

ELTA

door Wim Huissen



***Eerste Luchtverkeer Tentoonstelling Amsterdam
1 augustus tot 14 september 1919***

Eerste Luchtverkeer Tentoonstelling Amsterdam ELTA 1 augustus tot 14 september 1919

Tot aan de Eerste Wereldoorlog zag men het vliegen als een wereld voor waaghalzen. Na vele mislukkingen, gepaard gaande met het verlies van veel mensenlevens en kapitaal, was er ook wel eens een succes te noemen, zoals bijvoorbeeld Louis Bleriot, die in 1909 als eerste Het Kanaal overvloog. Het Engelse koppel Alcock en Whitten-Brown maakte zelfs in juni 1919 een trans-Atlantische vlucht. Nederland speelde hierin een kleine rol, ook al hadden wij in Anthony Fokker een heuse vliegtuigbouwer. Hij maakte in zijn zelf gefabriceerd vliegtuigje, de Spin 3, in 1911 al een rondvlucht boven Haarlem. Hij wilde vliegtuigen bouwen voor Nederland, maar ons land was niet in hem geïnteresseerd. Hij vertrok naar Duitsland om daar een toekomst als vliegtuigfabrikant op te bouwen. Ons leger had een Luchtvaartafdeeling (LVA) als onderdeel van de Koninklijke Landmacht. Deze was in 1913 opgericht op de vliegbasis Soesterberg en beschikte over 4 vliegers met evenveel vliegtuigen. Nederland was tijdens de Eerste Wereldoorlog neutraal, en de LVA deed niet mee aan oorlogshandelingen. Het was juist in die periode dat de militaire luchtvaart veel vooruitgang boekte. Vooral Duitsland werd heerser in het luchtruim, niet in de laatste plaats geholpen door Fokker. Hij had in Duitsland al een vliegtuigfabriek waar hij duizenden militaire toestellen bouwde. Hij genoot hoog aanzien, vooral nadat hij een uitvinding had gedaan om met een mitrailleur tussen de draaiende propellers door te schieten. Sinds die tijd, 1915, waren het voornamelijk Fokkertoestellen die aan Duitse zijde vochten.

Na het einde van de oorlog beseftte men dat het begin van een nieuwe fase in het wereldverkeer was aangebroken. De ons omringende



landen hadden veel ervaring opgedaan met de ontwikkelingen in de militaire luchtvaart en als Nederland ooit in de burgerluchtvaart een woordje mee wilde spreken moest er wel wat gebeuren. Vooral met betrekking tot onze koloniën lag er wellicht een goede toekomst in het verschiet. Ook de regering zag dit in en zou dus in de komende jaren investeringen moeten doen en wilde om die reden goed worden ingelicht. Dat zou prima kunnen gebeuren tijdens een luchtvaarttentoonstelling, georganiseerd op Nederlandse bodem.

Cover: De beide centrale tentoonstellingshallen (foto: blog.klm.com)

Boven: Met de DR1 Triplane hielp Anthony Fokker de Duitsers tijdens de Eerste Wereldoorlog aan de absolute hegemonie in de lucht.



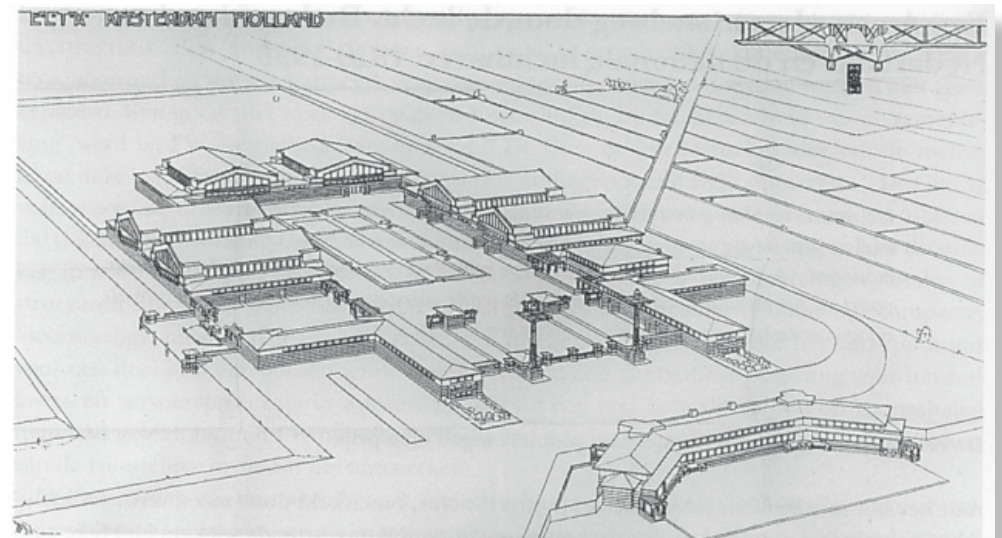
Organisatie

Initiatiefnemers waren, om begrijpelijke redenen, mensen uit de militaire hoek. De heren Albert Plesman en Marinus Hofstee, beiden luitenant-vlieger bij de LVA, wilden de organisatie van dit evenement wel op zich nemen. Er zouden dan binnen- en buitenlandse ondernemingen op luchtvaartgebied uitgenodigd worden, zodat men kon zien wat zoal de mogelijkheden op dit gebied waren. Als belangstellenden gokte men behalve op de regering en onze industrie ook op het publiek om hen te laten zien hoe belangrijk deze nieuwe manier van vervoer kon worden, zowel militair maar vooral ook commercieel. Daarom stelden de beide vliegers een indrukwekkend comité samen. Zij waren zo slim om kopstukken uit alle geledingen in hun organisatie op te nemen.

Boven: Het organisatiecomité was sterk militair getint. V.l.n.r. de luitenant-vliegers Albert Plesman en Marinus Hofstee in het Dagelijks Bestuur en generaal Snijders als voorzitter van het Algemeen Bestuur.

Rechts: Het eerste ontwerp voor de indeling van de tentoonstelling (foto: Stadsarchief Amsterdam, verder SAA genoemd).

Om te beginnen waren er 7 erevoorzitters: de ministers van Oorlog, Waterstaat, Binnenlandse Zaken, Landbouw, Nijverheid en Handel, de burgemeester van Amsterdam, de Commissaris van de Koningin in Noord-Holland en ene Hendrik Colijn, voorzitter van de Kon. Ned. Vereniging voor Luchtvaart (KNVL) met een Indisch- militaire achtergrond en, niet onbelangrijk, goed bekend in politiek Den Haag. Dan waren er leden van het erecomité met als deelnemers, directeuren van grote commerciële bedrijven, opperofficieren van het leger, advocaten, burgemeesters van andere grote steden en directeuren van de belangrijkste banken. Voorts was er nog een Algemeen Bestuur met als voorzitter Generaal Snijders, oud-opperbevelhebber van Land- en Zeemacht met een rits van belangrijke mensen uit allerlei instellingen. Het dagelijks bestuur was in handen van voorzitter Albert Plesman, 1^{ste} luitenant-vliegenier en Marinus Hofstee 1^{ste} luitenant-vliegenier als 1^e secretaris met nog een aantal leden. Heel veel notabelen, dus daar kon het niet aan liggen.



Indeling van de tentoonstelling

Het comité was er snel uit waar de tentoonstelling moest plaatsvinden. Eerst werd nog aan Den Haag gedacht, maar al snel was iedereen het er over eens dat Amsterdam de meest geschikte plaats hiervoor was. De commerciële belangen gaven de doorslag. Natuurlijk was het de hoofdstad, maar het was het handels- en industriecentrum van het land. In Noord was een prachtig gebied vrij gebied, waar land-



en watervliegtuigen konden landen. De regering en de Gemeente Amsterdam waren ook enthousiast voor deze plek, zodat de organisatie ruime subsidies werden toegekend. Ook op andere manieren werden ze door de overheid gesteund, vooral met de infrastructuur rond het terrein. De naam van de tentoonstelling kon nu ook worden bepaald: Eerste Luchtverkeer Tentoonstelling Amsterdam.

Men koos als tentoonstellingsterrein het gebied tussen het Hoofdkanaal-West (tegenwoordig Johan van Hasseltkanaal) en de Papaverweg, en globaal vanaf het tegenwoordige Mosveld, tot aan de huidige Ridderspoorweg. Het vliegterrein liep ongeveer waar nu de dijk op het Mosveld ligt naar de IJtunnel. Dit vliegveldje was wel

Boven: De twee hoofdhallen op het tentoonstellingsterrein, met veel extra glas voor goed licht in de hallen. Boven het terrein een luchtschip. Foto: blog.klm.com

Links: Een luchtfoto van het tentoonstellingsterrein. Midden-links het Hoofdkanaal-West en bovenin het Noordzeekanaal. Foto: SAA



eens drassig en modderig wat wel eens voor probleempjes zorgden, maar grote ongelukken zijn nooit gebeurd.

Architect Dirk Roosenburg had een prachtige compositie gemaakt voor het tentoonstellingsterrein, maar hij werd wegens bezuinigingen teruggefloten. Wat overbleef was een gigantische dubbele houten hal van 95 meter, 72 meter diep en 9 meter hoog. Tevens had de hal 4 meter hoge ramen en een doorzichtige nok wat voor een geweldige licht-inval zorgde (zie afb. pag.4). Naast nog een paar loodsen, hangars en een lunapark waren er ook een politiebureau, een brandweerkazerne en drie restaurants.

De entreprijs voor de tentoonstellingshallen, het vliegterrein en het lunapark zou f 1,20 per dag bedragen. Een passe-partout voor de hele periode zou f 12,50 kosten. Als men alleen het vliegterrein wilde bezoeken kostte dat een kwartje. De hoofdingang was aan de Middenweg (nu Hagendoornweg) en de ingang voor het vliegveld was aan de Buiksloterweg, langs het Noord-Hollands Kanaal.

Naast de gemeentepont naar het Tolhuis, was er een speciale boot die van de Ruijterkade steiger 11 direct naar het tentoonstellingsterrein voer, maar daar moest wel voor betaald worden.

Het comité probeerde het publiek al van te voren warm te maken voor de ELTA. Op 26 juli 1919 cirkelden er 2 watervliegtuigen boven Amsterdam, even later gevolgd een Handley Page, een enorm toestel met een vleugelwijdte van 30 meter, vier motoren en 41 zitplaatsen.

De opening

Vrijdag 1 augustus 1919 was het dan zover. De opening was gereserveerd voor de diverse comités en genodigden. Marinevliegers gaven een demonstratie met watervliegtuigen. Een van de vliegtuigen raakte bij de landing, onder de ogen van de genodigden, een huis. De piloot



Boven: Koningin Wilhelmina verricht de opening van de ELTA. Foto: SAA
Onder: De Franche vliegenier Boulard met zijn Caudron G3 toestel



Boven: Een blik binnen in een van de tentoonstellingshallen van de ELTA. Foto: SAA
Onder: Alles wat dreef was goed om naar het ELTA-terrein te komen. Foto: SAA



overleefde de crash maar zijn collega sergeant Kroeger overleed. De ceremonie ging ondanks dat ongeluk gewoon door. Na een speech van voorzitter generaal Snijders, werd de tentoonstelling door Koningin Wilhelmina geopend. Sergeant Kroeger werd enkele dagen, vergezeld door zijn maten van de marine, onder een bloemenzee begraven.

Deelnemers

De exposanten kwamen uit binnen- en buitenland, alleen had Engeland bedongen dat zij alleen aanwezig zouden zijn als Duitsland niet werd uitgenodigd. Daar kan het comité, gezien de net afgelopen oorlog, wel inkomen, alhoewel onze oosterburen wel superieur waren in de luchtvaart. In de hallen stonden 51 vliegtuigen opgesteld, waaronder ook Nederlandse inzendingen. De Nederlandse Automobiel en Vliegtuigfabriek 'Trompenburg' uit Amsterdam pronkte



met een Spijkerjager, een geheel Nederlands toestel dat ontworpen was door de Fransman Vannehard.

De NV Van Berkels Patent uit Rotterdam was ook met een stand aanwezig. Hier werd een watervliegtuig geshowd, gebouwd in opdracht van onze regering. Ook aanwezig was Anthony Fokker, die vele duizenden toestellen voor vijand Duitsland had gebouwd. Hij gaf ook vliegdemostraties met zijn D-VII, wat hem veel bewondering van het publiek opleverde. Voorts waren er vele vliegtuigen uit Engeland en Italië.

Naast de vliegtuigen waren veel bedrijven aanwezig, die gelieerd waren aan de luchtvaart, onderverdeeld in 17 categorieën. Zo kon men stands bezoeken op het gebied van vliegtuigbouw, onderdelen, motoren en gereedschap. Maar ook kon men informatie inwinnen over o.a. fotografie, kaarten, instrumenten, meteorologie, kleding en er was een stand van het leger en de marine.

Boven: Anthony Fokker presenteerde op de ELTA met veel succes zijn D VII.

Links: Overstelpende drukte op de De Ruijterkade voor een plek op een pont of boot om naar het tentoonstellingsterrein te komen. Alles dat dreef was goed.

Foto: Spaarnestad



Luchtschip

Het bestuur van ELTA wilde als attractie een luchtschip aan het publiek tonen. Op het ELTA-terrein was echter niet genoeg ruimte om deze schepen te laten landen en opstijgen, zodat men koos voor een rondvlucht boven de stad. Duitsland had veel ervaring met het bouwen van zeer grote luchtschepen, de Zeppelins, maar ja..., zij waren niet welkom. De Britten hadden in 1916 een Zeppelin op de Duitsers veroverd en toen genoeg informatie verzameld om ook zo'n groot luchtschip te bouwen. Net na afloop van de oorlog hadden ze er twee gebouwd, de R33 en de R34. Op donderdag 11 september 1919 kwam de R32, een zusterschip, boven Amsterdam en

Boven: Het Britse luchtschip R32 maakte rondvluchten boven Amsterdam e.o. Foto: Spaarnestad

Rechts: Bij de landing van het grootste vliegtuig dat op de ELTA gepresenteerd werd, de Handley Page, groef het landingsgestel zich in de slappe bodem van de landingsbaan. Consternatie alom! Foto: Geheugen van Nederland

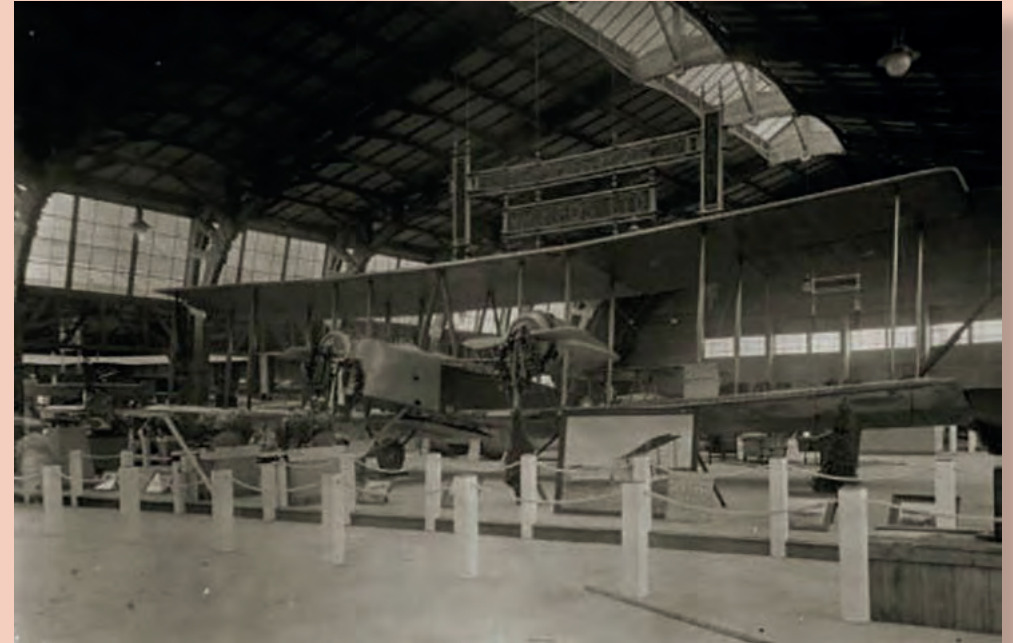
de bevolking keek met open mond naar het enorme luchtschip met een lengte van 210 meter en een inhoud van 65.000 m³.

Demonstraties

Bij het grote publiek maakt de ELTA veel indruk met de vliegemonstraties en het lunapark.

Vooral in de weekenden maakten duizenden en duizenden mensen op allerlei manieren de overtocht naar de overkant van het IJ. Niet alleen met de gemeente- en Eltapont, maar ook met allerlei vaartuigen, wat er maar wilde drijven. Lang niet iedereen ging naar de tentoonstelling, maar begaf zich in de onbebouwde gebieden rond het terrein en keek dan gratis naar de vele vliegemonstraties die gegeven werden. De mensen keken naar de capriolen van de vlie-





Boven: links de Blackburn Kangaroo stijgt op - rechts de Handley Page O/400
Onder: links Italiaanse dag - rechts tentoonstellingsterrein richting Hagedoornweg



geniers en luisterden naar het geronk van de motoren. De sensatie steeg steeds tot een hoogtepunt als de vlieger zijn motor stopte en dan een glijvlucht maakte om even later zijn motor weer te starten. Ook populair waren de vliegdemostraties die 's avonds werden gegeven. De spanning werd dan opgevoerd zodra men in het donker alleen de motor van het vliegtuigje hoorde. Dan vingden de schijnwerpers de vlieger in hun lichtstralen. Eerst zweefde het vliegtuig, maar haalde de vliegenier de meest gevaarlijke capriolen uit, wat het enthousiaste publiek beloonde met toejuichingen en applaus.

Als men er f 40,- voor over had kon men zelf een rondvlucht boven Amsterdam maken, iets dat toch door 3.265 mensen werd gedaan. Als men nog een gulden extra betaalde kreeg men een door de vlieger ondertekend certificaat als bewijs dat men heus gevlogen had. Toch wel aardig aan de prijs gezien het gemiddeld weekloon voor



een geschoolde arbeider van f 15,-. Ook kon men 's morgens met de Handley Page naar Londen vliegen, om de volgende dag terug te keren, en dat voor f 160,-.

Parachute springen

Het comité had de Belgische parachutist Alfred Morescant Kessner uitgenodigd om uit een Fokkermachine een parachutesprong te maken. Op zondag 17 september zou dat dan gebeuren en duizenden mensen wilden dat spektakel wel eens aanschouwen. Het vliegtuigje klom naar een hoogte van 1000 meter. Mensen met een ver-

Boven: Publieke belangstelling genoeg voor demonstraties in de lucht....

Links:en op de grond. Foto's: SAA

Vlgde: De Belgische parachutespringer Kessner wordt hier gevierd na zijn sprong.



rekijker zagen de parachutist op de rand van het vliegtuig zitten. Maar er gebeurde helemaal niets totdat men ineens een zwart pakket aan de heldere hemel zag. Iedereen hield de adem in, want wat gebeurde daar nou? Plotsklaps kwam uit het zwarte pakje een witte doek die zich opende als een parachute waaraan de springer hing. Even was men nog bang dat hij in het IJ of in het Hoofdkanaal West zou vallen, maar gelukkig landde hij in het veldje aan de andere kant van het kanaal op het terrein van de plantenboterfabriek aan de Distelweg. Hij werd opgehaald door een bootje en naar het tentoonstellingsterrein gebracht, waar hem een geweldige ovatie wachtte. De huldiging van deze held ging de piloot en de mecaniciens wat te ver en zij gaven een persverklaring. Kessner was op het moment dat hij moest springen zo bang geworden dat hij de sprong niet wilde maken. Hij was op het vliegtuigje naar achteren gekropen en zou dan bij de roeren en het stabilisatievlak kunnen komen. Als hij een verkeerde beweging zou maken, kon het vliegtuig neerstorten. Daarom besloot de mecaniciens de springer overboord te gooien. Kessner gaf een andere lezing. Toen hij de sprong wilde maken, moest hij aan zijn meisje denken en was bang haar niet meer terug te zien. Hij was aan de rand van het vliegtuig gaan hangen, maar zijn vingers werden zo verkrampd geworden, dat hij niet meer los kon komen van het toestel. Hij had gevraagd aan de mecaniciens om zijn vingers los te peuteren ...



Lunapark

Naast de tentoonstelling kon men ook naar het Lunapark, wat bij entreprijs inbegrepen was. Het vertoonde veel gelijkenis met het pretpark van de ENTOS. De firma Hugo Haase had weer 'Oud-Amsterdam' opgebouwd. Opnieuw kon het publiek genieten van succesnummers als de achtbaan, autoscooters, draaimolen, het lachhuis, de planeetbaan en het duivelsrad. De inwendige mens werd niet vergeten, want er waren veel restaurants, cafés en andere drink- en eetgelegenheden. Toch verliep hier niet alles gladjes. Zo klaagde het publiek over de "verharding en bestrating" van het lunapark, iets dat na een paar dagen werd opgelost.

Er werd ook in het algemeen gemopperd over de 'afzettersprijzen', die de meeste caféhouders vroegen. Zij waren natuurlijk niet blij met die reputatie en gaven de hoge pachtprijs de schuld, die zij moeten betalen. Een cafébaas antwoordde door pamfletten te laten drukken



met als reclamestunt 'bij ons geen afzettersprijzen'.

Ook de meeste exploitanten van de etablissementen waren ontevreden. Op woensdagavond 13 augustus werd een heuse staking belegd. Zij klaagden over te weinig klandizie. Er waren zelfs (kleine) cafés met minimale omzet.

De standhouders gingen met het dagelijkse bestuur in vergadering en eisten een verlaging van de entreprijs van een f 1,20 naar 50 cent. Er bleken 76 cafés (!) te zijn en ja, dan kon het gebeuren dat vooral de kleine cafeetjes weinig aanloop hadden. Toch kwam men snel tot een oplossing die van beide kanten werd gewaardeerd. Op drie dagen, maandag, woensdag en zaterdag zou de toegangsprijs na 16:00 uur 50 cent bedragen en de overige dagen 90 cent.

Boven: Het succesnummer van de ENTOS werd op de ELTA opnieuw opgebouwd: Oud-Amsterdam. Foto: SAA

Links: Het grote paviljoen 'Monopole' Foto: SAA



Linksboven:

*De beroemde oceaan-
vlieger Sir John Alcock
op bezoek t.g.v. de ELTA*

- ◀ Luitenant-vlieger Wil-
liam Versteegh geëerd
- ◀ De Amerikaanse para-
chutespringster Miss Syl-
via Boyden showt haar
uitrusting. Foto: Geheu-
gen van Nederland

Rechts: Het ELTA-lied.
Afb: SAA



E. L. T. A. Vlieglied

Wij leven tegenwoordig in den moderne eeuw
't Is niets meer zoo als vroeger: wainig wolen veel geschreeuw
Wie heeft ooit kunnen droomen dat je in 'n vliegmachien
Voor vijfentwintig popjes heel Amsterdam kon zien!

Refrein:

Wij gaan vliegen, vliegen, vliegen, over 't Tolhuis en het IJ.
Laat je wiegen, wiegen, wiegen, met je meisje aan je zij,
Menig aardig vliegeniertje doet zijn schatje een pleziertje.
Met 'n toertje door de lucht; Amsterdam in vogelvlucht.

En ben je in de wolken dan ken niemand meer,
Dan zie je uit de hoogte laag op al de menschen neer
Je trouwt per vliegmaachine in 't hemels paradijs
Op vleugelen der liefde maak je de huwlijks reis.

Refrein:

Stijgt op dus wakkre vliegers streeft steeds naar hoogersfeer
Vreest geen der vreemde naties en houdt Hollandsch naam in eer
Wet er ook moog gebeuren op E. L. T. A. 's vliegterein
Wij zullen steeds bewijzen dat wij geen kwezels zijn.

Refrein:



Toch werd de ELTA een enorm succes. In de slechts 6 weken durende tentoonstelling zijn er officieel 545.167 betalende bezoekers geweest. Buiten het terrein hadden nog tienduizenden genoten van de demonstraties. De regering, veel belanghebbenden en particulieren voorzagen een rooskleurige toekomst voor het luchtverkeer. Maar om te voorkomen dat het buitenland de markt veroverde, zou men snel moeten handelen.

Op 7 oktober richtten Plesman en Hofstee, met behulp van een aantal vermogende particuliere investeerders de *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij* op. Men ging op zoek naar een luchthaven in de buurt van Amsterdam. Het ELTA-terrein kwam daarvoor niet in aanmerking; het was nodig voor woningbouw. Men dacht eerst nog aan Schellingwoude waar zich een groot terrein bevond dat door de Marine werd gebruikt voor watervliegtuigen. Maar de gemeente Amsterdam diende dan zoveel geld te investeren, dat men er van afzag. Plesman

voelde veel voor het militaire vliegveld Soesterberg, maar zag op tijd in, dat de klanten toch voornamelijk uit de randstad zouden komen. Vandaar dat de keuze op het militaire vliegveld Schiphol viel.

Fokker

Anthony Fokker richtte samen met de 'Trompenburg' de N.V. Nederlandse Vliegtuigfabriek op. Wegens zijn Duitse verleden werd zijn naam niet genoemd. Fokker had Trompenburg nodig om zijn vliegtuigen te kunnen bouwen. Toen de ELTA was afgelopen kocht hij de tentoonstellingshallen en vestigde zijn bedrijf op het terrein. Hier werden de vleugels en de rompen gefabriceerd en aangezien hier geen landingsbaan was, werden de onderdelen op dekschuiten naar Schiphol gevaren om daar geassembleerd te worden. Pas in 1951 werd de fabriek in Noord gesloten en verhuisde men naar Schiphol (nu Schiphol-Oost). In 1958 werd de fabrieksnaam eindelijk veranderd in Fokker.

Op de foto hieronder Fokker en Plesman voor een KLM-toestel. Beide foto's: SAA



Theo Bakker's Domein



Op deze site vindt u makkelijk leesbare maar toch informatieve verhalen over de ontstaansgeschiedenis van Amsterdam. Ze zijn onderverdeeld in rubrieken als Middeleeuwen, godsdiensten, nijverheid en handel, transport, openbaar vervoer, haven, watermanagement, stadsuitleg, annexaties, verkeersdoorbraken, chroniquers en allerlei andere zaken.



Klik hier voor een overzicht van alle PDF's op deze site

