



## WAT EEN WEELDE

Het gaat goed met de luchtvaarttitels op de welgevulde boekentafel. Chapeau aan de uitgevers die in de kleine markt van luchtvaartliefhebbers boeken durven uit te brengen.

In deze aflevering van "De Boekentafel" komen maar liefst drie nieuwe titels aan bod:

- **Vervlogen Jaren, de memoires van Jan Bach**
- **Logboek Aviolanda en het verdwenen vliegveld Papendrecht**
- **De Nederlandse burgerluchtvloot 1945-1970, deel 1 van een trilogie**

En dat in de wetenschap dat binnenkort nog meer nieuwe boeken verschijnen!

Het fraaie eerste deel van "Logboek Aviolanda en het verdwenen vliegveld Papendrecht" blijft nog even op de tafel liggen. De twee volgende delen verschijnen binnenkort en verdienen dan alle aandacht in Logboek.



### Vervlogen Jaren

Over naar Bach, een verre nazaat van de Grote Bach. "Johannes (Jan) Adam Bach (1905-1970) bouwde een imposante carrière in de Nederlandse en voormalig Nederlands-Indische luchtvaart op in een periode waarin de luchtvaart enorme stappen vooruit maakte: van eenvoudige dubbeldekkers tot aan straaljagers en grote intercontinentale passagiersvliegtuigen toe". Aldus de tekst op de stofomslag, zoals de cover van een boek immers in het verleden werd genoemd. En dit boek gaat over het verleden. Het boek is een goed verhaal over de achtergronden van Bach's meer dan gevarieerde leven als vlieger. Het vliegvirus was opgedaan toen zijn vader uit de voorraden na de Eerste Wereldoorlog een Albatross C.X-II verkenners kocht, die in feite vernietigd had moeten worden. Jan behaalde zijn vliegbrevet bij de militaire Luchtvaartafdeling op 27 april 1927. Een baan bij de KLM zat er nog niet in. Na vliegen voor de Marine in ons land en in Indië begon na enige tijd een KNILM-loopbaan. Na een uitstapje als testvlieger bij Koolhoven, nog steeds maandvlieger bij de LVA, werd hij door

Lindeteves-Stokvis aangetrokken als handelaar van vliegtuigen en onderdelen. Dat bracht hem ondermeer in contact met Lockheed waaruit een levering aan de KLM volgde, terwijl hij de Douglas 8A bommenwerper aan de LVA wist te verkopen en de Curtiss Interceptor aan de KNIL. Mobilisatie en – zoals hij schrijft – enkele uren oorlog brachten hem als commandant naar het tijdelijke vliegveld Ockenburg ten zuiden van Den Haag. Tijdens de oorlogsjaren werd de tandartsstudie afgerond en een praktijk gestart. Na de oorlog werd aan Bach gevraagd een nieuwe opleiding voor verkeersvliegers te starten. Dat werd de Rijksluchtvaartschool, nu KLM Flight Academy. Daarop volgde weer een periode als tandarts tot hij in 1952 werd aangezocht als Directeur Materieel bij de luchtmacht. Alweer twee jaar later trad Jan bij de KLM in dienst en werd één van de directieleden. Dat avontuur eindigde in 1958 wegens een vliegerstaking, maar ook door een hoogoplopend verschil van mening met Prins Bernhard over de aanschaf van de Lockheed Electra. Intussen was Bach ook nog auteur van het standaardwerk "Vliegtuigtechnisch Handboek" en medeoprichter van het tijdschrift Vliegwereld. En de loopbaan eindigde als tandarts, één van de Logboek- redactieleden lag nog in Bach's tandartsstoel.

Een zeer veelzijdige loopbaan, door Jan Bach zelf in de jaren zestig als memoires op schrift gezet. Bij de boekpresentatie in Aviodrome bleek, dat het uitgeven in de jaren zestig niet is gelukt vanwege zijn antipathie tegen Prins Bernhard. Dat vormde voor uitgevers een reden niet met Bach in zee te gaan. Ruim vijftig jaar later is het boek er dan toch! De memoires zijn in oorspronkelijke vorm door beide zonen aangevuld met illustraties en enkele aanvullende anekdotes.

### Vervlogen Jaren | De memoires van luchtvaartpionier Jan Bach

Redacteuren **Boudewijn en Covert Jan Bach**

Uitgever **Flying Pencil**

ISBN **978-90-818702-3-8**

Prijs **€ 34,00**

Details **harde cover, gebonden, 190 pagina's met boeiende afbeeldingen**



Het boek leest als "een spannend jongensboek". Maar je moet het wel enigszins kritisch lezen, want de memoires zijn de neerslag van Jan Bach's herinnering. Bepaalde perioden komen vrijwel niet voor en zelfreflectie was een nog niet-uitgevonden bezigheid. Maar: zo zat de luchtvaart in die jaren in elkaar! Lt. Gen. b.d. Ben Droste schreef een prachtig voorwoord bij het boek waarin hij Bach's werk onderstreept met de woorden, dat zonder de trekkers en duwers van deze wereld niets wezenlijks wordt bereikt.

**Lees het boek!**

### De Nederlandse Burgerluchtvaartvloot 1945-1970

Wat vloog er Nederlands geregistreerd in de eerste kwart eeuw na de Tweede Wereldoorlog? Daarover gaat deze trilogie. Alle vliegtuigtypen die in die jaren in ons land geregistreerd zijn geweest, komen in een boeiende beschrijving aan de orde. Een lovenswaardig uitgangspunt daarbij is dat ieder vliegtuig even belangrijk is, zodat ze allemaal vergelijkbare aandacht krijgen. Dat betekent ook een forse aanslag op de auteurs, omdat over de bekende handelsvloot van de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen veel bekend is. Dat is minder bekend bij de vliegtuigen uit de kleine / recreatieve luchtvaart in al haar verscheidenheid.

De drie delen behandelen ruim 130 vliegtuigtypen en het gebruik daarvan in ons land. Na een algemene beschrijving van het betreffende vliegtuigtype volgt een beschrijving van de gebruiker(s) van het betreffende vliegtuigtype. Technische gegevens en de registerdetails ronden elke beschrijving af. Voor de liefhebbers is vooral nieuws te vinden in de minder bekende vliegtuigen die in die jaren in ons land hebben gevlogen. Daarbij behoren bijvoorbeeld de vier Junkers Ju 52/3m, waarvan de eerste maar kort op Eindhoven vloog en de andere drie bij de Rijksluchtvaartschool terecht kwamen. In het boek van / over Jan Bach worden de drie Ju's overigens ook genoemd. Curieus is het ook om andere verhalen over oorlogsbuit te lezen. Het merendeel van de door Prins Bernhard gebruikte Duitse vliegtuigen heeft een dergelijke achtergrond (zoals de Fieseler Storch, Messerschmitt 108, Siebel 204).

De handelsvloot van de luchtvaartmaatschappijen bestaat in deze jaren grotendeels uit propellervliegtuigen, De straalvliegtuigen in het boek beperken zich tot de Fokker F.28 (om dicht bij huis te blijven) naast de Douglas Commercials nummer acht en negen en de Boeing 707 die vanaf 1967 enige tijd de vloot van Transavia versterkte. Natuurlijk worden de Transavia Caravelle's, maar ook de Paris II en HFB.320 Hansa van de Rijksluchtvaartschool, de zakenjets van Philips e.a. en de twee Hunters van het NLR behandeld.

Na de oorlog werden ook grote hoeveelheden (les)vliegtuigen uit de geallieerde depots naar ons land gehaald. De civiel gebruikte Tiger Moth's, Harvards en Piper (Super) Cubs komen dan ook alle aan bod. Op de details van het gebruik van al die onderscheiden vliegtuigtypen wordt in het boek in gegaan. Toch moest nog een concessie worden gedaan door niet-officieel geregistreerde vliegtuigen, zweefvliegtuigen en ballonnen niet "mee te nemen". Daar staat dan weer tegenover dat de geschiedenis van de vliegtuigen die rond 1970 waren ingeschreven, beknopt tot veel later jaren is uitgewerkt. Kort wordt daarnaast ingegaan op enkele vliegtuigen die officieel niet in ons land geregistreerd zijn geweest, zoals bijvoorbeeld de illegale PH-COR die in het laatste nummer van Logboek in 2018 nog vermeld is.

De boeken zijn gelijmd en voorzien van een harde omslag. Dat leverde bij eerdere publicaties van DAP wel eens problemen op. In de exemplaren die mij werden toegestuurd, doet zich dat probleem vrijwel niet meer voor. De auteurs doen zich overigens tekort, als ze melden een trilogie van ongeveer 1.000 bladzijden te hebben geschreven. Het aantal pagina's is uiteindelijk op bijna 1.200 gekomen. De trilogie is een aanwinst voor de liefhebbers van de geschiedenis van de Nederlandse civiele vloot.

**Een heerlijk bladerboek, van harte aanbevolen!**

#### De Nederlandse burgerluchtvaartvloot 1945-1970

Auteurs **Theo Wesselink en Harm J. Hazewinkel**

Uitgever **Dutch Aviation Publications**

ISBN **978-94-91993-11-4 (dl.1), 978-94-91993-12-1 (dl.2) en 978-94-91993-13-8 (dl.3)**

Prijs **€ 49,95 per deel, afzonderlijk te koop**

Details **harde cover, gelijmd, rond 400 pagina's en 400 illustraties per deel.**

