

DE GESCHIEDENIS VAN DE KONINKLIJKE MARECHAUSSEE OP SCHIPHOL

1946-2013

Frank Bethlehem



Boom, Amsterdam

Vormgeving: Boekhorst design, Culemborg

Druk: A-D Druk, Zeist

Het Nederlands Instituut voor Militaire Historie is een zelfstandig wetenschappelijk onderzoeks- en documentatiecentrum binnen de Nederlandse Defensie Academie (NLDA). Deze publicatie maakt deel uit van het onderzoeksprogramma van de Faculteit Militaire Wetenschappen van de NLDA.

Niets van deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke wijze ook, zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever. De meningen en opvattingen die in deze publicatie worden uitgesproken, zijn en blijven voor de verantwoordelijkheid van de auteur. Zij geven niet noodzakelijkerwijs de mening weer van de minister van Defensie.

No part of this book may be reproduced in any form by print, photoprint, microfilm or any other means, without written permission from the publisher. The views expressed in this publication are those of the author and do not necessarily reflect the views of the Minister of Defence.

© 2013 by the Netherlands Institute of Military History, The Hague, the Netherlands

Printed in the Netherlands

ISBN 978 90 8953 263 3

NUR 680

www.uitgeverijboom.nl

Woord vooraf 8

Inleiding 10

HOOFDSTUK 1	Het oude Schiphol (1946-1967) 13
	<i>Het ontstaan van grensbewaking op Schiphol 14</i>
	<i>De overname van de grensbewaking door de Koninklijke Marechaussee 20</i>
	<i>De taken van de Koninklijke Marechaussee op Schiphol 23</i>
	<i>De verhouding met de Rijkspolitie 29</i>
	<i>De Koude Oorlog op Schiphol: het Golub-incident 32</i>
	<i>De bouw van een kazerne in Badhoevedorp 35</i>
HOOFDSTUK 2	Een metropool zonder inwoners (1967-1994) 43
	<i>Het ontstaan van Bureau Verwijderingen 43</i>
	<i>Vliegtuigkapingen en de beveiliging van de burgerluchtvaart 47</i>
	<i>Naar een slimmere grensbewaking 54</i>
	<i>Asielzoekers op Schiphol 59</i>
	<i>De Koninklijke Marechaussee krijgt de politietaak op Schiphol 65</i>
HOOFDSTUK 3	Naar de grenzen van de groei (1994-2001) 75
	<i>Schiphol Plaza en het ‘Zakkenrollersteam’ 78</i>
	<i>De invoering van het Verdrag van Schengen 80</i>
	<i>De inadmissables-problematiek en de strijd tegen mensensmokkel 86</i>
	<i>De bestrijding van drugsmokkel 92</i>
	<i>Aan de grenzen van de groei 96</i>
	<i>Het huisvestingsprobleem en de keuze voor nieuwbouw 103</i>
HOOFDSTUK 4	Een nieuwe eeuw (2001-2013) 111
	<i>De beveiliging van de burgerluchtvaart na ‘9/11’ 114</i>
	<i>De ‘War on drugs’ op Schiphol 121</i>
	<i>Een actiever uitzetbeleid en de brand op ‘Schiphol-Oost’ 127</i>
	<i>Personele onderbezetting en een nieuwe vorm van grensbewaking 133</i>
	<i>De bouw van de Koningin Máximakazerne 139</i>
HOOFDSTUK 5	De dagelijkse praktijk 147
	<i>De spin in het web 147</i>
	<i>De Brigade Politie & Beveiliging 149</i>
	<i>De Brigade Grensbewaking 157</i>
	<i>De Brigade Vreemdelingenzaken 161</i>
	<i>De Brigade Operationele Ondersteuning District 165</i>

Nawoord 170

Bijlage 172

Lijst van commandanten 172

Noten 173

Geraadpleegde bronnen en literatuur 179

Archieven en collecties 179

Interviews 179

Literatuur 180

Periodieken 180

Lijst van afkortingen 181

Illustratieverantwoording 183



Woord vooraf

Grenzeloze veiligheid in het verleden, heden en de toekomst!

Tijdens de opening van de Koningin Máximakazerne in november 2013 vindt de presentatie van dit boek plaats. Koningin Máxima krijgt het eerste exemplaar aangeboden. De bouw van deze kazerne was ook de aanleiding om dit boek uit te brengen. De afgelopen decennia heeft onze organisatie altijd te kampen gehad met huisvestingsperikelen. We waren gehuisvest op diverse locaties, die soms niet meer dan tussenoplossingen waren. Door de uitbreiding van ons takenpakket en de continue ontwikkelingen groeiden we steeds ‘uit ons jasje’. De bouw van één kazerne van en voor het hele district is dan ook een mijlpaal in de geschiedenis van de Koninklijke Marechaussee op de luchthaven. Met de komst van de Koningin Máximakazerne komt een einde aan jarenlange huisvestingsproblematiek. Dit boek neemt u mee in de ontwikkelingen van ons district de afgelopen decennia.

Als je meer dan 60 jaar terugkijkt, zie je dat de essentie van het werken op een luchthaven niet is veranderd. Al op 12 oktober 1946 rapporteerde majoor J.S. Rops na een inspectie van de Brigade Schiphol het volgende aan kolonel W. van den Hoek:

“Het zal u wellicht duidelijk zijn dat de passencontrole op een vliegveld niet is te vergelijken met een doorlaatpost aan de grens. Op een vliegveld komen steeds een groot aantal passagiers, meestal buitenlanders, tegelijk aan. Ze hebben allen haast, spreken alle mogelijke talen, het is een gekrioel dooréén, kortom: er heerscht een nerveuze sfeer.”

De basis is altijd hetzelfde gebleven, maar de ontwikkelingen die de luchthaven Schiphol en daarmee de Koninklijke Marechaussee Schiphol hebben ondergaan, zijn enorm.

In 1920 bezochten 440 passagiers het vliegveld, in 1926 was dit al opgelopen tot ruim 10.000, in 1973 al tot 7,5 miljoen. In 2012 verwelkomden wij 51 miljoen reizigers en de verwachting is dat dit aantal de komende jaren blijft stijgen.

Deze groei betekent nogal wat. In het verleden, nu, maar ook zeker in de toekomst. Innovatie is daarbij altijd het sleutelwoord geweest. Vroeger keken we bijvoorbeeld al in het opsporingsregister of een passagier daarin vermeld stond. Het controleren en bijhouden van het register was een waar monnikenwerk. Elke nieuwe signalering moest met de hand worden ingeschreven. Dit maakte het zoeken in het register er niet makkelijker op. Tegenwoordig hebben we alle gegevens in systemen staan en werken we met 'self service passport control', waarbij gegevens automatisch worden getoetst in (opsporings)registers.

Ook anno 2013 staan we weer voor grote veranderingen. De verwachting is dat het aantal reizigers toeneemt. Daarnaast wordt de terminal verbouwd voor de overgang van decentrale naar centrale security. Dit soort ontwikkelingen dwingt ons om kritisch naar ons werk te blijven kijken zodat we flexibel kunnen meebewegen in een omgeving die voortdurend aan het veranderen is. Al onze plannen hebben we verwerkt in de visie *Grenzeloze veiligheid*.

Schiphol is dus continu in beweging; wij ontwikkelen mee en zijn daarom ook continu in beweging. Wat niet veranderd is in al die jaren, is de mentaliteit van het personeel. Flexibel, daadkrachtig, betrouwbaar en gericht op de samenwerking. Wij staan er als het erop aankomt – 24 uur per dag, 7 dagen per week, 365 dagen per jaar.

Ik wens u veel plezier bij het lezen van dit boek. Het biedt een uniek kijkje in de geschiedenis van de Koninklijke Marechaussee op de luchthaven Schiphol.

1 november 2013

mr. Harry van den Brink EMPM

Brigade-generaal
Districtscommandant Schiphol



Inleiding

Het District Schiphol van de Koninklijke Marechaussee (KMar) staat voor een mijlpaal. Op 26 november 2013 vindt de officiële opening plaats van de Koningin Máximakazerne. Op dit 38.000 m² tellende kazernecomplex ten noordwesten van Schiphol zal het personeel van de districtsstaf, de Brigade Politie & Beveiliging en de Brigade Operationele Ondersteuning District, zijn nieuwe werkplek vinden. Alleen de Brigades Grensbewaking en Vreemdelingenzaken blijven wegens de aard van hun werkzaamheden op de luchthaven zelf gevestigd. Er komt op de kazerne legeringscapaciteit voor enkele honderden marechaussees. Zij zullen hun maaltijden kunnen nuttigen in een eigen restaurant. In de toekomst zullen zij ook hun schietvaardigheden kunnen bijhouden op eigen schietbanen. In de nabijheid van de kazerne is een gloednieuw justitieel complex gebouwd met onder andere een rechtbank en een cellenblok. Dat het District Schiphol goeddeels onder één dak wordt gebracht, op steenworp afstand van zijn directe partners, zal in de toekomst stellig bijdragen aan een zo doelmatig mogelijke bedrijfsvoering. De opening van de Koningin Máximakazerne biedt een uitgelezen gelegenheid terug te kijken op de geschiedenis van het Wapen op de luchthaven Schiphol.

De burgerluchtvaart heeft zich in de twintigste eeuw ontwikkeld tot een manier van vervoer die niet meer is weg te denken uit onze hedendaagse maatschappij. Aanvankelijk was het vliegen door de kleine capaciteit van de vliegtuigen alleen weggelegd voor hoogwaardigheidsbekleders, zakenlieden en belangrijke ambtenaren. De introductie van het 'Economy Class'-ticket en het straalvliegtuig in 1958 maakte deze manier van transport ook bereikbaar voor een massapubliek. In de jaren zestig was er dan ook voor het eerst sprake van een ware uittocht van duizenden mensen die jaarlijks in de zomer per vliegtuig op vakantie gingen. Het aantal bestemmingen breidde zich door de voortschrijdende techniek steeds verder uit. Dankzij het vliegtuig kwam de gehele wereld binnen handbereik. De burgerluchtvaart was en is dan ook een tot de verbeelding sprekende exponent van een steeds verder globaliserende wereld. Binnen deze opmars van de burgerluchtvaart ontwikkelde Schiphol zich tot één van de grootste en belangrijkste luchthavens van Europa. De wederopbouw van Schiphol kreeg vlak na de bevrijding in 1945 prioriteit van het kabinet. De groei van het passagiersaantal nam vervolgens een hoge vlucht. In 1959 bereikte

de luchthaven voor het eerst in haar bestaan de magische grens van één miljoen passagiers. Hiermee was het plafond allerm minst bereikt: in 2012 kon Schiphol liefst 51 miljoen passagiers begroeten.

De KMar groeide noodzakelijkerwijs mee met deze passagiersaantallen. Van een kleine aanwezigheid van 31 man in 1946 is de KMar op Schiphol in 2013 uitgegroeid tot een organisatie met ruim 1800 medewerkers. Het verhaal van de KMar op Schiphol is dan ook een verhaal van groei. Waar andere onderdelen van de KMar na het einde van de Koude Oorlog te maken kregen met inkrimping of zelfs opheffing, breidde het Wapen zijn takenpakket op de luchthaven in 1993 met de toewijzing van de politietaak en de beveiliging van de burgerluchtvaart spectaculair uit. Dit uitbreidingsproces staat in dit boek centraal. Hoe is dit proces verlopen? Welke gevolgen had de passagiersgroei en de daarmee gepaard gaande internationale mobiliteit voor het werk van de KMar? En welke gevolgen had de groei van het personeelsbestand op zijn beurt weer voor de infrastructurale situatie? Hoe is de lange en soms kronkelende weg naar de Koningin Máximakazerne afgelegd?





Het oude Schiphol (1946-1967)

Op 12 oktober 1946 bracht majoor J.S. Rops een bezoek aan het vliegveld Schiphol. De Koninklijke Marechaussee was juist op 1 oktober van dat jaar begonnen met het overnemen van de grensbewaking op Schiphol van de douane. Rops, hoofd grensbewaking in de staf van de Koninklijke Marechaussee, kwam kijken hoe de zaken ervoor stonden. Vol verwondering rapporteerde hij aan zijn commandant, kolonel W. van den Hoek, het volgende:

“Het zal u wellicht duidelijk zijn dat de passencontrole op een vliegveld niet is te vergelijken met een doorlaatpost aan de grens. Op een vliegveld komen steeds een groot aantal passagiers, meestal buitenlanders, tegelijk aan. Ze hebben allen haast, spreken alle mogelijke talen, het is een gekrioel dooréén, kortom: er heerscht een nerveuze sfeer.”

Het was volgens Rops dan ook noodzakelijk dat de marechaussees op Schiphol goed Engels spraken. Hij raadde zijn commandant aan personeel aan te nemen dat hetzij tijdens de oorlog in Engeland had gediend, hetzij een hbs- of mulo-opleiding had genoten. Hij vond het sowieso een goed idee het komende halfjaar enkele douanepersoneel: “ze leeren het vak, en worden *vlieg-havenminded*, hetgeen nodig is”. De teneur van zijn rapport was duidelijk: de grensbewaking op Schiphol zou een ander karakter hebben dan de dienst aan de landsgrenzen. Volgens Rops moest er niet worden bekibbeld op personeel, aangezien de dienst op “... een dergelijk kwetsbaar punt in het volle licht der belangstelling staat en aan veel critiek onderhevig is...”. Hij stelde voor dat het bemanen van de gloednieuwe Brigade Schiphol voorrang zou krijgen boven dat van de andere brigades. Van den Hoek was het hartgrondig met hem eens. In de kantlijn van het rapport stemde hij in met het standpunt van Rops: “beter hier op volle sterkte en dan desnoods elders maar een paar man minder”. Het was de taak van de KMar de Neder-

Marechaussees houden vanaf het platform toezicht op de ingang van de terminal, jaren vijftig.



Marechaussee en douane zaten vlak na de oorlog gezamenlijk achter de balie, 1947.

landse grens op Schiphol te bewaken. Voor de oorlog werd deze taak uitgeoefend door de douane. Voor een goed begrip is het dan ook nodig aandacht te besteden aan deze voorgeschiedenis, waarbij we ons afvragen hoe de grensbewaking op Schiphol ontstond en waarom deze taak na de Tweede Wereldoorlog aan de KMar werd toegewezen.¹

Het ontstaan van grensbewaking op Schiphol

In de vroege middag van 17 mei 1920 kwam een gemêleerd gezelschap van hoogwaardigheidsbekleders samen

op het militaire vliegveld Schiphol. Onder hen bevond zich de directie van de zeven maanden eerder opgerichte KLM. Hun blikken waren verwachtingsvol op de hemel gericht. Omstreeks tien over half één verstoorde het luide geronk van een vliegtuigmotor de serene rust die tot dan toe in de polder had geheerst. Met veel gestuiter landde een vliegtuig op de grasbaan van het vliegveld. Het was de Airco 16 van de Britse luchtvaartmaatschappij Aircraft Transport and Travel Limited (AT&T) met een lading post en twee Britse journalisten aan boord. De vlucht was een gezamenlijk initiatief van AT&T en KLM, die daarmee hun voornemen een reguliere luchtlijn tussen Londen en Amsterdam te openen, realiseerden. Het op Schiphol verzamelde gezelschap was zojuist getuige geweest van de eerste geregelde internationale vlucht die het Nederlandse grondgebied had aangedaan.²



De Airco 16 arriveerde in een land dat sinds het begin van de Eerste Wereldoorlog in 1914 grote aandacht besteedde aan het bewaken van zijn landsgrenzen. Tijdens de oorlog bewaakte het leger, versterkt met de douane en de kmar, de grenzen tegen neutraliteitschendingen, smokkel en illegale immigratie. Na afloop van de oorlog wilde de Nederlandse regering dit toezicht handhaven. De dreiging van de oorlogvoerende partijen had plaatsgemaakt voor het communistische gevaar. Duitsland was na de wapenstilstand vervallen in een staat van wanorde, waarbij revolutie- en couppogingen bijkans aan de orde van de dag waren. Voorkomen moest worden dat Duitse en Russische revolutionairen hun denkbeelden in Nederland zouden verspreiden. Met dit doel werd op 11 januari 1920 een Wet op de grensbewaking aangenomen. Deze wet

De aankomst van de eerste vlucht vanuit Londen naar Schiphol, 17 mei 1920. Links met bolhoed KLM-directeur A. Plesman.

creëerde in de grensstreek een zogenaamde “civiele staat van beleg”. Het personenverkeer werd aan banden gelegd. Zowel vreemdelingen als Nederlanders mochten alleen via enkele hoofdwegen en vaste doorlaatposten Nederland inreizen. De douane, die daarnaast ook het goederenverkeer controleerde, bemande de meeste van deze doorlaatposten, terwijl de kmar vooral de patrouilles tussen de posten in het grensgebied uitvoerde. Zij kreeg hierbij plaatselijk ondersteuning van het Korps Politietroepen. Dit korps, opgericht na de Eerste Wereldoorlog om de kmar te ontlasten van de militaire politietaak, bezat net als het Wapen een militaire status. De algehele leiding over de grensbewaking

berustte bij de inspecteur der Koninklijke Marechaussee, de vooroorlogse equivalent van de commandant der Koninklijke Marechaussee.³

Beducht als zij waren voor ongewenste vreemdelingen, wekt het geen verbazing dat de Nederlandse autoriteiten de opkomst van het internationale luchtverkeer met argusogen bekeken. Het Ministerie van Financiën liet op 17 oktober 1919 al weten alleen toestemming te geven voor internationale vluchten indien het landingsterrein van “douanelokaliteiten” zou zijn voorzien. Passagiers en vliegeniers moesten zelfs aan “lijfsvisatie” worden onderworpen om te controleren of zij geen verboden waar het land probeerden binnen te smokkelen. Maatschappijen die op Nederland wilden vliegen

Een reiziger ondergaat een paspoortcontrole door de douane, 1928.



moesten dit minimaal 24 uur van tevoren melden aan de douane, zodat er bij aankomst een douaneambtenaar aanwezig kon zijn.⁴ Al snel attendeerde de minister van Financiën zijn collega van Justitie erop dat het luchtverkeer zich zou gaan uitstrekken tot het vervoer van passagiers. Hij stelde dan ook voor het vliegverkeer te beperken tot enkele vliegvelden en deze uit te roepen tot bewakingsgebied in de zin van de Wet op de grensbewaking. Deze mening werd gedeeld door de administrateur van de Grensbewaking, luitenant-kolonel F.G.A. van der Minne, die binnen de staf van de inspecteur der Koninklijke Marechaussee belast was met de dagelijkse leiding van de grensbewaking. Het luchtverkeer zou naar zijn mening “ongetwijfeld aanleiding [...] geven tot grensoverschrijding door ongewenste vreemdelingen en het invoeren van revolutionaire propaganda en wapenen”. Het was daarom nodig Schiphol aan te wijzen als bewakingsgebied. Net als aan een doorlaatpost aan de landsgrens kon de douane op Schiphol de controle op goederen combineren met de controle op personen. Dit betekende evenwel niet dat er onmiddellijk een permanent douanekantoor op Schiphol werd gevestigd. De dienstdoende douanebeampte moest elke dag door de KLM met een auto in Amsterdam worden opgehaald. Gezien het ontbreken van een restaurant of kantine moest er ook voor het middageten heen en weer worden gereden naar de hoofdstad. De slechte staat van de wegen en het ontbreken van moderne vering in de auto's van die tijd maakten de dagelijkse reis naar Schiphol letterlijk een weg vol hobbels en kuilen.⁵

Naast de controle op vreemdelingen door de douane bestond er ook al snel een vorm van veiligheidscontrole. De civiele vluchten van de KLM vonden immers plaats op een militair vliegveld. Het Ministerie van Oorlog stelde dan ook enkele veiligheidsvoorwaarden aan het gebruik van zijn vliegvelden door de burgerluchtvaart. Zo was het passagiers strikt verboden fototoestellen bij zich te dragen. Ook het “medevoeren van wapens” was niet toegestaan. Fototoestellen en wapens mochten evenmin op civiele toestellen zijn gemonteerd. De commandant van het detachement Schiphol van de



De KMar verleende voor de oorlog incidenteel bijstand aan de gemeentepolitie van Haarlemmermeer. Hier regelt een marechaussee het verkeer voor de ingang van de luchthaven, 1935.

Militaire Luchtvaartafdeling was in zijn functie als havenmeester verantwoordelijk voor de controle op deze bepalingen. Deze moest hiervoor militairen benoemen tot hulpkommies, waarbij zij tijdelijk douanebevoegdheden kregen. Toen de spoeling van beschikbare militairen in mei 1922 door bezuinigingen en een aankondigde verplaatsing van het escadrille naar Soesterberg erg dun werd, kreeg de op het vliegveld aanwezige ‘Groep Schiphol’ van het Korps Politietroepen de opdracht deze controles over te nemen. De groepscommandant maakte onmiddellijk bezwaar bij zijn superieuren. Het controleren van passagiers behoorde niet tot het takenpakket van de politietroepen; zij zorgden alleen voor de bewaking van het vliegveld en waren louter bevoegd tot optreden tegen militairen. Bovendien was de groep zeer klein. Deze bestond slechts uit twee onderofficieren en zes manschappen. De klacht vond

al snel instemming van de minister van Oorlog. Hij beval de detachementscommandant dan ook de inzet van de politietroepen voor de controle op passagiers na enkele weken weer te staken. Na de verplaatsing van het vaste escadrille van Schiphol naar Soesterberg nam de douane de veiligheidscontroles op zich. Desalniettemin betekenden deze controles een primeur: voor het eerst oefende een militair politiekorps op Schiphol controles uit op het (internationale) personenverkeer.⁶

Het burgerluchtvaartverkeer op Schiphol kwam langzaam maar zeker op gang. Bezochten in 1920 nog slechts 440 passagiers het vliegveld, in 1926 was dit aantal opgelopen tot ruim 10.000. In datzelfde jaar werd het civiele deel van de luchthaven voor een periode van tien jaar gehuurd door de gemeente Amsterdam. Een klein gedeelte van het vliegveld bleef in militaire handen. Door de overname door Amsterdam veranderde het aanzicht van Schiphol aanzienlijk. In 1927 werd de bouw van een stationsgebouw voltooid. In 1938 kreeg Schiphol als tweede luchthaven in Europa de beschikking over een volledig verhard banenstelsel. Het passa-



Sommige marechaussees lieten zich tijdens een bijstandsverlening graag vereeuwigen met de aanwezige vliegtuigen. Op de foto drie marechaussees bij een Fokker F.VIIa, 1933.

giersaantal bereikte in dat jaar zijn vooroorlogse hoogtepunt met 100.000 passagiers. In datzelfde jaar echter wierp de Tweede Wereldoorlog zijn schaduw vooruit. De douane op Schiphol kreeg te maken met een nieuw fenomeen: het arriveren van groepen joodse vluchtelingen die nazi-Duitsland probeerden te ontvluchten. De Nederlandse regering sloot in de zomer van 1938 de grenzen voor deze vluchtelingengroep. Alleen degene die kon bewijzen dat hij in Nederland of elk ander land officieel was toegelaten, mocht de grens passeren.⁷

Voor de douane op Schiphol betekende dit dat iedere vluchteling die geen bewijs van toelating kon overleggen moest worden teruggestuurd naar het land van herkomst. Dit stuitte KLM-directeur en oprichter A. Ples-

man tegen de borst. Niet alleen moest de maatschappij bij een gebrek aan financiële middelen van de passagier zijn terugreis betalen, hij vreesde ook nog voor de orde aan boord. Veel vluchtelingen verzetten zich tegen hun terugkeer naar nazi-Duitsland. Dit leidde soms tot emotionele taferelen, waarbij vluchtelingen douaneambtenaren en personeel van de KLM smeekten hen in Nederland te laten blijven. Sommigen vielen zelfs ter plekke flauw, waarna de gezagvoerder niets anders restte dan de terug te sturen vluchtelingen te weigeren op de vlucht. Deze toestanden leidden tot veel aandacht en ontzetting in de pers, zelfs tot in Nederlands-Indië. De *Indische Courant* beschreef Schiphol in deze dagen als een “oord van tranen en wanhoop”.⁸ De bezwaren van Plesman konden echter op weinig begrip rekenen bij de administrateur van de Grensbewaking, luitenant-kolonel H.W.B. Croiset van Uchelen. Deze benadrukte in zijn antwoord aan Plesman het recht van de staat

ongewenste vreemdelingen aan de grens te weigeren. Het behoorde “... niet tot de bemoeienis van de staat om zich te interesseren voor wat verder met den vreemdeling geschiedt”. Hij adviseerde de KLM dan ook al bij de verkoop van vervoersbewijzen een controle toe te passen op het bezit van toegangsvisa. De luchtvaartmaatschappij ging na deze aanbeveling inderdaad over tot een extra controle bij haar passagekantoren.⁹

De komst van joodse vluchtelingen legde nog een ander probleem bloot: het gebrek aan (politie)personeel op de doorlaatpost. Dit werd pijnlijk duidelijk toen twee vluchtelingen besloten hun terugzending niet lijdzaam af te wachten. Na de weigering aan de doorlaatpost mochten zij zonder toezicht de terugvlucht naar Berlijn afwachten in het restaurant. De douane had namelijk geen personeel beschikbaar om hen te bewaken. Toen de douanebeambten hen weer wilden ophalen, bleken ze echter van het luchtvaartterrein te zijn ontsnapt. Na

dit incident maakte de douane met de politie van Haarlemmermeer de afspraak dat een geweigerde vluchteling zijn of haar terugzending voortaan zou afwachten op het politiebureau in Hoofddorp.¹⁰

De vluchtelingenproblematiek aan het einde van de jaren dertig maakte duidelijk dat de grensbewaking op een luchthaven een eigen karakter bezat. Omdat Schiphol midden in Nederland was gelegen, grensde het niet direct aan een buurland: afhankelijk van het aantal luchtlijnen grensde de luchthaven aan de gehele wereld. Dit betekende dat er onverwachts vluchtelingen en vreemdelingen uit alle windstreken konden neerstrijken. Het uitzetten van geweigerde vreemdelingen was dan ook omslachtiger dan aan de landsgrenzen. Omdat zij werden aangevoerd door de luchtvaartmaatschappijen moesten deze opdraaien voor hun gedwongen terugkeer. Het voorkomen van de aanvoer van ongewenste vreemdelingen naar Schiphol werd dus een gemeenschappelijk belang van de luchtvaartmaatschappijen en de Nederlandse staat. De ligging

De doorlaatpost Schiphol, 1935.

