



BOEKBESPREKING

Rob J.M. Mulder, E.L.T.A. – the First Aviation Exhibition Amsterdam – 1919

Spikkestad; Noorwegen, 2009; 234 pag. hardback; ISBN : 978-82-997371-1-1. Het is boek bij de auteur te bestellen via de website www.europeanairlines.no of www.elta1919.nl en kost 35 euro plus porto. Het boek is ook verkrijgbaar in de (gespecialiseerde) boekhandel.

Over een van de belangrijkste gebeurtenissen in de luchtvaartgeschiedenis in Nederland, de Eerste Luchtverkeer Tentoonstelling Amsterdam, beter bekend als de ELTA, die tussen 1 augustus en 14 september 1919 werd gehouden, is nooit eerder een boek verschenen. Dit gat is nu, negentig jaar na dato, gevuld door Rob Mulder, die er in geslaagd is dit evenement uitvoerig te beschrijven en dit ook nog in een context weet te plaatsen.

Het boek begint met de eerste jaren van het luchtverkeer tot het begin van de ELTA. Daarbij wordt gekeken naar de ontwikkelingen in de wereld op dat terrein. In Nederland gebeurde toen nog erg weinig. Dat zou veranderen na de ELTA.

Begin 1919, dus vlak na WO I waren enkele mensen van de LVA bezig met de toekomst van de luchtvaart en hadden het idee om een grote luchtvaarttentoonstelling te organiseren. De grote man achter het idee van de ELTA was luitenant Albert Plesman, die later de "administrateur" van de nog op te richten KLM zou worden. Andere namen uit het bestuur van de ELTA waren de luitenant M.J.L. Hofstee en generaal J.C. Snijders.

Enkele doelen van de ELTA waren: informeren van de Nederlanders van de mogelijkheden van de luchtvaart, betrokkenheid van de Nederlandse bedrijven bij de luchtvaartindustrie, marktplaats voor de nog jonge luchtvaartmaatschappijen, en de mogelijkheden die het luchtverkeer biedt voor de economie en de overheid.

Nadat voldoende fondsen waren geregeld moest een terrein ingericht worden. Er is gekozen voor een terrein in Amsterdam-Noord. Het terrein moest in ieder geval opgehoogd worden om de grote vliegtuigen te kunnen laten landen en opstijgen. Het moest in april opgeleverd worden. Er moest een tentoonstellingsterrein gemaakt worden met een vliegveld, hallen en restauratieve voorzieningen. Ook was een aanlegsteiger nodig om de bezoekers op te vangen, die per boot over het IJ moesten komen.

Verder moest geregeld worden dat er vliegtuigen kwamen. Daarom werd onderhandeld met de landen van de "Entente" Engeland, Frankrijk en Italië. De centrale mogendheden werden gezien de politieke situatie niet uitgenodigd, wat door sommige partijen jammer gevonden werd. Niet dat er geen Duitse vliegtuigen op de ELTA waren. De Duitse vliegtuigen die er waren, waren van Fokker.

De opbouw van het terrein en de voorbereidingen worden uitvoerig beschreven, net als de organisatie van de ELTA. Vervolgens worden de belangrijkste deelnemende bedrijven genoemd, met een beschrijving van de stands. Voor Nederland waren dit de N.V. Nederlandsche Vliegtuigfabriek van Fokker, de NV Nederlandsche Automobiël- & Vliegtuigfabriek Trompenburg (de fabrikant van Spijker), Van Berkel's Patent, de Luchtvaartafdeeling, de Marine Luchtvaartdienst en vele andere. Ook het KNMI was aanwezig voor de weersverwachtingen, die toen in een pril stadium verkeerde. Leuk is een overzicht van het weer gedurende de ELTA, waarbij opviel dat het in de tweede week van september ruim 30 graden was.

Het Verenigd Koninkrijk had het grootste aantal vliegtuigen en deelnemers, waaronder British Aerial Transport met Frits Koolhoven, on-

der meer met verschillende BAT FK-23 en FK-26 vliegtuigen; ook de BAT FK-28 Crow was één van de deelnemers. De andere grote Britse fabrieken waren ook vertegenwoordigd. Frankrijk had een wat kleinere vertegenwoordiging met onder andere Caudron en Farman. Uit Italië kwamen onder meer Ansaldo en Caproni. Vliegtuigen uit Nederland op de ELTA waren onder meer verschillende Fokkers en Spijkers. De LVA zou ook nog de nodige vliegtuigen leveren, waaronder de Vresburg bommenwerper.

Vervolgens wordt in detail het verloop van het evenement beschreven, vanaf het begin tot het einde. De speciale themadagen en het bezoek van de koningin kregen uitgebreide aandacht.

Uit het boek blijkt dat de ELTA een enorm succes was, meer dan een miljoen mensen hadden de show bezocht en zo'n 4000 bezoekers maakten een rondvlucht voor een in die tijd het astronomische bedrag van 40 gulden, welk tarief verdubbeld werd gedurende de avond. Ook nachtvluchten werden gemaakt.

Na afloop van het evenement begon het pas goed met de Nederlandse verkeersvliegerij. Verschillende luchtlijnen werden geopend, maar vaak ook weer na enkele maanden gesloten.

Al voor de ELTA was men al bezig met de oprichting van de KLM, die op 7 oktober 1919 daadwerkelijk werd opgericht. Plesman was toen de eerste "administrateur", maar verder niet echt betrokken bij de stichting daarvan. Daarmee wordt de mythe ontkracht van dat Plesman de KLM oprichtte als gevolg van de ELTA. Zeer waarschijnlijk had het succes van de ELTA ertoe bijgedragen dat Plesman een belangrijke positie bij de KLM kreeg.

Na het historische deel 1 komt deel 2 waarin de vliegtuigen, die op de ELTA aanwezig waren beschreven. Het is niet helemaal duidelijk geworden - en vraag is of dat ooit zal lukken - welke vliegtuigen allemaal op de ELTA waren. Van de tentoongestelde en deelnemende vliegtuigen aan de rondvluchten en demonstraties was wel het nodige bekend en beschreven. In het volgende deel komen de mensen aan bod. Dat betrof zowel de mensen van de organisatie als de piloten. Het boek vervolgt met een fotoalbum en tekeningen van Anne Spier in het tijdschrift "Motorwereld" van september 1919. Verder is er een uitgebreide index van personen en vliegtuigen.

Het boek geeft een goed inzicht in de ontwikkeling van de Nederlandse verkeersvliegerij, die in de eerste jaren na de Eerste Wereldoorlog veel verschillende maatschappijen kende. Daarbij is ook aandacht voor het begin van de verkeersvliegerij in Nederland, maar ook daarbuiten.

Het is een plezierig boek om te lezen en de wat grotere letter helpt daarbij. Er staan een groot aantal bijzondere foto's en andere afbeeldingen in. De fotokwaliteit is in het algemeen goed, al zijn sommige niet helemaal scherp, maar dat heeft alles te maken met het oudere materiaal. Ook zitten er documenten als affiches en kaarten in. Deze zijn wat klein afgedrukt, zodat de tekst daarvan wat moeilijk te lezen is.

Het boek is in het Engels geschreven, maar dat zal alleen maar de waarde van dit boek vergroten.

Alles bij elkaar is het een schitterend boek, dat zich met plezier laat lezen en bekijken.

Iedere serieuze belangstellende voor de luchtvaart in Nederland en luchtverkeer zou dit boek moeten aanschaffen. Het is de (zeer redelijke) aanschafprijs meer dan waard. Hulde Rob, en dat er nog veel van dit soort mooie boeken mag blijven verschijnen.

Loet Kuipers