin bestaande, dat men in krant en tijdschrift en aan de radio alles volgt, wat er over de luchtvaart wordt verteld, dat men misschien geabonneerd is op een of ander luchtvaartperiodiek en af en toe een luchtvaartboek koopt, dat men wanneer men er tijd en gelegenheid toe vindt, eens een vliegveld bezoekt en, *summa summarum*, wel eens een rondvlucht of zelfs luchtreis heeft gemaakt.' P.R.O. Peller, 'De k.r.o. Luchtlijn. Vliegspor, luchttoerisme, kleine luchtvaart', *Katholieke radiogids. Officieel orgaan van den Katholieken Radio-Omroep en den Nederlandschen Bond van RK Radiovereenigingen* 12 (548), 27 juni 1936, 8. P.R.O. Peller was het pseudoniem van Eddy Franquinet, een jurist en journalist met een uitgesproken interesse in luchtvaart. Franquinet presenteerde een maandelijks radiosegment genaamd *KRO Luchtnet* vanaf 1932
- 7 Corn 1983 (noot 3), 12.

- 8 L. Millward, *Women in British Imperial Airspace, 1922-1937*, Montreal 2008, 17.
- 9 D. Staring, *De jonge jaren van de luchtmacht. Het luchtwapen en het Nederlandse leger 1913-1939*, Amsterdam 2013, 41.
- 10 A.M.C.M. Bouwens en M.L.J. Dierikx, *Op de drempel van de lucht. Tachtig jaar Schiphol*, Den Haag 1996, 49.
- 11 Voorbeelden van militaire vliegvelden zijn: Gilde-Rijzen (1910), vliegveld Soesterberg (1913), Venlo (1915), Deelen (1915), Schellingwoude (1916), De Mok op Texel (1918) en De Kooy bij Den Helder (1918). Zie: Nederlands Instituut voor Militaire Historie, www.nimh.nl/themas/tijdlijn-militaire-geschiedenis-van-nederland/historische-overzichten/vliegvelden-in-oorlogstijd.
- 12 M.L.J. Dierikx, *Luchtspiegelingen. Cultuureschiedenis van de luchtvaart*, Amsterdam 2008.
- 13 K. Bosma en M. Vos, 'Een Amsterdamse snelweg door de lucht. De hoofdstad van Nederland en de nationale luchthaven', themanummer *Werken aan een open Amsterdam, Historisch Tijdschrift Holland* 32 (2000) 3/4, 184-185.
- 14 Andere Nederlandse luchthavens die destijds werden opgericht, zijn Twenthe en Eelde (Drenthe) in 1931, Welschap (Eindhoven) in 1932, Ypenburg (Den Haag) in 1936, Teuge (Gelderland) 1936, De Vlijt (Texel) in 1937, Hilversum in 1938 en Leeuwarden 1938. Sommige van deze vliegvelden hebben amper kunnen functioneren door gebrek aan financiering of door het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog.
- 15 Gemeente Amsterdam, *Gemeenteblad* 1925, deel I, 'No. 895 Overeenkomst tusschen het Rijk der Nederlanden en de Gemeente Amsterdam betreffende het mede-gebruik van het Militaire Luchtaartterrein Schiphol', Amsterdam, 16 oktober 1925, 1769-1781.
- 16 Dierikx 2008 (noot 12), 59; Bouwens en Dierikx 1996 (noot 10), 32; M.L.J. Dierikx, *Bevlogen jaren. Nederlandse burgerluchtvaart tussen de wereldoorlogen*, Houten 1986, 14-16.
- 17 Corn 1983 (noot 3). In Nederland werden door o.a. de LVA en andere geïnteresseerden dergelijke ontwikkelingen bijgehouden aan de hand van luchtvaartbladen zoals *Avia* (vanaf 1911) en *Het vliegveld* (vanaf 1917).
- 18 Voor de toepassing van *airmindedness* in contexten wereldwijd, zie: M.J. Alsina, 'Aviation for the people. Class and state aviation in Perón's "New Argentina", 1946-55', *Technology and Culture* 63 (2022) 1, 153-181; J.M. Trew, *The Icarus solution. The lure and logic of airmindedness*, Montgomery 2022; A. Baumler, 'Keep calm and carry On. Airmindedness and mass mobilization during the War of the Resistance', *Journal of Chinese Military History* 5 (2016) 1, 1-36; F. Caprotti, 'Technology and geographical imaginations. Representing aviation in 1930s Italy', *Journal of Cultural Geography* 25 (2008) 2, 181-205; P. Fritzsche, 'Machine dreams. Airmindedness and the reinvention of Germany', *The American Historical Review* 98 (1993) 3, 685-709; D.T. Courtwright, *Sky as frontier. Adventure, aviation, and empire*, Austin 2004; D. Edgerton, *England and the aeroplane. Militarism, modernity and machines*, Londen 2013; L. Edmonds, 'How Australians were made airminded', *Continuum. The Australian Journal of Media & Culture* 7 (1993) 1, 183-206; B. Holman, 'Dreaming war. Airmindedness and the Australian mystery aeroplane scare of 1918', *History Australia* 10 (2013) 2, 180-201; R. McCormack, 'Airlines and empires. Great Britain and the "Scramble for Africa", 1919-1939', *Canadian Journal of African Studies/Revue Canadienne des Études Africaines* 10 (1976) 1, 87-105; Millward 2008 (noot 8); A. Nesbet, 'In borrowed balloons. The wizard of Oz and the history of Soviet aviation', *The Slavic and East European Journal* 45 (voorjaar 2001) 1, 80-95; S.W. Palmer, 'On wings of courage. Public "Airmindedness" and National Identity in Late Imperial Russia', *The Russian Review* 54 (april 1995), 209-226; S.W. Palmer, *Dictatorship of the air. Aviation culture and the fate of modern Russia*, Cambridge 2007; J. Vance, *High flight. Aviation and the Canadian imagination*, Toronto 2002.
- 19 I. Burgers, 'Groet van Schiphol! Luchthaven Schiphol in prentbriefkaarten', in: K. Bosma (red.), *Schiphol megastructuur. Ontwerp in spectaculaire eenvoud*, Rotterdam 2013, 225, 228-229; M. Berkens en I. Burgers, 'Massa structureren. Architectuur in een race tegen de klok', in: Bosma 2013, 253-257.
- 20 Hoezeer de KvK van Amsterdam de luchthaven ondersteunde in deze functie blijkt onder meer uit de correspondentie rondom de bedreiging van het voortbestaan van Schiphol door een voorstel voor een nieuwe centrale luchthaven voor Nederland in 1938 op initiatief van Albert Plesman, zie: Stadsarchief Amsterdam (SAA), 1323 Archief van de Dienst Luchthaven Schiphol en rechtsvoorgangers, 407: correspondentie luchthavenvraagstuk, kopie brief van de Kamer van Koophandel van Amsterdam naar de Minister van Waterstaat, 14 juni 1938, 3.
- 21 'Verkoop van kaarten voor Schiphol. Als de Uiver aankomt', *Het Vaderland*, donderdag 8 november 1934, 1.
- 22 *Hier Luchthaven Schiphol* is onderdeel van de collectie van Beeld & Geluid.
- 23 Het vroegste beklag over de staat van het vliegveld is te vinden in het *Gemeenteblad* van 1924. Gemeente Amsterdam, *Gemeenteblad* 1924, deel I, 717, 1824 en 1982 en deel II, 970 en 2106.
- 24 Dit bleef een probleem tot Schiphol werd meegenomen in het Rijks-wegenplan van 1927; M.L.J. Dierikx, J.W. Schot en A. Vlot, 'Van uithoek tot knooppunt: Schiphol', in: H.W. Lintsen e.a. (red.), *Techniek in Nederland. Deel V: Transport. Communicatie*, Zutphen 2002, 116-143, 125; R. de Leeuw, *Schiphol Luchtaartstad*, Haarlem 1982, 45. Zie ook tijdschrift *Het Vliegveld*, bijvoorbeeld: Vader Cats' achterneef, 'Schiphol uit zijn isolement verlost', *Het Vliegveld* 1928, 273.
- 25 Gemeente Amsterdam, *Gemeenteblad* 1925, deel I, 'No. 895 Overeenkomst tusschen het Rijk der Nederlanden en de Gemeente Amsterdam betreffende het mede-gebruik van het Militaire Luchtaartterrein Schiphol', 16 oktober 1925, 1774.
- 26 Gemeente Amsterdam, *Gemeenteblad* 1926, deel II, 'Vliegveld Schiphol', 22 september 1926, 1364-1367.
- 27 Brief van Dellaert aan de ingenieur van de gemeente Havenwerken jhr. J.E. van Heemskerck van Beest over een gebouw voor de 'havendienst Schiphol', 30 maart 1926. SAA 1323, 637: 'Correspondentie'.
- 28 SAA 1323, 636: ontwerptekeningen en 637: correspondentie. Zie voor deze blauwdruk: SAA 1323, 636: ontwerptekeningen.
- 29 Rotterdam, Nieuwe Instituut, A. Boeken, archief (BOEK), BOEKT63.4; P. Zandstra, 'Ir. A. Boeken', *Forum* 6 (1951) 7, 158-161.
- 30 SAA 1323, 637: correspondentie, 30 december 1927.
- 31 Luchthaven Schiphol, 'Jaarrapport 1928', 31 januari 1929, 1.
- 32 SAA 1323, 637: correspondentie, 'Bestek en voorwaarden (...) Het bouwen van een hoofdgebouw, ambtenaarswoning en bijkomende werken, op het vliegveld "Schiphol"', 1927, 1.
- 33 Pearman 2004 (noot 1).
- 34 Gemeente Amsterdam, *Gemeenteblad* 1928, deel I, 391, 'No. 225. Aanleg op Schiphol', 391-393.
- 35 Gemeente Amsterdam, *Gemeenteblad* 1928, deel I, 391, 'No. 225. Aanleg parkeerterrein, toegangswegen, enz. op Schiphol', 391-393.
- 36 Luchthaven Schiphol, 'Jaarverslag 1927', april 1928, 32. Het aantal betalende passagiers was dat jaar 6.575. Luchthaven Schiphol, 'Jaarverslag 1927', april 1928, 25.
- 37 In de naoorlogse periode kwam hier gaandeweg verandering in, met name ook een schaalvergroting van het luchtverkeer door de komst van grotere vliegtuigen, waardoor vliegtickets betaalbaarder werden. Vanaf ongeveer midden jaren zestig leidde dit voor Schiphol tot een meer commerciële luchthavenexploitatie waarin onderscheid werd gemaakt tussen de verschillende soorten bezoekers en gebruikers van de luchthaven. Bouwens en Dierikx 1996 (noot 10), 244-245.
- 38 Gemeente Amsterdam, *Gemeenteblad* 1929, 'bepalingen voor het verlenen van toegang tot het [vliegveld] voor het publiek, deel III, nr. 41.
- 39 De maandrapportages en jaarrapporten van Schiphol vanaf 1929 laten zien hoe belangrijk deze inkomstenbron is, zie: SAA 1323, 310-325, 329-342, 360, 362.

- 40 Gemeente Amsterdam, *Gemeentebblad* 1929, deel III, nr. 41 'Bepalingen betreffende het verlenen van toegang tot het voor het publiek bestemde gedeelte van het luchtvaartterrein Schiphol en betreffende het onder geleide bezichtigen van vliegtuigen aldaar'; Gemeente Amsterdam, *Gemeentebblad* 1928, deel I, 391, 'No. 225. Aanleg parkeerterrein, toegangswegen, enz. op Schiphol', 391-393.
- 41 Gemeente Amsterdam, *Gemeentebblad* 1935, deel I, 'Vergroting stationsgebouw op het luchtvaartterrein van Schiphol', 22 november 1935, 2285.
- 42 Gemeente Amsterdam, *Gemeentebblad* 1935, deel I, 'Vergroting stationsgebouw op het luchtvaartterrein van Schiphol', 22 november 1935, 2286.
- 43 Gemeente Amsterdam, *Gemeentebblad* 1935, deel I, 'Vergroting stationsgebouw op het luchtvaartterrein van Schiphol', 22 november 1935, 2286.
- 44 Volgens maandrapportages en jaarrapporten van Schiphol. SAA 1323, 310-325, 329-342, 360, 362. Vanaf 29 juli 1929 wordt entree geheven en daarmee kon ook het bezoekersaantal nauwkeurig worden bijgehouden.
- 45 Gemeente Amsterdam, 'Jaarrapport 1938', april 1939, 11.
- 46 SAA 1323, 339.
- 47 Gemeente Amsterdam, *Gemeentebblad* 1946, deel I, 'No. 195 Wederopbouw van de luchthaven Schiphol', 193.
- 48 Dit was gebaseerd op afspraken gemaakt op de *Chicago Convention on International Civil Aviation* in 1944, waar de International Civil Aviation Organization (ICAO) werd opgericht.
- 49 Den Haag, Nationaal Archief (NA), J. Vos, Archiefbeschrijving Commissies Luchtvaartterreinen, 1945-1948, nummer toegang 2.16.39, (n.p.) 1979. NA, Commissie Luchthavenvraagstuk, 1939-1945, 2.16.38.
- 50 Dienst der Gemeente-Handelsinrichtingen en Dienst der Publieke Werken Amsterdam, *Luchthaven Schiphol. Plan voor Uitbreiding*, Amsterdam 1949, 10.
- 51 H.A.M.C. Dibbits, 'Stationsgebouwen', *Bouw. Centraal weekblad voor het bouwwezen* 3 (1948) (monografie luchthavens), 32.
- 52 SAA 10057, Archief van de Dienst Openbare Werken; Centraal Tekeningen Archief, dossier nr. 27060.
- 53 Dibbits 1948 (noot 51), 32.
- 54 Luchthaven Schiphol Afdeling Pers, Publiciteit, Voorlichting en Documentatie, *Gids 1956 Voor de Luchthaven Schiphol. Centrale en nationale luchthaven van Nederland*, Amsterdam, 1956, 10.
- 55 Luchthaven Schiphol Afdeling Pers, Publiciteit, Voorlichting en Documentatie 1956 (noot 54), 11.
- 56 'Eén miljoen bezoekers op Schiphol', *Het Parool*, 22 november 1955.

DR. IRIS BURGERS is architectuurhistorica en universitair docent Architectuurgeschiedenis aan de Vrije Universiteit Amsterdam. In haar proefschrift (2021) onderzocht ze de architectuur- en cultuurgeschiedenis van Schiphol tussen 1920 en 2006. (i.s.burgers@vu.nl)

THE AIRPORT AS ATTRACTION THE DEVELOPMENT OF DUTCH AIRPORT ARCHITECTURE IN THE EARLY DAYS OF AVIATION

IRIS BURGERS

This article examines the formative role of the 'place function' of airports in the architectural and spatial development of early airport terminals. The place function is characterized by facilities and spaces not directly related to air transport but intended for visitors. Whereas existing scholarship often interprets airport typology primarily in terms of technological advances in aviation and the changing operational needs of air transport, this study argues that the emergence of civil aviation in the Netherlands between 1920 and 1949 was also deeply shaped by the ambition to cultivate public airmindedness (luchtvaartgezindheid). Because flying remained inaccessible and too costly for most citizens, airports were deliberately promoted as public attractions, functioning as sites of leisure, spectacle and civic education.

Using Amsterdam Airport Schiphol as a case study, the article traces how the concept of airmindedness informed the design, use and continual adaptation of Schiphol's first two permanent terminal buildings

(1928–1944 and 1949). Drawing on the Schiphol company archives, the archives of Public Works Amsterdam, municipal council records and diverse visual sources, this study shows how the airport's architecture responded as much to the demands of visitors as to those of passengers and aircraft operations.

The analysis demonstrates that the spatial integration of visitor facilities, such as the inclusion and expansion of terraces, viewing platforms, restaurants for visitors, promenade decks and generous airside glazing, became a defining component of the terminal typology. By the late 1940s, Schiphol's semi-permanent postwar terminal incorporated this place function from the outset, offering more seating for visitors than for passengers and providing extensive vantage points for viewing airside activities. The article concludes that in the early decades of aviation, airports acquired considerable socio-cultural significance as public venues, and that this meaning directly shaped the architectural evolution of the airport terminal in the Netherlands.