



*Ingang Vliegveld Ede 1910.*

**VLIEGKAMP EDE**  
OP DE DOESBURGERHEIDE  
1910 - 1921

## VOORAF

Honderd jaar geleden, in 1921, sloot 'AIRPORT EDE' op de Doesburgerheide bij de Driesprong voorgoed haar deuren. Hiermee kwam een eind aan het kortstondig bestaan van de plek waar luchtvaartgeschiedenis geschreven werd. Aan dit lang verdwenen kamp zal voor altijd de naam van Johan Hilgers verbonden blijven. Het was deze jonge aviateur die op 29 juli 1910 als eerste Nederlander boven Nederlands grondgebied vloog, een dag eerder dan Clement van Maasdijk. Op de Zonneoordlaan staat een monumentje dat de herinnering aan dit bijzondere feit levend houdt.



Over de begintijd van de vliegsport, zoals de vliegerij aanvankelijk genoemd werd, is veel geschreven. Een standaardwerk over dit fascinerende onderwerp is het boek uit 1984 *'Aviateurs van het eerste uur'*, van Wim Schoenmaker en Thijs Postma. Ook in het archief van de gemeente Ede en in dat van de Vereniging Oud-Ede is een en ander terug te vinden over deze tijd waarin ook Ede te maken kreeg met grote veranderingen. Na de komst van de automobiel kwam ook hier de aeroplane in beeld.

Zelf maakte ik in de vroege jaren vijftig, toen ik in nog Ede woonde, bij toeval kennis met de resten van dit vliegveld. Tot mijn grote verbazing vond ik midden in het bosgebied, grenzend aan de Zonneoordlaan, langwerpige, overwoekerde betonplaten. Thuisgekomen vertelde mijn vader dat dit de overblijfselen waren van een vliegveld dat hier ooit gelegen had; ik kon het nauwelijks geloven.

Toen ik onlangs weer op dit onderwerp stuitte, werd ik nieuwsgierig naar feiten en achtergronden. Wat speelde er in die prille jaren van de luchtvaart en hoe kwam het dat het toch zo behoudende Ede een heus vliegveld kreeg? Om hierop antwoord te krijgen, raadpleegde ik Edese archieven en speurde verder op internet. Met de bedoeling voor mezelf een iets helderder beeld te

krijgen van wat er toen speelde rond het nieuwe fenomeen 'vliegen' en zeker niet om deze geschiedenis te herschrijven.

In de gedigitaliseerde oude kranten en tijdschriften op de Delpher-site vond ik een schat aan informatie in woord en beeld die voor mij de mist iets deed optrekken. Ik las interessante verslagen van vliegdemonstraties, namen van beroemde aviateurs, over publiek dat uit hun dak ging bij het zien van de vliegshows, over ondernemers die brood zagen in deze nieuwigheid, cartoonisten die de vliegerij op de hak namen, enz.

Maar vooral het beeld van een tijd waar in rap tempo op allerlei terreinen grote, ingrijpende veranderingen plaatsvonden. Veranderingen waar met name het behoudende deel van de bevolking ernstige kanttekeningen bij zette. Ede had al genoeg te stellen gehad met de komst van de automobiel en het garnizoen. Maar als nieuwe ontwikkelingen toch onvermijdbaar zijn, dan wél graag de zondagsrust in ere houden; dus niet vliegen op de dag des Heeren! En och, aan de andere kant: een centje daaraan verdienen is mooi meegenomen...

Ik besloot van mijn vondsten een albumpje te maken als herinnering aan mijn zoektocht naar het verleden van Vliegekamp Ede. Het gaat hierbij.

*Arend Bulder.*



Johan Hilgers in de cockpit

## HOE KWAM EDE AAN ZIJN VLEGVELD?

Dat was het gevolg van de snel groeiende belangstelling voor de luchtvaart onder de bevolking. De Haagse Verwey & Lugard's Automobiël-Maatschappij zag daar brood in en stapte in de nieuwe vliegbusiness. Op zoek naar geschikte lokaties komt men, behalve in Soesterberg, ook in Ede terecht.

*“Op 4 juni 1910 besluit de gemeenteraad van Ede een aantal gronden op de Doesburgerheide, gelegen vlakbij De Driesprong in Ede, te kopen en deze te verhuren aan*



*1<sup>e</sup> hangar vliegveld Ede.*



*Helgen vooaan vliegtuig in aanbouw Ede.*

*Verwey en Lugard's Automobiël Maatschappij in Den Haag. Deze maatschappij is van plan daar een vliegveld aan te leggen. De centrale ligging en de aanwezigheid van spoorlijnen maakt Ede aantrekkelijk. Bovendien wil men er loodsen voor het fabriceren en repareren van vliegtuigen laten bouwen. De maatschappij heeft al van enkele eigenaren perceeltjes heide in pacht verkregen. De VVV's in Ede en Lunteren zien in de vestiging van een vliegveld grote kansen voor de ontwikkeling van de gemeente Ede. Er worden uiteindelijk drie hangars en een vliegtuigfabriekje gebouwd.*

*Verwey en Lugard horen op een gegeven moment dat de eerste vlucht van een Nederlander boven Nederlands grondgebied tussen 31*

*juli en 4 augustus 1910 zal plaats vinden boven Heerenveen. Daar zal aviateur Clement van Maasdijk vanaf het sportterrein Thialf demonstratievluchten gaan maken. Jan Hilgers krijgt de opdracht om de Friezen voor te zijn en men geeft hem opdracht om bij vliegtuigbouwer Blériot te Pau in Frankrijk een vliegtuig te kopen. Hij moet dit toestel zo snel mogelijk naar Ede transporteren, vliegklaar maken en vóór 31 juli de lucht in gaan. Hoewel Hilgers amper kan vliegen levert hij toch een huzarenstukje: op 29 juli 1910 kiest hij als eerste Nederlander het Nederlandse luchtruim. Hilgers kan alleen nog maar rechtuit vliegen; bochten maken is nog te moeilijk voor hem. Aan het eind van de baan moet hij noodgedwongen landen, het toestel keren en opnieuw opstijgen, maar hij vliegt wel degelijk!”*

Bron: gemeente-archief Ede.



Jan Hilgers wordt omringd door toeschouwers nadat ie geland is, 1910

De volgende dag, 30 juli 1910, stond in de Arnhemsche Courant een zeer levendig verslag van deze historische gebeurtenis:

*“Hoewel het niet algemeen bekend was, dat er gevlogen zou worden, hadden zich gisteravond honderden nieuwsgierigen verzameld om dit, voor de meesten nog nieuwe schouwspel bij te wonen. Te omstreeks 7 uur klom de 20-jarige bestuurder in zijn toestel en zette dat in beweging. Eerst langzaam, toen al sneller en sneller volgde de machine de terreingolven om plotseling, op een hoogte gekomen, niet meer te dalen, doch in de lucht te blijven zweven, ja, steeds hoger en hoger te stijgen, tot ongeveer 10 meter.*

*Het enthousiaste publiek barstte in een luid gejuich los, toen hij op een hoogte van 5 à 6 meter de eerste rijen passeerde; men zwaaide met hoeden, petten, zakdoeken, kortom overal waarmede maar te zwaaien was. Weer draaide hij en weer vloog hij op, om reeds binnen enkele minuten daarna aan het einde der 2 kilometer lange baan te dalen. Ten slotte landde hij voor goed, beschreef nog een sierlijke bocht en bleef juist voor de primitieve loods staan.”*

Na de vlucht van Hilgers wordt het vliegveld verder opgebouwd en worden toegangswegen aangelegd. Begin augustus arriveert er een tweede vliegtuig op het vliegveld, waarmee Hilgers op 18 augustus een eerste vlucht maakt. De vliegbaan, 5000 meter lang en 200 meter breed, wordt keurig afgebakend en er wordt een toegangspoort (met kassa) gebouwd.

Begin november 1910 wordt het vliegveld met een 'grote' vliegshow officieel geopend. De vliegdemostraties trekken veel publiek en worden uitgevoerd door de bekende aviateurs Gijs Küller en Henri Wijnmalen (*hiernaast*). Edese drankleveranciers zorgen er voor dat de bezoekers op het vliegveld niet op een droogje hoeven te zitten...



Uit teruggevonden krantenberichten bleek dat heel Nederland in 1910 in de ban was van de vliegsport. De circusachtige vliegdemostraties en de belangstelling waren zeer in trek. Al was de bereikbaarheid van het verafgelegen kamp in Ede wel een probleem. Er waren geen tram- of treinverbindingen om de mensen snel daar te brengen. Daarom werden er omnibussen ingezet om het publiek vanaf station Ede-Wageningen naar het terrein te vervoeren. Verwey en Lugard maakten plannen voor een vaste tramverbinding vanaf

station S.S. naar de Driesprong en/of een railaftakking vanaf halte Doesburgerbuurt (Kippenlijn) rechtstreeks naar het vliegveld. Kostbare projecten waar men vanaf zag toen de vliegbelangstelling na 1910 vrij snel verflauwde. Om de onderneming toch financieel haalbaar te maken, werd besloten de publieksactiviteiten te concentreren op vliegekamp Soesterberg, het tweede terrein van Verwey en Lugard, dat makkelijker voor het publiek te bereiken was.

## VLEIEKAMP BOOD WERKGELEGENHEID

De komst van het Edese kamp bracht werk voor lokale bedrijven en ambachtlieden. Goed denkbaar dat bijvoorbeeld houthandel Tulp het materiaal leverde waarmee timmerlieden de loodsen en de imposante toegangspoort-met-loket bouwden. In het verlengde daarvan was er emplooi voor schilders.

Van twee schilders zijn herinneringen bewaard gebleven aan het kamp en aan de mensen die met de vliegerij bezig waren. Johan Plooy, een van de twee, werd in 1977 geïnterviewd door een redacteur van de Zandloper aan wie hij vertelde dat hij ooit een vlucht mee mocht maken:

*“ Stevig vastgesjord in zo’n open toestel, een eendekker waarvan de vleugels met ijzerdraad aan elkaar verbonden waren, wuifde hij vrolijk naar de omstanders. Zijn stemming sloeg al snel om toen het wankel geval de lucht inging en van de ene naar de andere zijde schommelde. Op vijftig meter hoogte vond hij het welletjes en trommelde de piloot op zijn rug om te beduiden zo snel mogelijk terug te keren, Deze lachte hem vierkant uit, maar voldeed even later aan zijn verzoek en Plooy voelde tot zijn opluchting, weer vaste grond onder zijn voeten”.*

De tweede herinnering komt van Ko de Nooij (1897-1984), oud-wethouder en mede-eigenaar van de voormalige Edese verffabriek MACOSTAN.

In 1983 beschreef hij heel gedetailleerd wat hij als 13 jarige jongen rond 1910 meemaakte van het vliegekamp en de personen die het runden. Het geheel is terug te vinden op het archiefdeel van de site van de gemeente Ede. Een paar fragmenten uit zijn verhaal:

*“... We trokken dwars door de bossen, de kortste weg naar de Doesburgerheide, waar al diverse loodsen waren gebouwd voor de fabricage van vliegtuigen. Tot overmaat van geluk werd die fabrieksopzet tijdelijk ondergebracht in een voormalig instituut van onderwijs net t.o. ons ouderlijk huis, n.l. in de Brouwershoeve. Mijn ouders zagen met enige zorg onze groeiende belangstelling voor deze instelling, daar mijn broer en ik enthousiast beweerden later ook dit vak te gaan beoefenen, temeer daar wij reeds hand- en spandiensten verrichtten bij de opbouw van staart en vleugels.*

*De staart was van een open constructie, zodat liggende en staande latten door blanke spandraden werden versterkt. Deze spandraden moesten met een*

blauwe transparante lak bestreken worden. Een dot watten werd in de lak gedompeld en via dit primitieve systeem kreeg dit draadwerk de idee van staal.

Mijn vader en broers hadden een huisschildersbedrijf, dus de kritiek kwam los. Die lak droogde té snel om goed te zijn. Toch bleven wij onze “nieuwe werkgevers” trouw! Ondanks de niet mis te verstane “kwalificatie,” dat het maar woest volk was! Zij hadden n.l. een stoomfiets, een 2e of 3e hands N.S.U. met open uitlaat, de riem direct gekoppeld aan de motor, dus “aanlopen” en na veel geraas - hup, erop springen, stofbril op, pet met klep naar achteren enz.”

“...En dan die eerste vluchten. Oh, wat een sensatie op die avond van eind juli 1910. De eerste vlucht van een Nederlander boven Nederland! Herhaaldelijk stak men een natte vinger in de lucht om de windrichting vast te stellen. Eindelijk, de ééndekker werd naar buiten geduwd. Wij, toeschouwers, de staart vasthouden, tot dat Hilgers de hand zou opsteken. Hilgers draaide enige keren met korte rukken de schroef aan, wipte via enige voetsteunen tussen vleugels en staart in het toestel. De hand des bestuurders ging als een vuist omhoog en de ééndekker snorde en waggelde naar de rand van de heide, na.bij de Hessenweg (van de wind af). De motor afzettend wipte Hilgers uit het toestel, keerde het aan de staart en was vlug genoeg in het toestel om de nog zwak draaiende schroef op volle toeren te krijgen. Hij vloog over ons heen op zo’n 10 à 20 meter hoogte. Wij waren perplex en even later in alle staten van luidruchtigheid!”



“... Mocht Hilgers zich tot ééndekkers bepalen, Wijnmalen bleek verkleefd aan zijn tweedekker. Op voor ons duizelingwekkende hoogte zette hij de motor af en daalde “vol plané,” d.i. in spiraalvorm, vlak bij ons neer. Doodkalm begaf hij zich naar de hangar. Steeds was hij gekleed in een sportief geruit kostuum, klep van de pet in de nek, de onmisbare pijp in de mond. Aan ons gaf hij geen aan-



*dacht, in tegenstelling tot Jan Olieslagers, de getapte Belg.*

*Wat een typen, die mannen van het eerste uur in de vliegwereld: Hilgers, v.d.Burg, Olieslagers, Wijnmalen, Koolhoven, Bakker. Zij waren inventief, ijverig, eenvoudig en beschaafd... ”*

Tot zover het relaas van Ko de Nooij.

## WIE WAS JOHAN (JAN) HILGERS ?



Johan Willem Emile Louis Hilgers wordt op 19 december 1886 te Probolinggo op Java geboren. In Amsterdam volgt hij een technische opleiding en in 1908 houdt hij zich bezig met de bouw van modellen en zweefvliegtuigen. In 1910 komt hij in dienst bij de firma Verwey en Lugard, die hem naar Frankrijk zendt voor het volgen van een vliegopleiding. Nog vóór hij de kans heeft een brevet te behalen, wordt hij door Verwey naar Ede gehaald voor de eerste vliegproef.

Hij blijft bij de firma in dienst als technicus en instructeur, en ontwikkelt een anderhalf-dekker. Als instructeur is hij op Soesterberg actief. Op 12 augustus 1911 ontvangt hij zijn vliegbrevet aan de school van de Maatschappij voor Luchtvaart van Verwey en Lugard te Ede. Hij is hiermee de vierde Nederlander die in ons land zijn brevet haalt.



Hier staat Hilgers (witte jas) voor de door hem aangepaste Bleriot XI met naast hem zijn mecaniciens, Johan Verhagen. Vermoedelijke locatie: Ede.

In 1912 vertrek Hilgers naar Duitsland om daar te gaan werken bij Fokker. Hij demonstreert de Fokker Spin in Rusland en vertrekt met twee Fokkers naar Nederlands-Indië om daar het product aan te prijzen. Wat niet zo'n succes blijkt. Hij is de eerste vliegenier die in Indonesië een crash maakt en die overleeft. Hij blijft in Nederlands-Indië wonen en trouwt op 27 september 1913 in Bangil met Anna Sophia Blijenburg. Het echtpaar krijgt zes kinderen.

Op 30 mei 1914 wordt de Proefvliegtuigenafdeling van het Nederlandsch-Indisch leger opgericht (voorloper van de uiteindelijke ML-KNIL), en wordt Hilgers aangetrokken als instructeur-werktuigkundige. Hij blijft hiervoor werken totdat de Japanners in 1942 Nederlands-Indië binnenvallen. Hilgers overlijdt in 1945 in een gevangenkamp bij Ngawi.

Bron: *Aviateurs van het eerste uur* - Wim Schoenmaker & Thijs Postma, 1984.



In het wereldje van de vliegsport in die dagen was Hilgers (*hierboven rechts in een fotomontage in het tijdschrift Revue der Sporten uit 1910*) niet een van de grote sterrenspelers. Hij kreeg wel de credits als eerste Nederlander boven Nederland te hebben gevlogen, maar moest het in populariteit afleggen tegen het illus-



tere drietal, van links naar recht: Gijs Küller, Henri Wijnmalen (*neef van J. Verwey, eigenaar vliegveld*) en Frits Koolhoven.

Zij waren het die het gretige publiek naar grote vlieg-demonstraties trokken. Zij brachten geld in het laatje van de organisatoren en dat was wel nodig, want vliegen was een prijzige sport.

Niet alleen vanwege het technisch materiaal, transport, terreinhuur en opstellen, maar ook door de vaak niet geringe honoraria van de sterspelers: de aviateurs.

## HOE HET VERDER GING MET VLEGKAMP EDE

Het vliegveld heeft tijdens de eerste wereldoorlog gediend als uitwijkhaven voor militaire vliegtuigen. In 1918 vestigde de jonge vliegtuigbouwer Joop Carley een echte vliegtuigfabriek op het vliegveld Ede en maakte hier diverse vliegtuigen. Zijn vlietschool was flink opgezet, met in totaal 13 toestellen. Het terrein was inmiddels volledig ingericht, compleet met hangars, een pension, een restaurant, een gebouwtje voor de administratie en een woning voor de familie Carley. Hieronder zeer waarschijnlijk het gezin Carley op kamp Ede.



Na het aanvankelijke succes wordt de belangstelling voor vlieglessen kleiner en neemt ook de verkoop van vliegtuigen af. Carley besluit in de zomer van 1921 de vlietschool en de fabriek te sluiten en vertrekt met zijn gezin naar Rotterdam.

Het volgende stukje uit de herinneringen van Ko de Nooij tekent de oorzaak van de geleidelijke teruggang van het kamp:

*“Al met al bleef de vliegtuigindustrie in Ede na 1918 noodlijdend. De animo van toeleverende bedrijven werd steeds minder en zo langzamerhand werd het bedrijf stilgelegd, zeker ook door de groeiende concurrentie van Fokker. Even nog kwam er actie. In de beginjaren van ‘20 stond het voormalige jachthuis Reehorst ledig, na vier jaren als kazerne te hebben gediend. Er circuleerden hardnekkige geruchten dat er vliegtuigonderdelen waren opgeborgen, onttrokken aan de krijgsbuit der geallieerden van Duitsland. In november 1918 was toch de capitulatie van Duitsland een feit geworden. Het lukte mij vóór de aangekondigde verkoping binnen te komen en zag daar o.a. nog in kratten verpakte vliegtuigmotoren met waterkoeling en, naar ik meen, een 7-cylinder stermotor.”*

Als Carley in 1921 vertrokken is, vallen de hangars en andere gebouwen in slopershanden; de betonvloeren laat men gemakshalve maar liggen. Jarenlang hebben vakantiegasten en omwonenden er als tennisbaan dankbaar gebruik van gemaakt. Later is ook het beton verwijderd en is er niets meer wat verwijst naar het vliegekamp dat daar ooit was. Zo kwam er een einde aan het korte, maar turbulente bestaan van vliegekamp Ede.

Het kleine monumentje aan de Zonnelaan houdt de herinnering aan de vlucht van Hilgers levendig: in Ede werd luchtvaartgeschiedenis geschreven!



Luchtopname vliegekamp Ede – jaar onbekend

Rond 1910 groeit in West-Europa in snel tempo de belangstelling voor een gloednieuwe sport: vliegen. De Haagse ondernemers Verwey & Lugard, handelaars in automobielen, zien mogelijkheden deze sport in Nederland te exploiteren. Ze zoeken daarvoor geschikte terreinen en komen terecht in Ede, de Doesburgerheide, en in Soesterberg.



„FIAT“ AUTOMOBIEL MET CARROSSERIE LANDAULET.

**VERWEY & LUGARD'S AUTOMOBIEL-MAATSCHAPPIJ**

Hoofdkantoor: 's GRAVENHAGE. Centraalkantoor voor Ned.-Indië: BANDOENG

FILIALEN: AMSTERDAM & WELTEVREDEN & DJOCJAKARTA & SOERABAYA & MEDAN & TEBING-TINGGI

AGENTSCHAPPEN: CHERIBON & TEGAL & SEMARANG.

Om de plannen te realiseren is haast geboden want de concurrentie is groot. Alom in Nederland vinden vliegdemostraties plaats met aviateurs van naam die een breed, betalend publiek trekken.

Verwey heeft een jonge en avontuurlijke neef, Henri Wijnmalen, die in Pau (Frankrijk) een vliegopleiding volgt. In datzelfde Pau bekwaamt zich ook de jonge mecaniciën Johan Hilgers, afkomstig uit Nederlandsch-Indië, in de vliegkunst. Als het huurcontract voor de Doesburgerheide met de gemeente Ede rond is, neemt Verwey Hilgers in dienst om hier verder te werken aan het bouwen en uitproberen van vliegmachines. Met als resultaat: dé historische vlucht op 29 juli 1910 in een Blériot boven het uitgestrekte heideveld: de eerste Nederlander boven Nederlands grondgebied!

Hierna volgt een kleine bloemlezing persberichten met betrekking tot de begindagen van de luchtvaart. Er was vrijwel geen krant in Nederland die er niet over schreef. Het grote publiek was geheel in de ban van deze nieuwe sport en gaf de gevierde aviateurs een ware heldenstatus, vergelijkbaar met de profvoetballers van nu die op het podium gehesen worden.

Maar er waren ook kritische geluiden, met name van behoudende Nederlanders die zich tegen deze 'roekeloze luchtacrobatiek' verzetten. Of medici die kanttekeningen maakten bij het op grote hoogte vliegen. En weer anderen grepen deze hype aan om in cartoons daar mee de spot te drijven. Kortom: allerlei feiten en achtergronden die laten zien dat het nog jonge fenomeen 'luchtvaart' hét gesprek van de dag was.

Verwey & Lugard start een publiciteitscampagne om het volk te laten weten dat zij op twee plaatsen in Nederland, Ede en Soesterberg, vliegterreinen aanleggen. De nu volgende persberichten concentreren zich met name op vliegekamp Ede.

— De firma Lugard en Verwey in Den Haag moeten, naar 't *Hand.* verneemt, voornemens zijn een gedeelte van de Doesburgerheide onder Ede in huur of eigendom te verkrijgen, ten einde aldaar een vliegterrein aan te leggen.

1910 (08-01) Provinciale Overijsselsche en Zwolsche Courant  
Lugard-Verwey toont interesse in de Doesburgerhei om er een vliegterrein aan te leggen

Onderstaand bericht lijkt nogal voorbarig omdat de gemeenteraad van Ede pas in juni van dat jaar definitief besloot de hei te verhuren. Een poging van Verwey om via de pers de druk iets op te voeren?

### Luchtvaart.

Vliegen op de Veluwe. — De plannen voor het vliegterrein op de Doesburgerheide, tusschen Ede en Lunteren, hebben, naar de „N. R. Ct.” meldt, nu een vasteren vorm gekregen. Het is nagenoeg zeker, dat de combinatie, die het plan op touw heeft gezet, door huur de beschikking zal verkrijgen over een terrein, gelegen ten Oosten van den Hessenweg, zich uitstreckende tot de nieuwe bosschen in Wekerum, samen een oppervlakte van ruim 200 H.A.

De meeste eigenaren zijn geneigd hun grond, die trouwens van het vliegen geen schade ondervindt, voor dit doel beschikbaar te stellen, terwijl de enkele van wie men nog geen zekerheid heeft, kunnen worden gemist, daar de lucht boven hun grond vrij is.

Naar men verwacht zullen reeds in Mei of Juni e.k. de eerste vlieg oefeningen kunnen plaats hebben.

1910 (17-02) Algemeen Handelsblad  
komst vliegterrein Ede vrijwel zeker

Het heeft nogal wat voeten in aarde voordat de gemeenteraad van Ede uiteindelijk de Doesburgerheide verhuurt om als vliegterrein te gebruiken. Want de komst van deze publiektrekkende nieuwigheid vergroot de kans op verstoring van de Zondagsrust, vinden behoudende raadsleden.

**Een vliegterrein te Ede.**

De Raad der gemeente Ede heeft besloten tot aankoop van een terrein, groot 33 H.A. op de Doesburgerheide voor f 5000 en dit te verhuren aan de fa. Verweij en Lugard, te 's-Hage, tegen f 6.— per H.A. en per jaar voor 15 jaar. Deze firma zal het inrichten voor vliegterrein en er loodsen en fabrieken voor vliegwerktuigen bouwen. Bepaald is, dat op Zondag geen vliegproeven mogen gehouden worden.

*Crt.*

1910 (07-06) Nieuwe Venlosche Courant  
Gemeente Ede besluit Doesburgerhei te verhuren.

**SPORT.**

**Vliegen.**

De bekende firma Verweij en Lugard begint haar vliegplannen met energie en ondernemingsgeest uit te breiden.

Zij heeft de hand gelegd op twee terreinen, een bij Ede en een bij Soesterberg. Het eerste, gelegen op de Doesburger heide, is groot 400 H. A.; het is een mooi ovaal afgerond vierkant bekken, naar het W. en Z.W. door een begroeide heuvelrij gedekt tegen de heerschende W.- en Z.W. winden; het ligt alleen een weinig meer open naar het Oosten. Oorspronkelijk was men van plan hier reeds in December te gaan bouwen. Door de moeilijkheden met het verkrijgen van het terrein trad Soesterberg echter meer naar voren, zoodat nu hier begonnen is met het opzetten van loodsen, terwijl men reeds sedert eenigen tijd bezig is, het terrein te raseeren van struiken en heuveltjes en gaten gelijk te maken.

1910 (15-06) Provinciale Geldersche en Nijmeegsche Courant  
Verweij en Lugard in de vliegerij (verder op volgende pagina)

Beide terreinen zijn gemakkelijk te bereiken; dat op de Doesburgerheide van af station Ede langs den weg Ede-Harskamp, dat te Soesterberg ligt dicht bij de stations Doldersche weg, Soesterberg en Huis ter Heide.

Het ligt in de bedoeling, op deze terreinen vliegdemostraties en -wedstrijden te houden, gelegenheid te geven tot het leeren vliegen en later ook tot het leeren fabriceren van vliegmachines, waartoe dan fabrieken zullen worden gebouwd.

Een Wright-machine, te Amsterdam vervaardigd door den heer Franchimont, een aangekochte monoplan Blériot en een toestel, uitgedacht door den werktuigkundige Hilgers, gelijkende op het zweeftoestel der Nederl. Vereeniging voor Luchtvaart, zullen de eerste vliegmachines zijn, welke zich op de nieuwe terreinen in de lucht zullen verheffen. Thans is de heer Hilgers bezig zich te Pau te oefenen in het vliegen met de Blériot-machine. Ook zijn er onderhandelingen aangeknoopt met een aviateur, die een Farman- en een Blériot-toestel bezit.

Als chef van de aviatiek-afdeeling der firma V. en L. zal optreden de heer Franchimont, ingenieur.

Men stelt zich voor, reeds in het laatst van deze maand met vliegen te beginnen op het terrein bij Soesterberg, alwaar men bijna gereed is met den bouw der loodsen.

Waar de firma Verwey en Lugard haar zaken steeds flink aanpakt, is het te verwachten, dat zij ook deze afdeeling harer zaak met kracht zal aanvatten. Zij is in ons land de eerste, die op dit gebied flink werk heeft verricht. Onze verwachtingen zijn hoog gespannen. Wij hopen, dat de firma deze niet zal beschamen. In allen gevalle past ons een woord van hulde voor haar flinken ondernemingsgeest.

(„De Lucht v.”)



Het gebruiksklaar maken van het terrein en de bouw van de loodsen daarop wordt voortvarend aangepakt. Omdat er plannen zijn om hier op korte termijn een (nationale) vliegweek te houden.

## SPORT.

### Luchtvaart.

Naar men ons meldt, wordt het vliegterrein op de Doesburgerheide bij Ede thans spoedig in orde gebracht. Er zullen 7 loodsen worden gebouwd, waarvan de aanbesteding reeds heeft plaats gehad. Alles moet binnen 10 weken gereed worden opgeleverd. Volgens geruchten zou deze spoed in verband staan met een te Doesburg te houden vliegweek.

1910 (21-07) Arnhemsche Courant  
Doesburgerheide gebruiksklaar maken voor vliegsport.

### Luchtvaart.

#### Het vliegterrein op de Veluwe.

De „Neder-Veluwe” meldt, dat thans op het vliegterrein Doesburgerheide onder Ede een aantal werklieden bezig zijn de baan die dient voor opstijgen en neerdalen der vliegtuigen, gelijk te maken. De heide wordt afgemaaid, iedere oneffenheid door zand enz. gedicht. Timmerlieden zijn bezig de eerste hanger tot berging van het vliegtuig, op te slaan. Bij gunstig weer zou nog deze week een vlieg oefening te wachten zijn. De aviateur-ingenieur Hilgers is zijn vliegtuig een Bleriot, reeds eenige dagen wachtend en zal direct na aankomst dit monteeren en beproeven. Door Burg. en Weth. is een commissie benoemd, die de eventueele schade aan terreinen zal taxeeren en de vergoeding regelen.

1910 (28-07) Arnhemsche Courant  
Doesburgerheide gebruiksklaar maken voor vliegsport.

Gediplomeerd luchtschipper Hilgers, in dienst van Verwey & Lugard, vliegt met zijn Blériot in Ede. Het zal zijn historische vlucht worden.

**De eerste Nederlandsche aviateur.**

Wij hebben herhaalde malen melding gemaakt van het succes, waarmede onze stadgenoot de ingenieur Hilgers theoretisch zoowel als praktisch het vraagstuk der aviatiek bestudeerd heeft. De heer Hilgers heeft na jaren van onderzoek en toetsing der verschillende systemen een eigen toestel ontworpen, dat indertijd hier ter stede geëxposeerd is geweest. Van de theorie naar de praktijk is echter een groote stap en dit heeft de heer Hilgers ingezien. Als aviateur van de firma Verweij en Lugard is hij voor eenige maanden naar Pau gegaan om daar als élève aan de Blériot-vliegschool de eerste stappen of liever vleugelslagen in het moeilijk te bevliegen luchtruim te doen. Het succes, indertijd door ons vermeld, is niet uitgebleven en de heer Hilgers is eenige weken geleden hier ter stede teruggekeerd als gediplomeerd luchtschipper, na te Pau n.l. het brevet als aviateur behaald te hebben.

Toen is hij op den uitkijk gaan zitten naar twee zaken, welke onmisbaar waren om hier te lande op het prachtige vliegterrein van de firma Verweij en Lugard nabij Ede met snellen „wiekslag” Inachos, ons uit de Grieksche mythologie bekend, naar de kroon te kunnen steken: 1o. zijn Blériot-toestel, waarmede de heer Hilgers allereerst gaat vliegen, 2o. gunstig weer. Beiden zijn gisteren verschenen. De Blériot-vliegmaschine is uit Parijs gearriveerd en op haar komst is de hevige wind, welke vliegen een onmogelijkheid deed zijn, verdwenen.

Zoo zal de heer Hilgers dan hedenmiddag op gemeld terrein de eerste vluchten met zijn Blériot doen en slagen deze — waaraan wij niet behoeven te twijfelen — dan zal onze stadgenoot de eerste Nederlandsche aviateur zijn die boven Nederlandschen bodem gevlogen zal hebben. Morgen, Vrijdag, hoopt de heer Hilgers voor genoodigden een of meer vluchten te doen, om dan over eenige dagen, wanneer alles goed gaat, voor het publiek te vliegen.

Verwey & Lugard lanceren een perscampagne om vliegekamp Ede onder de aandacht te brengen. Een levendig verslag van een uitgenodigde journalist(e):

### Luchtvaart.

#### Het vliegekamp te Ede.

„Redacteurs en reporters worden uitgenoodigd tot bijwoning van eerste vliegproeven in mijn vliegekamp te Ede, hedenavond, weer en wind dienende — Verwey.”

Het was dit telegram, gisteren op ons redactie-bureau ontvangen, dat de directie oorzaak was, dat ongeveer halfzeven 's avonds een auto met zes passagiers — de uitnoodiging was tot ons allen gericht — met een vaartje van 30—40 K. M. den eenzamen Amsterdamschen straatweg over snorde, richting Ede.

Een heerlijke avond, een prachtige zonsondergang, de zacht in den avondwind wuivende boomen, de stille, ruime heide, de eenzame weg, waar het zonlicht als een gouden streep op tooverde — in gewone omstandigheden zou het ritje aanleiding hebben kunnen geven tot een lyrische ontboezeming over onze heerlijk mooie Veluwe, doch in de gegeven omstandigheden was er weinig tijd om te bewonderen, te genieten, want daar op de Doesburgsche heide onder Ede wachtte ons iets anders: de vliegproeven van den eersten Nederlander, die op vaderlandschen bodem zou vliegen, van den heer Hilgers.

Vroolijk snorde de motor, regelmatig schoof de weg onder de auto door, nog 100 M. waren de eerste huizen van Ede van ons verwijderd toen... een knal, een gesis, alsof er stoom uit een veiligheid ontsnapt, een remmen van den chauffeur en daar stonden we op den eenzamen weg en werd met roerende eenstemmigheid geconstateerd, dat de linker-achterband een venijnige spijkerwond had ontvangen.

Vijf minuten later wandelde de Arnhemsche Courant door Ede, op weg naar het vliegterrein, dat „maar 'n goed half uurtje” buiten 't dorp lag.

Dat vliegekamp is voorloopig nog slechts een stuk vrijwel ongerepte hei. Er staat een uiterst primitief afdak, aan drie zijden open, er liggen een aantal balken en planken voor een te bouwen tribune, hier en daar heeft de zeis een leelijke kale strook door het heidekruid gemaaid, doch verder is er niets, dat dit terrein onderscheidt van de overige hei. Over enkele weken zal dat anders zijn, dan zal een baan van 5 K.M. afgebakend zijn op het 400 H.A. groote terrein, dat de firma Verwey en Lugard te 's Gravenhage van de gemeente Ede in huur heeft; dan zullen een aantal loodsen voor de vliegtuigen gebouwd zijn, wegen voor automobielen aangelegd, een kijktoren en tribune gebouwd, dan zal ons land een vliegekamp bezitten, zooals men ze in het buitenland niet veel zal vinden.

Hoewel het niet algemeen bekend was, dat er gevlogen zou worden, hadden zich gisteravond honderden nieuwsgierigen verzameld om dit, voor de meesten nog nieuwe schouwspel bij te wonen. Het weder liet niets te wenschen over; in den namiddag was de wind reeds wat gaan liggen, zoodat het, als 't ware, een voor dit doel uitgezochte avond was. Te omstreeks 7 uur klom de 20jarige bestuurder in zijn toestel en zette dat in beweging. Eerst langzaam, toen al sneller en sneller volgde de machine de terreingolven om plotseling, op een hoogte gekomen, niet meer te dalen, doch in de lucht te blijven zweven, ja steeds hooger en hooger te stijgen, tot ongeveer 10 M. Toen daalde hij weder, draaide, zette op nieuw gang en nu kwam

hij met groote snelheid op de in spanning toezierende menschen-menigte aangevlogen. Het enthousiaste publiek barstte in een luid gejuich los, toen hij op een hoogte van 5 à 6 M. de eerste rijen passeerde; men zwaaide met hoeden, petten, zakdoeken, kortom overal waarmede maar te zwaaien was.

Weer draaide hij en weer vloog hij op, om reeds enkele minuten daarna aan het einde der 2 K. M. lange baan te dalen. Ten slotte landde hij voor goed, beschreef nog een sierlijke bocht en bleef juist voor de primitieve loods staan. Nu was iedereen in de gelegenheid het lichte toestel wat meer van nabij te beschouwen, terwijl anderen den jongen aviateur geluk wenschten met het behaalde succes. Daarna werd de geheele machine weder in een in allerijl opgeslagen hulploods geborgen.

De heer Verweij deelde ons mede, dat de volgende vliegproeven eerst over een dag of tien hervat zullen worden. Eerst zal het terrein afgezet worden, daar anders het vliegen te veel gevaar oplevert voor het publiek.

De jonge aviateur Hilgers, die in den auto van den heer Verweij het terrein verliet, woont te Nijmegen. Ongeveer een maand geleden is hij naar Pau gegaan, waar hij het diploma als aviateur verwierf. De heer Hilgers is een jong mensch van 20 jaar, niet groot, met Indisch uiterlijk, wiens enthousiasme voor de vliegsport nog heel wat voor de toekomst belooft.

Zijn proefvlucht van gisteren had plaats op een monoplan, een Biériot toestel, dat met zijn twee vleugels en zijn staart in alles aan een grooten vogel doet denken. De schroef, gedreven door een Anzani-motor van 25 p.k., bevindt

zich voraan, de zitplaats is tusschen de twee vleugels. Zij, die afbeeldingen hebben gezien van den overtocht van het Kanaal door Blériot, kunnen zich een denkbeeld vormen van het vliegtoestel van den heer Hilgers.

De aviateur zal echter wellicht reeds heden beschikken over een door de firma Verweij en Lugard volgens zijn aanwijzingen gebouwd toestel, waardoor hij minder afhankelijk zal zijn van den wind, dan met het Blériot-toestel, dat bijna windstilte vereischt.

Al waren de vluchten van gisteravond nu geen bijzondere prestatie op het gebied der vliegspor, zeer zeker verdient de heer Hilgers in de eerste plaats, maar ook de firma Verweij en Lugard, die hem er toe in staat stelde, een woord van hulde. De eerste stappen, of liever schroefslagen zijn gedaan en wij wenschen den jongen Hilgers toe, dat wij hem nog eens als meester der lucht hoog boven Arnhem zullen zien zweven.

1910 (30-07) Arnhemsche Courant  
perspresentatie vliegekamp Ede (slot)

Aardig om ook het verslag te lezen van een andere journalist(e) die ook door Verwey & Lugard uitgenodigd was. Hierin wordt ook het enorme wedstrijdelement in de vliegtochten duidelijk: Hilgers wil Clement van Maasdijk vóór zijn!

## SPORT

### Vliegproef te Ede.

Hilgers, 'n jongmensch van eventjes 20 jaar, is de eerste Nederlander die op, of beter gezegd, boven eigen bodem heeft gevlogen.

Wel is waar is de vlucht welke hij gisteravond in de nabijheid van Ede volbracht niet van buitengewone beteekenis in vergelijk met wat in het buitenland reeds op aviatisch gebied gepresteerd wordt, doch zijn poging had plaats onder omstandigheden verre van gunstig te noemen.

Juist dáárom verdient de kranige Nijmegenaar onverdeelde hulde van ons, landgenooten; hij heeft hiermede getoond over een dosis energie en wilskracht te beschikken welke het beste voor de toekomst doet verwachten.

Enthousiast voor de vliegsport, vertrok Hilgers ruim een maand geleden naar Pau om zich daar op een Blériot-machine praktisch te bekwamen, iets wat evenwel niet zoo heel vlot ging. Het weer was steeds ongunstig en gedurende de vier weken welke hij daar vertoefde, kon onze landgenoot alles bij elkaar genomen slechts ongeveer vier uur oefenen. Toen hij evenwel hoorde dat Van Maasdijk te Heerenveen zijn vliegtochten zou gaan beginnen, liet Hilgers met allen spoed zijn toestel inpakken en naar Holland expediëeren; tot elken prijs wilde hij de eerste Nederlander zijn die hier te lande zou opstijgen.

Woensdagochtend arriveerde het Blériot-apparaat hier in Den Haag, vanwaar het on-  
verwijld werd doorgezonden naar Ede; direct  
begon men daar aan het monteeren, zoodat de  
Blériot-monoplaan met haar 25 P.K. Anzeni-  
motor, — hetzelfde type toestel als dat waar-  
mede de uitvinder van dit systeem het eerst  
over het Kanaal vloog, — gisteren kant en  
klaar voor het gebruik gereed in het primi-  
tieve loodsje, vervaardigd van de kisten waar-  
in het verzonden was uit Pau.

Bij onze aankomst te Ede stonden een drie-  
tal auto's gereed om eenige genoodigden naar  
de Doesburgerheide te brengen, waar de be-  
kende firma Lugard en Verwey een vliegpark  
heeft doen inrichten dat inderdaad schitterend  
genoemd mag worden; de afgebakende  
vlakte is 5 K.M. in omtrek en geen  
enkel voorwerp, geen boom, geen huis noch  
heuvel staat den aviateurs in den weg, terwijl  
de bodem vrij gelijkmatig is.

Uit Ede en omstreken waren al reeds heel wat  
belangstellenden per fiets, auto of rijtuig van het  
terrein getrokken, waar zij door militairen op  
eenigen afstand van het loodsje werden ge-  
houden.

Van vliegen was echter voorloopig geen  
sprake, want er stond een sterke Z.W. wind,  
welke vooral voor het opstijgen met 'n Blériot-  
apparaat gevaarlijk kon zijn. Afwachten  
was dus de boodschap en aller hoop bleef ge-  
vestigd op het dalen der zon, — misschien zou  
dan ook de wind wat gaan liggen.

En werkelijk, het duurde wel lang, het eene  
uur verliep na het andere, toen tegen halfacht  
de zon al meer en meer naar het Westen zeeg,  
nam de wind af.



Vastberaden gaf Hilgers order de machine naar buiten te brengen, nam zijn zetel achter de stuurinrichting in, liet de motor aanslaan en 'n oogenblik daarna rolde hij met den wind in den rug de heide op.

Na ongeveer 400 meter zag men dat het toestel begon te stijgen en kort daarna vloog Hilgers onder luide toejuichingen over onze hoofden. Zijn doel was bereikt, dat was voor hem de hoofdzaak.

Lang duurde de vlucht niet, ongeveer 7½ minuut slechts, waarin naar schatting 6 K.M. werd afgelegd, doch de verrichting blijft er niet minder belangrijk om.

Voorloopig zal Hilgers geen opstijgingen meer doen; het vliegterrein dient eerst geheel afgesloten te worden zoodat hij en publiek geen gevaar loopen voor ongevallen; is men hiermede gereed, — de firma Lugard en Verwey meent dit in drie weken tijd te kunnen bewerkstelligen, — dan zal onze jonge aviateur zoo mogelijk dagelijks opstijgen.

Intusschen zal dan ook de machine van Hilgers' eigen vinding, thans nog in constructie in Verwey en Lugard's werkplaatsen in Den Haag, gereed zijn en begint hij ook hiermede zijn proefnemingen.

A. S.

Hieronder nog een verslag van Hilgers memorabele vlucht, aangevuld met enkele andere feitjes. Zo lezen we dat de Edese garnizoenscommandant Oolgaard 60 militairen meebracht om zonodig hand en spandiensten te verlenen.

## SPORT.

### Luchtvaart.

#### *De heer Hilgers heeft gevlogen.*

Onze stadgenoot de heer Hilgers seinde ons hedenochtend:

Gisterenavond heb ik 12 minuten gevlogen voor alle officieren van Ede en Harskamp en 2000 personen.

Zoo mag dan de heer Hilgers zich de eer toekennen de eerste Nederlander te zijn die in ons land gevlogen heeft. Wij wenschen dezen ondernemenden, koenen Nijmegenaar hartelijk geluk en verheugen ons er bijzonder in, dat dit feit ons in 't gelijk heeft gesteld, waar wij van den beginne af vertrouwen hebben gesteld in den ernst, waarmede de heer Hilgers het vraagstuk der aviatiek had ter hand genomen, terwijl velen sceptisch het hoofd schudden en twijfelden met echt-Hollandschen twijfel.....

De „N. R. Ct.” meldt d.d. 29 Juli o.m.:

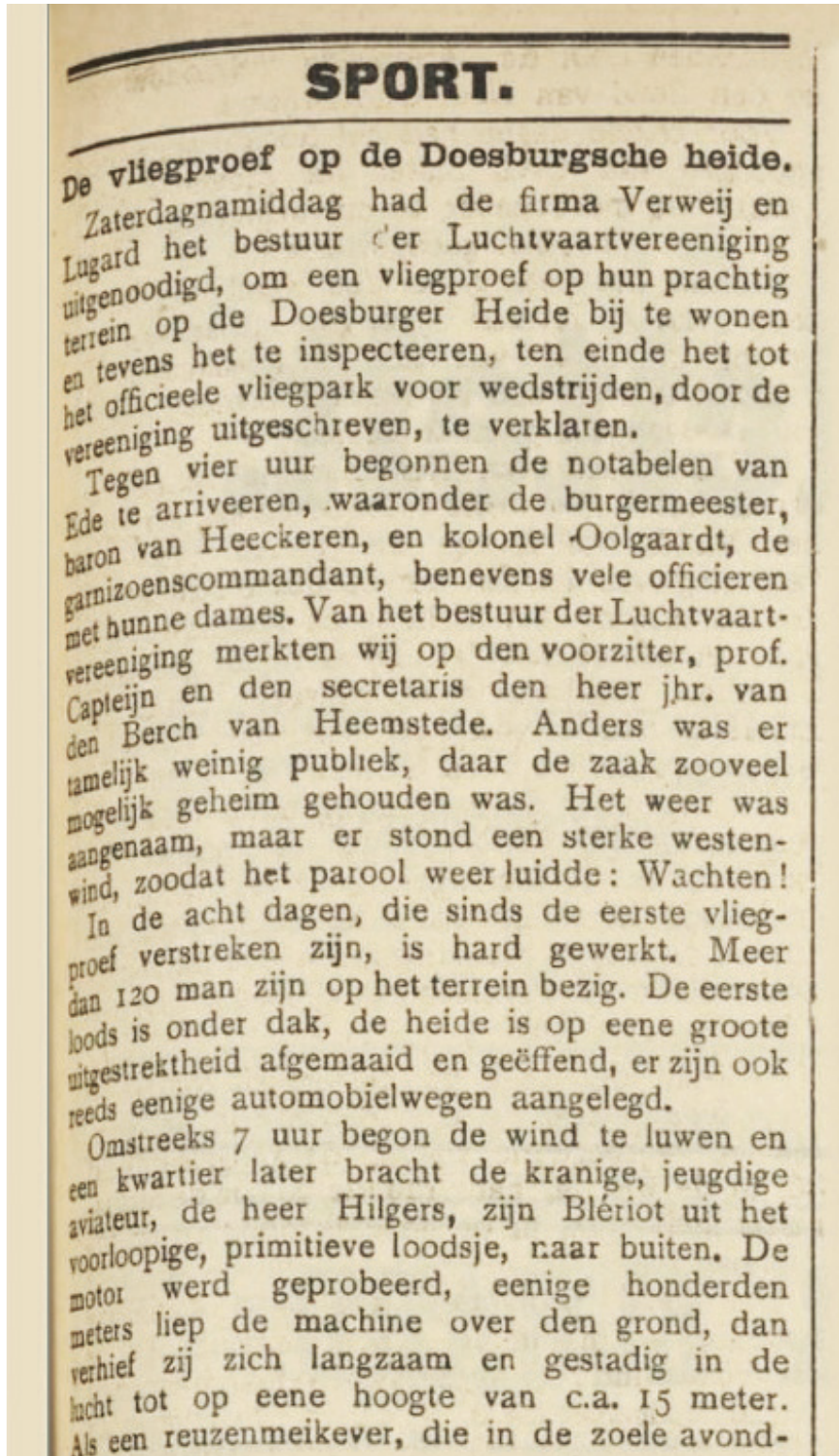
Wellicht reeds morgen krijgt de heer Hilgers ter beschikking een vliegtuig volgens zijn eigen systeem te 's Gravenhage gebouwd, terwijl hij ook nog een dergelijk vliegtuig te Nijmegen heeft, dat eveneens naar de Doesburgerheide wordt gebracht. Dan heeft de heer H. drie machines en is wellicht minder afhankelijk van den wind, dan thans alleen met een Blériot. Want, naar hij ons mededeelde, kan daarmede alleen worden gevlogen bij ongeveer volkomen windstilte, terwijl er vanmiddag een wind stond van ongeveer 20 meter.

Door den commandant van het garnizoen Ede, kolonel Oolgaardt, waren ter beschikking van den vlieger gesteld 60 militairen, die hedenavond 6 uur op de heide aankwamen om eventueel hulp te verleenen.

Men wacht nu of de wind wil gaan liggen.

Tegen 7 uur bedaart de Zuidwesten wind een weinig, de vlaggen hangen vrijwel slap aan den stok. Dan brengt Hilgers zijn toestel in gereedheid. Te 7.10 besluit hij te gaan vliegen. Het is dan ongeveer bladstil; de motor wordt aangezet en de machine zet zich in beweging, een heel eind rolt ze voort op haar drie wielen, zonder de lucht in te gaan, dan draait ze om en gaat in Zuidelijke richting en nu verheft ze zich van den grond. Op een hoogte van 8 à 10 meter vliegt Hilgers voorbij het talrijke publiek, door soldaten teruggehouden; hij wordt geestdriftig toegejuicht. Nog eens gaat hij terug en nu verheft het vliegtuig zich onmiddellijk van den grond en zweeft in kalme, vaste, ge-regelde vaart over de heide, met bewondering door honderden nageoogd. Ongeveer twee K.M. verder draait de machine, die inmiddels den grond weer bereikt heeft en volbrengt dan haar derde vlucht. Dan is het gedaan, iederen keer is de vlieger ongeveer 5 minuten in de lucht geweest. Als de vlieger uitstapt, wordt hij van alle zijden opgewonden gelukgewenscht; hij is de eerste Nederlandsche luchtschipper, die boven Nederlandschen bodem vliegt.

Na de geslaagde vlucht van Hilgers nodigen Verweij & Lugard de Luchtvaartvereniging uit in Ede een vliegproef bij te wonen. Met als doel: het vliegpark geschikt verklaren voor vliegwedstrijden van de Luchtvaartvereniging.



schemering zijne vleugels uitspreidt, snorde het gevaarte boven het bruine fluweel der heide eenige malen aan ons voorbij. Dan verloren wij den vlieger uit het gezicht. Eenige minuten verliepen; Hilgers moest wel ergens gedaald zijn. Reeds vreesden wij voor een ongeluk, eenige auto's joegen er heen, toen zich in de verte weêr het welkome geraas van den motor liet vernemen.

Na eene tweede korte vlucht daalde onze jonge luchtheld opnieuw. Toen het reuzeninsect, na eene prachtige bocht beschreven te hebben, voor den eersten keer op eene nog niet geëffende plek neerstreek, was het hoogtestuur, hetwelk zich aan den staart bevindt, tegen een dennenboschje gestooten, waardoor een boutje brak. Het gevolg was, dat bij het manoevreeren het stuur scheef trok, hetgeen verder vliegen ondoenlijk maakte. De schade zelf is van geene beteekenis. Het is wel waard als een bijzonderheid vermeld te worden, dat de heer Hilgers gedurende zijn geheelen leertijd hoegenaamd geenerlei schade aan materiaal veroorzaakt heeft, hetgeen bij leerlingen anders vrij wel regel is.

Wij vernemen, dat het bestuur der Luchtvaartvereniging het terrein bij Ede goedgekeurd heeft en er een paviljoen der Vereeniging verrijzen zal, zoodat de plannen voor een vliegterrein nabij Voorthuizen niet door zullen gaan. In het vliegekamp op de Doesburger heide zal dan ook een haven voor bestuurbare en vrije luchtschepen aangelegd worden. Van het station Ede S.S. naar het vliegpark wordt een autodienst ingericht. De Fiat motoromnibus is reeds aangekomen. Verder is, zooals we reeds eerder vermeld hebben, bij den gemeenteraad door den heer H. Kleinsma eene concessie aangevraagd voor eene stoomtram van station Ede S.S. naar het dorp en verder tot aan het terrein.

Wij brengen hulde aan de heeren Verweij en Lugard wegens hunne groote verdiensten jegens de Nederlandsche luchtvaart, aan hun ondernemingsgeest en volharding, waarmee zij de taale onverschilligheid, die hier op dit gebied heerschte, overwonnen hebben.

Nu de kogel door de kerk is, wordt vliegterrein Ede met spoed bedrijfsklaar gemaakt en komen er voorzieningen voor het bezoekende publiek.

Op eenigen afstand van het dorp Ede, bij den driesprong aan het einde van het Ederbosch, op den weg naar de Harskamp, van Ede komende, linksaf, door een laantje naar de open Eder- en Doesburgerhei, ligt het vliegterrein van de firma Verwey en Lugard, die, een der eersten op het gebied der automobielsport, nu voor ons land ook de pionier is voor de nieuwste en schoonste aller sporten: de aviatiek.

Een aantal vlaggen, op verren afstand van elkaar, wier rood-wit-blauw klappert over de bruine, paars beschoten hei, paalt het 500 H.A. groote vliegveld af. Het terrein, ruim en vlak, met slechts enkele, weinig diepe en langgestrekte ploolen, loopt naar het zuiden tot een kleine heuvelhoogviakte op, de plaats waar de groote tribune, die weldra zal worden opgeslagen, komt te staan. domineerend het geheele vliegekamp en zich latend tot in de ploolen van het terrein. Aan den oostkant, aan den rand van het naaldhout komen de hangars voor de vliegtoestellen en de monteurswerkplaats; een der hangars staat reeds in 't gebint en zal binnen enkele dagen voltooid zijn. Ze biedt ruimte voor drie machines. Het plan is voorloopig 5 dergelijke loodsen, later 15 te doen verrijzen.

Op het terrein zijn op het oogenblik een goede 100 man bezig, met het leggen van paden, het gelijk maken van oneffenheden, het rooien van dennenopslag en andere terreinwerkzaamheden. De toegangsweg tot het vliegekamp is reeds geschikt gemaakt voor automobielen en wordt nog steeds verbeterd, men kan nu reeds geheel per auto op het terrein komen. De werkzaamheden worden snel en krachtig voortgezet; de heer Verwey heeft persoonlijk de leiding op zich genomen: men mag dus verwachten, dat binnen zeer korten tijd alles in de puntjes af zal zijn en Nederland, wat zijn vliegterrein aangaat, kan wedijveren met de beste landen op vlieggebied.

De publiciteitsmachine van Verwey & Lugard draait op volle toeren. Vrijwel alle kranten in Nederland (én in Nederlandsch-Indië!) schrijven over hun vlieggampen in Ede en Soesterberg. De dikwijls identieke teksten in de bladen doen sterk vermoeden dat V&L zelf, landsbreed, de persbulletins aanleverde. Soms doet een krant of tijdschrift daar nog een lyrisch schepje boven op:

## Vliegen.

### Het vliegpark te Ede,

't Is al een paar weken geleden, dat we in de *Revue der Sporten* dat aardig artikeltje lazen, maar nog hadden we geen gelegenheid om er iets uit over te nemen. Het is over het vliegpark te Ede, of liever over den heer J. F. Verwey, want het is voornamelijk als een hulde aan het krachtig initiatief van dezen dat het geschreven is.

De schrijver — die zich „Bob” noemt — hekelt eerst 'n beetje de Hollandsche langzaamheid en bedachtzaamheid, en gaat dan voort:

Toch zijn er kerels onder onzen stam. Van die taaien met 'n arendsblik en 'n pootige vuist. Die de groote lijn volgen. Die hun leven overzien als 'n woeste vlakte, welke bij noesten arbeid en pittige bebouwing vruchten kan afwerpen. En zij bebouwen....

Zij hebben een geweldig intuïtief voelen in zaken. Zij zien en overzien in even flipperen van oogleden. En zij daveren met vuist op schrijftafel, en weten wat zij willen. 'n Wil en 'n weg! Ze maken fouten, maar 't zijn geniale fouten. Maar ze brengen ook tot stand. Ze bouwen rots-krachtige monumenten, waar 't mageslacht wat aan heeft.

Die sterkeren zijn de stutten van ons waterig landje. Ze hebben hun ruggea onder onze reputatie, en schragen. Zij houden Nederland hoog, verbreedden 't smalle in onzen aard. Zij zijn de kracht en de kern van ons volk.

En hun moeten wij dankbaar zijn, innig dankbaar.

Reis met mij naar Ede! Motorfiets ander-half uur, Mookum afrit. Buiten 't dorpke vlakt de hei, wijd, wijd, als zee van bruin en groen van den pijnboom. Daar hebben ze thans vlaggen geplant, daar timmeren ze aan 'n hangar, daar wordt gevlogen. Dat is 't eerste plan, zoo pril-jong. Het latere is, op de zee van bruin en 't groene 'n aerodrome te stichten — de piste en tribunes, rrrt, als over onze grenzen, En dat in Nederland....!

Zaterdag heb ik er mogen toeven, heb ik 't vliegen gezien. 'n Blériot steeg op, en dreef als groote vogel, kalm en statig, in 't koper gegloed van te slapen zinkenden zon. 'n Sprookje! 'n Beeld van heerlijke kleuren en van bovenmenschelijk beweeg.

Wijd en wazig lag er de hei in 't vale licht van avond, en ver, heel ver dreef daar de vogel heen, den rood-koperen bol tegemoet, als wilde hij zich verdrinken in 't, voor versterven, gloeiend licht van purper.

Wie nu de man met den arends-blik is, met de ijzeren vuist? De Hollander, die rauwe vlakke ziet, en weet te bebouwen? O, ge hebt z'n naam ettelijke malen gehoord. Wie kent niet de Haagsche automobiel-firma Verwey en Lugard?

En wie weet niet, dat daar de eerste stuurman aan het roer de heer Verwey is?

Reeds vroeger heeft deze, voor Holland ongewone, figuur bewezen 'n kracht te zijn. Inzicht in zaken en doortasten! 'n Gigant! Een, die zich schrap stelt, wil winnen, en wint. Thans gooit hij 'n aerodrome in Holland. Groote lap bij Ede, waar nu reeds vlaggen wapperen, de schroef raast, late, de tribunes verrijzen, 't gejuich over de heide gaat. In Soesterberg komt 'n tweede vliegekamp — ook daar zal weldra de groote vogel drijven. En dan hebben we in Holland, wat ze ook buiten bezitten. Dan is 't kroos uit de vaarten, 't buskruit in 't trekding, dan stuiven ook wij full speed vooruit. O, 'n man met passie, met moed, en wetenschap, deze. 'n Man, wien wij niet dankbaar genoeg kunnen zijn.



Nu het serieus wordt op de Doesburgerhei, neemt men de bereikbaarheid van het vliegterrein kritisch onder de loup. Die laat te wensen over en dus zoekt men naar betere, snellere verbindingen met het afgelegen kamp. Misschien een tramlijn van Station S.S naar de Driesprong, of een aftakking van de 'Kippenlijn' vanaf halte Doesburgerbuurt naar het vliegveld?

Dit alles roept in de Edese raadsvergadering niet alleen vragen, maar ook weerstanden op. Is dit écht nodig, komt de Zondagsrust niet in de knel, en ... wie zal dat allemaal betalen?

Omdat Verwey & Lugard het merendeel van hun activiteiten rond 1911-1912 gaan concentreren op Soesterberg, zal het voor Ede bij plannen blijven.

\* EDE, 8 Aug. onze correspondent meldt: Nu Ede een vliegekamp gekregen heeft worden er opnieuw plannen beraamd tot het aanleggen van een tram van het Station S. S. tot aan den Driesprong. Het is te hopen dat de Raad niet wederom als voorwaarde stelt, dat op Zondag niet mag gereden worden.

1910 (08-08) Algemeen Handelsblad  
plan tramverbinding Station S.S.-Driesprong

### GEMEENTERADEN.

EDE. — In de Raadsvergadering van gisteren kwam in behandeling een adres van den heer G. Kleinsma, om hem concessie te willen verleen voor den aanleg van een tram van het Station Staatsspoor naar het Vliegterrein op de Doesburgerheide. Een adres van adhaesie van ruim 200 ingezetenen steunde dit verzoek.

B. en W. stelden voor concessie te verleen voor den tijd van één jaar.

De Raad nam echter na lange discussie een voorstel aan van den heer Dinger, om adressant uit te noodigen, zijn aanvraag eerst nader te preciseeren, speciaal wat betreft de te bezigen trekkracht.

1910 (21-08) Het Vaderland  
Aanvraag tramverbinding met Doesburgerheide

De fa. Verwey en Lugard is van plan van de halte Doesburger Buurt der Centr. Spoorweg Mij. naar het vliegekamp een automobiendienst op rails in te richten.

1910 (15-08) Arnhemsche Courant  
betere bereikbaarheid van het vliegekamp gewenst

Een teruggevondenverslag van de raadsvergadering van Ede, Arnheemsche courant 22 augustus 1910, met daarin de aanvraag van de heer Kleinsma voor een tramverbinding Station S.S.-Driesprong. Hoogst interessant om de argumenten van de raadsleden te lezen over nut en noodzaak van deze verbinding.

Aan de orde kwam het adres van den heer G. Kleinsma te Ede, om hem concessie te verleen voor een tram van af het Station-Ede S.S. naar het Vliegterrein op de Doesburgerheide.

B. en W. adviseerden gunstig. Zij wezen op de twee voordeelen die de verbinding zou geven, eerstens krijgt het dorp Ede een goed communicatiemiddel met het station en voorts worden de te verwachten vreemdelingen door het dorp geleid. Gebeurt dit laatste niet, dan zullen de voordeelen, die men voor Ede van het vliegterrein hoopte, ijdel blijken te zijn. B. en W. stelden dus voor, voor den tijd van één jaar concessie te verleen. In de concessie-voorwaarden zullen bepalingen worden opgenomen betreffende de veiligheid van het verkeer.

De heer Tulp wenscht eerst te weten wat de bedoeling is van adressant ten opzichte van de trekkracht: stoomtram, paardentram of iets anders.

De voorz. antwoordde, dat men den concessionaris inlichtingen heeft gevraagd, deze heeft geantwoord dat de bedoeding is gezonken spoor te leggen, waardoor het werken niet wordt gehinderd.

De heer Tulp stelde voor niet op het voorstel van B. en W. in te gaan. Zijn bezwaren kwamen hierop neer, dat de ingezetenen geen belang hebben bij vreemdelingen, die snel door het dorp heen naar het vliegterrein worden vervoerd, dat de onderneming niet levensvatbaar zou zijn, dat de weg door het dorp onveiliger zou worden, terwijl de tram door dennenbosschen geprojecteerd is, waarvoor een stoomtram brandgevaar zou opleveren. Spr. wenschte uitstel tot dat men meer weet.

De voorzitter wees er op, dat er reeds stappen zijn gedaan om het publiek naar het vliegterrein te vervoeren om Ede heen, n.l. met de lijn van den Centraalspoorweg en over Barneveld. Dan worden Ede en de neringdoenden van de baten uitgesloten. Welk middel van vervoer zal worden gebezigd staat nog aan de beslissing van den Raad. De quaestie der bestaanbaarheid wou spr. overlaten voor den concessionaris.

De heer Dinger kan zich evenmin met het praeadvies van B. en W. vereenigen. Spr. wees er op dat het vliegterrein ligt in het hartje der gemeente en dat men zich op een breeder standpunt moest stellen en zeggen: hoe kan de gemeente Ede medewerken dat het vliegterrein zoo intensief mogelijk wordt geëxploiteerd en het belang der gemeente wordt bevorderd. Als het vliegterrein wordt bezocht door zgn. dagjesmensen, zullen die zich hier even ophouden, maar als het breed wordt aangelegd en geëxploiteerd, dan is het bestaan van dat vliegterrein op zich zelf een voordeel. Wij krijgen dan blijvende gasten, omdat het vliegterrein er is, en dat zal het grootste voordeel geven.

Het vliegterrein zal in het klein voor Ede zijn, wat Scheveningen is voor den Haag. Wij moeten trachten het in de richting te sturen, dat het op zich zelf voor Ede een aantrekkelijkheid is. Spr. wees er op hoe misschien het praedvies zou ingaan tegen de wenschen der exploitanten, waarmede hij eerst wilde overlegd zien. Ook vond hij 't gevaarlijk zich in de omstandigheden van nu voor een jaar te binden, aan een zeer, zeer vaag plan. Men heeft geen waarborg, dat dit plan tot stand komt. Spr. stelde ten slotte voor, dat men zal verzoeken aan adressant, zijn plan nader te preciseeren en een waarborgsom vragen opdat men eenige zekerheid heeft, dat men met een serieuze aanvraag te doen heeft.

Nadat de discussie nog eenigen tijd was voortgezet, werd ten laatste besloten, dat men aan den heer Kleinsma zal vragen zijn concessieaanvraag nader te preciseeren, speciaal wat betreft de aan te wenden trekkracht.

Daarmede verviel het voorstel van B. en W.

slot raadsverslag

Onderstaande Nijmeegse Courant steekt de loftrumpet over haar inwoner, de jonge aviateur Hilgers. Zijn fysieke souplesse en grote technische vaardigheden maken hem zeer geschikt voor de nieuwe wereldsport: de luchtvaart.

## SPORT.

### Luchtvaart.

De Nijmeegsche aviateur, de heer Hilgers, deed Zaterdagavond voor genoodigden der Luchtvaartvereniging en officieren onder wie de garnizoens commandant kolonel Oolgaard, om 7.15 twee mooie vluchten, tezamen 1900 M. met een prachtige bocht. Snelheid 50 K.M. per uur, hoogte 10 tot 15 M., tijd ca. 4 minuten. Bij het neerdalen op geaccidenteerd terrein brak een boutje van 't staartroer, waardoor verdere vluchten onmogelijk werden. Het publiek was zeer enthousiast.

De „Telegraaf” besluit een artikel over het nationale vliegekamp bij Ede als volgt:

De bestuurder van de thans aanwezige Blériot-monoplane, de heer Hilgers, die zijn vliegschool te Pau doorloopen heeft, is een jonge man, met een Indisch type, licht, vlug en lenig en bewonderenswaardig kalm en koelbloedig. Hij is volkomen vertrouwd met zijn machine. Als het ding klaar staat voor een vliegtocht, springt hij, den voet nooit missend, in de opstapulus, springt licht en veerkrachtig in zijn stoeltje en zit ineens „vast” op zijn zadel. Onder de vlucht geen evenwichtsweifelingen; het wonderbare evenwichtscentrum in de hersenen, het stabiliteits-instinkt, beheerscht het vliegtuig.

De heer Hilgers is „evenwichtig” één met zijne machine. (Ter verduidelijking vergelijk de evenwichtige éénheid van ervaren fietser met zijn rijwiel). Wij hebben andere vleugelaars (dit woord misschien bruikbaar in 't Nederlandsch?) vaak om hun evenwicht zien heenscharrelen; bij den heer Hilgers daarvan geen spoor. De vlucht, welke wij Hilgers zagen maken, muntte uit door rustige stabiliteit.

Tegen half acht, toen de wind was gaan liggen en de avondlucht wat zwaarder begon te worden, werd Zaterdag de machine naar buiten gebracht. Eerst reed Hilgers voor het einde van het vliegveld, keerde daar, steeg weldra statig omhoog en vloog het terrein op een hoogte van pl. m. 20 M. over zijn geheele lengte, over. De talrijke genoodigden en het publiek, dat in dichte haag aan den rand van 't terrein stond, juichten en zwaaiden met zakdoeken en hootdeksels. De zon ging juist onder en de groote motor-vogel stak grauw tegen den gloed der avondlucht af, de vleugelranden een weinig purper gekleurd.

En nu: op Holland!

Wij hebben nu ons nationale vliegekamp; Holland doet mee aan de nieuwe wereldsport. Dat is te danken aan het energieke initiatief van de firma Verwey en Lugard.

Nederland toone nu zijne belangstelling; daardoor zijn medewerking.

Er werd dezer dagen geklaagd, dat wij „weer” achteraan kwamen, dat Jan Salie „weer” achters moeders pappot bleef zitten. Dat lieten de heeren Verwey en Lugard zich niet zeggen; dat laten wij ons immers ook niet zeggen! Laat ons nu blijk geven van onze belangstellende medewerking: medehelpen dat „de vlieger opga!”

Naar uit betrouwbare bron wordt vernomen, heeft het bestuur van de Nederlandsche Vereeniging voor de Luchtvaart het vliegterrein bij Voorthuizen afgekeurd. Op het terrein van de firma Verwey en Lugard, te Ede, zal nu het paviljoen der vereeniging verrijzen.

Het is Verwey & Lugard inmiddels duidelijk dat behoudend Ede met gemengde gevoelens naar hun onderneming op de Doesburgerheide kijkt. Om goodwill te kweken, grijpen de mannen Koninginnedag 1910 aan om de schoolkinderen een feestmiddag te bezorgen met vliegdemonstraties op hun terrein.

### Koninginnedag te Ede.

Koninginnedag belooft te Ede schitterend gevierd te worden. Op de vergadering der Oranje-vereeniging van l.l. Dinsdag is het volgende programma vastgesteld:

Om 1/2 10 uur 's ochtends: Vliegerwedstrijd voor jongens. Om 12 uur: Parade van het garnizoen. Door de tijdelijke aanwezigheid der bataljons uit Nijmegen en der stafmuziek zal het geheele 11de regiment, circa 1800 man, hier verzameld zijn. Tezamen met de cavalerie en artillerie zullen ongeveer 2500 man aan de parade deelnemen, hetgeen een prachtig schouwspel belooft te worden.

Om 1 uur optocht met versierde fietsen door het dorp naar het feestterrein tegenover het „Hof van Gelderland" (niet zooals eerst bepaald aan den Paaschberg), waar volksspelen plaats vinden, als ringrijden per fiets, mastklimmen, boegsprietloopen, wedloopen met hindernissen voor jongens, blokjesrapen voor meisjes enz.

Van 5 uur af vliegdemonstraties op het vliegterrein der firma Verwey en Lugard door den heer J. E. W. L. Hilgers, speciaal voor ingezetenen en verblijf houdenden in de gemeente Ede (Ede, Lunteren, Bennekom, Geldersch Veenendaal, Harskamp, Otterloo). Schoolkinderen onder geleide der onderwijzers vrij. De schoolkinderen zullen door de fa. Verweij & Lugard op het terrein (bij ongunstig weer elders) onthaald worden.

's Avonds 8 1/2 uur: Prijsuitdeeling. Daarna concurrentie in gevel-, étalage- en tuinverstering. Verder concert van de stafmuziek van het 11de regiment en ten slotte: Vuurwerk.

Men ziet, dat door het bestuur der Oranje-vereeniging en de fa. Verweij & Lugard alles gedaan wordt, om dezen dag waardig te vieren. Hopen wij, dat ook Jupiter pluvius ons gunstig gezind moge zijn.

Nu vliegekamp Ede voldoet aan de eisen van een goed geoutilleerde luchthaven, gaat men plannen maken voor een grote, internationale wedstrijdweek. Kosten nog moeiten worden gespaard om daar een groot succes van te maken. De verwachtingen zijn hoog gespannen: de Doesburgerheide in Ede zal in de nieuwe, mondiale luchtvaartsport een grote rol gaan spelen!

## SPORT EN WEDSTRIJDEN.

### LUCHTVAART.

#### De eerste Nederlandsche vliegweek.

Zooals wij reeds vroeger mededeelden, zal tusschen 20 en 30 October a.s. een internationale wedstrijd-vliegweek worden gehouden in het vliegekamp te Ede, der firma Verwey en Lugard.

Gisteren was de pers uitgenoodigd een bezoek aan dat kamp te brengen, waar dan tevens verschillende mededeelingen gedaan zouden worden.

Aan het station Ede werden we opgewacht door den heer mr. H. A. G. Venema, secretaris-penningmeester van het voorloopig comité, die ons per auto naar het Hof van Gelderland, in het dorp Ede, geleidde, waar de pers een lunch werd aangeboden.

Daar vernamen we, dat het voorloopig comité bestaat uit de heeren: Jhr. J. H. Ram, J. W. Lugard, D. Fockema en mr. H. A. G. Venema.

Jhr. Ram gaf aan tafel een exposé der plannen. De bedoeling is met iets groots te voorschijn te komen. Het organiseeren van deze eerste wedstrijd-week brengt natuurlijk een reusachtige voorbereiding met zich mede. En waar er plannen bestaan, om behalve vergoeding van reis- en verblijfkosten bovendien f 12.000 aan prijzen uit te loven, daar verwachtte spreker, dat de pers het comité zou steunen, om dit nieuwste op het gebied der luchtvaart in Nederland te introduceeren. De bedoeling is tusschen 20 en 30 October minstens zes vliegdagen te houden, waarvan vijf te Ede en één op Zondag 23 of Zondag 30 October —nader nog te bepalen— in het vliegekamp van dezelfde firma te Soesterberg, onder Soest.

Het voorloopig comité heeft tal van op den voorgrond tredende sportsmen uitgenoodigd deel uit te maken, hetzij van het eere, hetzij van het uitvoerend comité.

Gezien de hooge kosten aan zulk een werk verbonden, zijn bereids diverse personen aangezocht in dezen hun financieel steun te verleenen. Ofschoon het comité slechts sedert enkele dagen in deze richting werkzaam is, vernamen wij gisteren, dat reeds een derde van het benodigd kapitaal bijeen was, terwijl ons tevens de mededeeling gewerd, dat in ieder geval de eerste Nederlandsche vliegweek zal plaats hebben.

Was het een oogenblik de bedoeling geweest er een nationale vliegweek van te maken, bij nader inzien is men daar vrijwel op teruggekomen. Naast de Nederlandsche vliegers Küller (Antoinette eendekker); Wijnmalen (Farwan tweedekker); Hilgers (Blériot eendekker); Frits Koolhoven (Hanriot lebellule eendekker) zal het comité zich in verbinding stellen met eenige buitenlandsche vliegers van naam.

Uit het voorloopig opgemaakte programma blijkt, dat er iederen dag afstands-, hoogte-, duur- en snelheidswedstrijden zullen worden gehouden, terwijl tevens dagelijks een prijs wordt uitgelooft voor den vlieger, die het eerst vertrekt.

De Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart zal zich belasten met de samenstelling der jury en heeft bovendien het patronaat dezer internationale meeting op zich genomen.

Nadat we bovenstaande mededeelingen hebben vernomen, zijn we per auto naar het vliegekamp gegaan. Even buiten Ede werd ons medegedeeld, dat men door het bosch heen een weg zal aanleggen, waardoor men binnen 20 minuten te voet het vliegekamp zal kunnen bereiken. Nu is er pl.m. 40 minuten voor noodig, waarin vermoedelijk voorzien zal worden door het laten loopen van motor-omnibussen. Bovendien is er een zijlijntje, het locaaltje Ede-Ermelo, dat dicht bij het vliegekamp een halte heeft.



Het terrein zelf, in één woord: reusachtig. Die 600 H. A. heide liggen daar voor je als een compacte massa land, door noeste handen gelijk en bijkans glad, gemaakt. Heel in de verte op de heuvels ziet men heel klein de omrastering van ijzerdraad, die om het geheele terrein heen loopt, een lengte van 12 K.M.

Allereerst namen we de bangars, of te wel loodsen, in oogenschouw. Er staan er drie, er komen er tien, waarvan één dubbele met een gevelbreedte van 25 M. Alles up-to-date! Harmonicadeuren en praktische inrichting. In de eerste de beste troffen we Hilgers aan, die 2 dagen tevoren zulk een geweldigen smak had gedaan, waarbij zijn Blériot vrijwel vernield was geworden, en hijzelf twee zijner vingers ietwat verwond had. Een energiek kereltje, Indischman en ingenieur. Nu was hij bezig zijn eigen uitvinding, een 1½-dekker, te voltoolen. Daarvan verwacht hij veel goeds.

Voor ons ligt dan 't trapezuïmvormig circuit, 5 K.M. lang en 200 M. breed. Een reuzen-baan. En daarbinnen zijn auto-wegen aangelegd op 35 M. afstand van den binnenkant, zoodat men per auto desnoods de vliegers zal kunnen volgen. Voor 't verliezen van hulp is dit prachtig bedacht. Geen pylones, doch witte manden, die bij de eerste aanraking zullen komen te vallen, opdat ongelukken uitgesloten zijn, zullen het circuit aangeven, dat bovendien nog één rechte lijn van 1 Eng. mijl heeft.

De eerste wedstrijden in Nederland zullen op deze zeldzame mooie vlakke plaats hebben. Op een der heuvels, links van de loodsen ligt de 1e rang. Daar komt een chalet met één verdieping, warm diverse kantoren van het comité en exploitanten, ontvangsalon, clublokaal der Ned. Ver. v. Luchtvaart, een persbureau en last not laest het telegraafkantoor zal worden gevestigd. Minstens drie Hugkestellingen, direct met Amsterdam verbonden, twee intercommunale telefoonlijnen zullen daar op de vliegweek van 20—30 October in werking zijn.

Daarnaast komt een groot restaurant met vijf terrassen, waarvan men een zeldzaam mooi overzicht heeft over het vliegekamp, doch dit komt er pas in 1911.

Zeer juist was de opmerking, die wij gisteren hoorden, dat dit vliegekamp kan wdelijveren met alle bekende buitenlandsche vliegeterrenen.

Het is dan ook de bedoeling er voortdurend in 1911 vlieg-manifestaties te houden, en aldus ook enthousiasten uit West-Duitschland te trekken. Alleen Johannesthal, bij Berlijn, dat veel kleiner is, is in Duitschland geschikt voor het houden van vlieg-wedstrijden.

De opzet is grootsch. Het comité verdient aller steun. Gezien het enthousiasme van de Nederlandsche bevolking voor de vliegerij, wanneer er één opstijgt, zal ongetwijfeld de massa van 20—30 October naar Ede optrekken, om daar te aanschouwen hoe onze beste Holland-sche en Buitenlandache vliegers zich in de lucht zullen bekampen.

1910 (24-09) De Courant  
eerste Nederlandse vliegweek in Ede (slot)

**Wat de luchtvaartlobby wél voor elkaar kreeg, maar anderen niet: het postkantoor van Ede de hele dag open voor het vliegverkeer. Scheve gezichten...**

**Het postbestuur en het vliegen te Ede.**

Naar wij bij geruchte vernemen, zal eerst-daags het postkantoor te Ede den geheelen dag worden opengesteld, met het oog op het vliegen in deze gemeente. Herinneren wij ons goed, dan werd een dergelijk verzoek, ingediend door Vreemdelingenverkeer en de militaire autoriteiten, nog betrekkelijk korten tijd geleden van de hand gewezen. Wel een bewijs, dat het postbestuur het vliegen hooger acht dan het leger.

(Nwbld. voor Ede.)

1910 (28-09) De Courant  
prioriteit vliegverkeer bij post

**Vliegen is een prijzige sport: machines, terreinhuur, opstallen en technisch personeel. Ook het transport van de toestellen naar de terreinen waar gevlogen wordt kost geld. Vóór dat vervoer moeten de toestellen eerst gedemon-teerd worden en ter plekke weer in elkaar gezet. En, niet onbelangrijk: avia-teurs van naam vertonen hun kunsten niet bepaald voor een appel en een ei:**

**Olieslagers te Rotterdam.**

Aan Olieslagers is te Rotterdam voor de aldaar gehouden zes vluchten f 9000 uitbetaald.

1910 (28-09) Het Vaderland  
honorering voor zes vluchten

Eindelijk is het zover: de vliegekampen Ede en Soesterberg worden officieel ingewijd. Om deze nationale happening, een waar prestigeproject, vlekkeloos te laten verlopen, wordt alles tot in de puntjes voorbereid. Om veel (betalend!) volk binnen de poorten te krijgen, start men een landsbrede perspresentatie, met als lokaas de namen van de drie meest gevierde aviateurs.

## SPORT EN WEDSTRIJDEN.

### LUCHTVAART.

### Vliegen te Ede en Soesterberg.

#### Wijnmalen—Küller—Koolhoven.

Het is thans zoo goed als zeker, dat Verwey en Lugard's vliegekampen te Ede en Soesterberg van 5—21 November a.s. officieel zullen worden ingewijd. Tot de deelnemers behooren: Henri Wijnmalen (definitief), die dezer dagen in ons land is teruggekeerd, en zeer vermoedelijk Küller en Frits Koolhoven, alle drie gebrevetteerde Nederlandsche vliegers.

Het voorloopige programma luidt:

5—7 Nov. vliegen te Soesterberg.

10—11 Nov. vliegen te Ede.

12 Nov.: gecombineerd Ede en Soesterberg, o.a. door het houden van een overlandvlucht tusschen beide vliegekampen.

13—14 Nov.: vliegen te Soesterberg.

15—18 Nov.: vliegen te Ede (voorwaardelijk).

19—21 Nov.: vliegen te Soesterberg.

Aangezien 's Zondags niet te Ede gevlogen mag worden, zullen de deelnemers de eerste drie Zondagen in November telkens in 't vliegekamp te Soesterberg vliegen. Gezien de zeer gunstige ligging van dit terrein, in het centrum van ons land, zal het die dagen aan de noodige belangstelling, niet ontbreken, temeer daar het thans zoo goed als zeker is, dat Wijnmalen dit jaar in ons land nergens anders meer zal opstijgen. Door de ondernemers zijn daarom uitgebreide maatregelen genomen, ten einde het den bezoekers zoo gemakkelijk mogelijk te maken.

Naar wij vernemen, zal een geregelde auto-dienst van drie groote omnibussen te Ede, van het station S. S. af naar den ingang van het vliegeterrein (1e en 2e rang) op den Harskamp-schen grintweg, geregeld dienst doen, bestemd voor 36 personen. Bovendien is er een luxe-omnibus, echter slechts voor 12 personen, van de heeren Verwey & Lugard zelf, die zeer snel rijdt en die van het station S S. over den Harskamp-schen straatweg de reizigers naar

rijdt en die van het station S S. over den Harskampschen straatweg de reizigers naar den 1en rang brengt, en die voortdurend heen en weer zal rijden.

Deze omnibus zal te Soesterberg dienst doen tusschen het terrein van den 1en rang en de stations „Huis ter Heide” en „Soesterberg.”

Dit werkelijk uiterst comfortabele vervoermiddel heeft naast den chauffeur, 1 plaats en in den coupé achter 6 gemakkelijke zitplaatsen en in het achtergedeelte met den portier nog 3 of 4 plaatsen, terwijl boven op het dak 3 of 4 zitplaatsen zijn met het uitzicht naar voren.

#### De inrichting der vliegekampen.

Hier volgen eenige bijzonderheden, ten dienste van het publiek, over de inrichting der diverse rangen:

Bij alle rangen is gezorgd, dat deze zeer ver van den buitenomtrek van het kamp af liggen en met 5 of 7 rijen prikkeldraad zijn afgescheiden.

De buitengrens is bovendien nog afgescheiden, zoodat een meer of minder breede zône, gedeeltelijk en grootendeels zelfs met bosch begroeid, niet gebruikt wordt, hetgeen de bewaking gemakkelijk maakt, daar zich aldaar niemand mag bevinden.

De 3e rangs-toegangswegen bevinden zich te Ede—Lunteren, te bereiken van Lunteren af, langs den breeden weg, die naar het vliegekamp leidt.

Deze 3e rang is eene kolossale groote vlakke met heuvels, die bovendien aan de zijde van de Centraal Spoor, een tweeden toegangsweg heeft voor reizigers, die aan de halte (Doesburger Heide) uitstappen, komende van Ede of wel komende van Lunteren en verderop van Nijkerk en Barneveld.

In tien minuten gaans zijn deze reizigers aan den ingang van den 3en rang.

Bezoekers van den 1en en 2en rang moeten bij aankomst aan het station, halte „Doesburgerheide” rechtsom gaan, waar borden trouwens den weg aangeven De 1e rang wordt vandaar bereikt in 20 à 25 minuten, de 2e rang eenige minuten later. Bezoekers van verder afgelegene plaatsen zullen beter doen, te

reizen tot het station Ede (dorp) en vandaar door 't dorp, langs de begraafplaats naar den hoofdingang (1e en 2e rang) te wandelen, die aan den Harskampschen straatweg is gelegen, plm. 200 meter voorbij de zoogenaamde Driesprong.

De toegangswegen zijn allen zeer breed en zeer geschikt om bereden te worden.

Hetzelfde geldt voor Soesterberg, wat in de inrichting betreft. De hoofdingang aldaar is gelegen aan den Soesterbergschen straatweg, ongeveer 1 K.M. van den Amersfoortschen straatweg af.

De afscheiding van de vliegbanen bestaat uit een diepe greppel, waarvoor een dijkje, waarop een 5- of 6-voudige ijzerdraadversperring, die het overklimmen onmogelijk maakt. Daarachter ligt een drie meter breede weg voor de bewakers, die geheel van de harde korst is ontdaan en die aldus een soort van brandgang vormt. Daarachter bevindt zich van den 1en rang te Soesterberg en van den 2en rang en 1en rang te Ede, een witgeschilderd, laag, enkelvoudig hek met platte planken, waarop de bezoekers kunnen leunen. Dit is van den 2en rang in Soesterberg nog niet aangebracht, omdat er plan bestaat deze 2e rang nog te verleggen.

Naar wij vernemen, worden binnen enkele dagen door het hoofdkantoor van Verwey & Lugard's te 's-Gravenhage, kaartjes in twee- of driekleurendruk uitgegeven, die de gemakkelijkste toevoerwegen naar hunne beide kampen, zoowel voor spoor- als tramwegen, rijwielen en auto's bevatten.

Op verzoek van den directeur der vliegkampen, den heer J. F. Verwey, vormen de heeren H. A. Meerum Terwogt (Nieuwe Rotterdamsche Courant), Leo Lauer (Revue der Sporten) en John Coucke (De Telegraaf) het pers-comité. Perskaarten en bijzonderheden, de pers betreffende, kunnen bij laatstgenoemden heer, p/a. „De Telegraaf”, te Amsterdam, aangevraagd worden.

Lunteren laat potentiële bezoekers van Vliegekamp Ede weten dat het terrein ook vanuit hun dorp makkelijk te bereiken is. De weg daar naar toe is uitstekend geschikt voor rijtuigen, automobielen en rijwielen.



1910 (04-11) Nieuws van den Dag  
bereikbaarheid vliegekamp Ede vanuit Lunteren

In tientallen kranten, verspreid over het hele land, verschenen dit soort grote advertenties. Omdat de demonstraties weersgevoelig waren, werden namen van lokaties in de stad of het dorp er bij genoemd waar men de laatste berichten kon vinden over het al dan niet doorgaan.

**VERWEY & LUGARD'S VliegKAMPEN**  
**te Ede en Soesterberg.**

---

**Nationale**  
**Vliegdemonstraties**

van 9 Nov. tot en met 21 Nov. 1910.

Deelnemer :  
**HENRI WIJNMALEN.**

Er zal gevlogen worden :  
 10 en 11 Nov. te Ede, 11, 12, 13 en 14 Nov. te Soesterberg.

De toegangsprijzen zijn :

Dagkaarten	1e Rang, geldig voor beide vliegkampen	f	2.50
"	2e Rang, id. id.	-	1.—
"	3e Rang, id. id.	-	0.50
Abonnement	1e Rang, v. 1 pers., geldig tot 31 Dec. 1910	-	10.—
	Dameskaart idem	-	5.— extra
"	1e Rang, v. geheel gezin t. 31 Dec. 1910 geldig	-	25.—
"	2e Rang, v. 1 persoon geldigt. 31 Dec. 1910	-	5.—
	Dameskaart idem	-	2.50 extra
	Verdere leden v. h. gezin idem	-	1.— extra

**Op werkdagen wordt gevlogen van 1—4 uur  
 en op Zondagen (alleen te Soesterberg)  
 van 11—4½ uur. — — — — —**

Om de verwachte grote bezoekersstroom naar en van het vliegevenement in Ede goed te laten verlopen, worden (lokale) trein- en trammaatschappijen ingeschakeld. Het publiek wordt door de pers, opnieuw landsbreed, uitvoerig geïnformeerd over tijd en plaats.

## SPORT EN SPEL

### LUCHTVAART.

#### De nationale vliegweek.

Van af morgen zullen aan alle daarvoor in aanmerking komende stations der S. S. kaarten hangen:

1e. indien onverhoopt niet gevlogen zal kunnen worden;

2e. aan alle stations en halten der Ned. Centraal Spoorweg-Mij., der buurtspoorwegen, der Geldersche en Betuwsche stoomtrams en eveneens in de tramtreinen der Ooster stoomtram en de wagens der Arnhemsche tram zullen kaarten zichtbaar hangen, meldende of en waar gevlogen zal worden;

3e. de trams der Geldersche, Betuwsche, Ooster en Arnhemsche trammaatschappijen zullen voorzien zijn van vlaggetjes op vlieg-dagen. De Staatsspoorweg-Mij., in verband met de Ned. Centraal Spoor, zal op 9, 10 en 11 November extra-treinen 2e en 3e klasse buurtverkeer laten loopen tusschen Arnhem en Ede (dorp), waar de reizigers automobiel-omnibussen vinden ter verbinding met het vliegekamp Ede. Vertrek Arnhem 1.30, aankomst Ede (dorp) 1.55. Terug vertrek Ede (dorp) 5.15, aankomst Arnhem 5.40, alwaar tevens reizigers in de richting Holland aansluiting vinden met den sneltrein van 6 u. 13.

De acetyleenverlichting in het vliegekamp te Ede aan den uitgang van alle rangen naar den straatweg is gereed gekomen.

De wegen op het terrein zijn niettegenstaande de regens der laatste dagen in uitstekenden toestand.

De vliengenier Koolhoven is gisteren aangekomen, Küller is hedenmorgen gearriveerd; het toestel van Wijnmalen staat gemonteerd gereed voor proefvluchten. Het toestel van Küller is ook gearriveerd en hedenmorgen naar het vliegterrein gebracht.



Wie top-aviateur Henri Wijnmalen nog niet mocht kennen, hieronder meer over zijn persoon en achtergrond. Hij is de neef van directeur J.F. Verwey.

### Henri Wijnmalen.

Wij hebben reeds bericht, dat tot de deelnemers van de vliegweek te Ede onder meer behoort de Nederlandsche aviateur Henri Wijnmalen.

Wij zijn thans in staat gesteld, een en ander omtrent dezen Hollandschen vlieger mede te deelen.

Nadat hij reeds op jeugdigen leeftijd zijn vader — officier van het Oost-Indische leger — verloren had, keerde hij met zijn moeder naar Nederland terug. Deze hertrouwde te Amsterdam met den hoogleeraar C. Kan, die den jongen Wijnmalen een goede opvoeding deed geven. Henri kwam op 12-jarigen leeftijd op het gymnasium en was daar al dadelijk een ijverig leerling. En toch trok hem het wachtende studentenleven niet aan. Hij wilde liever... officier worden. Maar dat mocht nu eenmaal niet. Als lid van de Koninklijke Nederlandsche Weerbaarheidsvereniging werd hij echter toch in staat gesteld, het militaire leven zoo nu en dan volop te genieten.

Eenmaal student te Utrecht, trok hem de aviatiek bijzonder aan, en zoo zien we Henri Wijnmalen naar Mourmelon en Pau trekken, om daar het vliegen te leeren. Een zijner eerste prestaties was een 60 K.M.-vlucht van Mourmelon naar Reims in 55 minuten en een vlucht over de kathedraal te Reims op een hoogte van 700 meter.

Zijn oom van moederszijde is de heer J. Verweij, lid der firma Verweij en Lugard, die zich zoo voor de aviatiek beijvert, dat hij het reusachtige vliegekamp te Ede heeft laten aanleggen.

Henri Wijnmalen is o.m. ook een neef van het bekende Amsterdamsche gemeenteraadslid, den heer G. P. Wijnmalen Jr.

Hij heeft natuurlijk een uitnodiging van z'n oom, den heer Verweij, niet willen afslaan en schreef dus in voor de eerste Nederlandsche vliegweek te Ede.

Zij, die hem goed kennen, verzekeren ons, dat er een ondernemende geest in dezen jeugdigen aviateur zit, die ongetwijfeld nog zeer veel van zich zal doen hooren.

Was de vorige informatie over Henri Wijnmalen nog ingehouden zakelijk, in het Algemeen Handelsblad van donderdag 10 november 1910 stuitte ik op een uiterst curieuze beschrijving van de persoon Henri en zijn verschijning.

Wie is toch deze -F, de schrijver van dit stuk? Een op hol geslagen bewonderaar(st), verkapte reclame van modische kledingzaken?; wie zal het zeggen.

*(De leesbaarheid van het gedrukte krantenartikel liet te wensen over. Ik heb het gedigitaliseerd en 'krantogend' vormgegeven. De foto van Wijnmalen stond niet bij het stukje in de krant)*

### VliegMensch HENRI WIJSMALEN

Van iemand als onze landgenoot Wijnmalen kan, naar het uiterlijk, moeilijk gezegd worden: dit is een echt Hollandsch-type. Hetzij dat het komt door de sport in handel en wandel, hetzij door de beoefening van de vliegkunst, hetzij door het verblijf in het buitenland, - maar je zou hem evengoed voor een slanken Germaan, een langen Engelsman, een gladgeschoren Amerikaan, als voor een kalmen Scandinaviër kunnen aanzien.

Er is tegenwoordig in kleding, gelaat, manieren een type dat zuiver internationaal is. Daartoe behoort Wijnmalen.

Het type als zoodanig is aannemelijk. Onberispelijk in zijn manieren, of hij hartelijk zijn ouders op het vliegerein begroet, of zich zijn aardige kleine zusje laat kiekeken; of hij zijn medereizigster mevrouw Koolhoven uit het toestel helpt springen, of buigt voor den ex-gouverneur-generaal Van Heutz die na zijn vliegtoestel bekeken te hebben, ook den vlieger zelf wil spreken.

Onberispelijk in zijn kleding: korte rijbroek, wit en zwart



geruit, wijde, maar met oorspronkelijke coupe getailleerde, leverkleurige overjas, de beenen omwikkeld met de welbekende khaki-rijlappen. Als hij zich dan gereed maakt, te gaan vliegen, en daar zijn niet-luchtig toilet maakt - hetgeen hij gelukkig ten aanschouwe van het hem bewonderende publiek doet! - dan is er een sneeuwblanke trui die

hem over het hoofd schuift; twee bouffanten wikkelen zich om zijn nek; zijn gelaat, schedel, hals verdwijnen bijna geheel in een wollen muts, en een autobril beschermt zijn oogen dikke handschoenen, bontgevoerd, trekt hij aan; over de voeten heeft hij slanken, tot de knie reiken-

den glimmende schoenen geregen, met schapenvacht gevoerd - Hollandse industrie, in Utrecht laten maken! - en een korte jas trekt hij over alles heen, zoo warm, dat de vossenstaarten er bij neerpluimen.

Wat overdadig! zou men geneigd zijn te kritiseren. Maar het is koud in November en in de lucht. En dus zou men in sporttaal van dit garderobe-geheel niet anders mogen zeggen dan: "Ç' est chic!"

Onberispelijk is ook het gelaat van dezen vliegman, die ons land eensklaps plaatste aan de spits der wereldvluchten. Hij draagt het haar geplakt en gescheiden coiffure aviatrice, onberispelijke scheiding, meetkundig juist in het midden, (vanwege het evenwicht, weet u !). Het jonge frissche gelaat, vooral als hij zoo uit den kouden hemel neergedaald kwam, wat gezond-rood aangezet. Wangen, lippen en kin glad-geschoren, zoodat zijn mond geheel vrij komt, wanneer hij spreekt en zijn tanden laat zien. Hij heeft een gebit als Roosevelt; wit, blikkerend, sterk, de tanden alweer onberispelijk in de rij. Hij gebruikt zijn tanden om te lachen en om zijn pijp vast te klemmen. Wijnmalen houdt van lachen en hij houdt van zijn pijp. Het laatste wat hij doet vóór zijn opstijging, is zijn pijp uitkloppen; en nog geen minuut is hij op aarde terug, of hij heeft zijn groote meerschuiemen pijp al aangestoken.

Hij vliegt voor zijn plezier; geen emoties, geen buitengewone gewaarwordingen. "Wat maal ik om de psyche van den aviateur!", antwoordde hij ons op een wellicht te spitsvondige vraag; — hij is gezien, bemind, populair, beroemd. Dus lacht hij. Daar zit iets onbezorgds, vroolijks en onbedorvens in dien lach. Slechts een oogenblik lacht hij niet. Dat is, als hij poseeren moet voor een kiekkast. Ik heb vele beroemdheden zien poseeren; gewoonlijk trachten dezen hun gezicht dan juist tot een lach te vergrijzen. Wijnmalen werd gisteren, op den eersten dag van de Vliegbetoging te Ede, tot kwellens toe gekiekt. En elke keer liet hij het lachen en hij trok een niet-lachend gezicht. Zoo lijkt dus deze beroemdheid op geen van zijn portretten. Hij lacht; — slechts als hij gekiekt wordt, lacht hij niet. Ligt daarin niet iets van nog sympathieken eenvoud over dezen jongen menschvogel, wiens leven en lust het is te zweven tusschen aarde en hemel?

— F.

Ik blijf nog even bij het bericht in het Algemeen Handelsblad van donderdag 10 november 1910 met de breeduitgesponnen lofzang op Henri Wijsmalen.

Verderop in dit artikel werden woorden voor personen en zaken in de nieuwe vliegsport kritisch gewikt en gewogen. Het vocabulaire lag toen kennelijk nog niet vast en dus werd de lezer gevraagd om met voorstellen te komen.

Aardig om te zien hoe men dacht en welke argumenten gebruikt werden om een gekozen woord te rechtvaardigen.

*Omdat, zoals gezegd, de leesbaarheid van het gedrukte verslag slecht was, heb ik ook dit gedeelte gedigitaliseerd en fragmenten van deze discussie in een 'krantenoo'g' gevangen.*

### ALLERLEI

Nog meer luchtwoorden. - Wij hadden wel gedacht - zelfs gehoopt! - dat na onze meer uitvoerige beschouwing over 'Luchtscheepvaartwoorden' de belangstelling van onze lezende en denkende lezers niet zou uitgeput zijn. Wij ontvingen weer nieuwe voorstellen, die echter in hoofdzaak neerkomen op de onvermoeide pogingen om voor den mensch, die vliegt, een goed-zeggend, duidelijk, echt Hollandsch woord te vinden.

Zoo stelt er een der inzenders voor Vleugelaar en een ander Luchtzwever. Op beide moeten wij technische kritiek toepassen, omdat in het eerste woord de vleugels een te groote rol spelen, aangezien de vleugels het toestel niet doen vliegen; terwijl in het tweede woord aan het zweven een belangrijke beteekenis wordt gegeven; de motorische kracht ontbreekt er in, en het zweven geschied eigenlijk pas bij den 'vol-plané', wanneer de motor niet meer werkt.

Een ander inzender schrijft:

„Het woord „vliegenier” wordt alree toegepast om aan te duiden hem die vliegt, (zie „De Luchtvaart” van 29 Oct. l.l.) het woord is gemanieerd en de afleiding is, volgens Kollewyn niet juist. Het woord vlieger durft men niet toepassen omdat daarmee een vliegtuig of meteorologisch hulpmiddel wordt aangegeven. Wat dunkt u dan van 'vlieger'- hij die vliegt is een 'vlieger', zij die vliegt een 'vliegster'.

— Nog dit. Hij die zich op het land beweegt is een landman, die zich op zee beweegt, een zeeman.

Die zich dus in de lucht beweegt, hoort 'luchtman' te heeten. Men spreekt ook van; een landrot, een zeerob, en zou dus kunnen praten van een 'luchtmosch'. Zodoende blijft de korte o behouden. Voor 'vliegert' en 'vliegster' is stellig veel te zeggen; meer dan voor... 'vliegmosch'! Wij zouden dit woord gisteren stellig niet hebben durven gebruiken, toen wij gemoedelijk op het vliegterrein te Ede een gesprek trachtten aan te knopen met den druk-omringenden vliegert Henri Wijnmalen.

Nog een enkele opmerking over hetgeen wij schreven over de nieuwe officieele Deutsche Luchtvaartwoorden. Een dezer woorden, 'Flugdrache' is door de taalcommissie en het te Dresden onlangs gehouden Luchtschippers Congres officieel aangenomen. In ons overzicht van deze nieuwe Deutsche woorden hebben wij Dinsdag zooveel mogelijk getracht, gelijkwaardige benamingen te zoeken in onze taal, ons daarbij van letterlijke vertalingen en germanismen onthoudend.

Toen wij dus het woord 'Flugdrache' (N.B. Professor dr. Johannes Poeschel wees er in \*Der Tag op, dat het woord in het enkelvoud zonder n geschreven moet worden) voor ons kregen, aarzelden wij hiervoor in het Hollandsch 'Vliegdraak' te zetten, omdat wij evenmin het Fransche woord 'Cerf-volant' voor onze jongensvliegers met 'Vliegend hert' zouden willen vertalen.

Hierna een uitvoerig en zeer levendig verslag van de vliegdemonstratie op 11 november 1910 op vlieggkamp Ede. Met een gedetailleerde beschrijving van het terrein en de personen die bij dit evenement een rol speelden.

### Vliegdemonstraties te Ede.

Onder buitengewoon veel belangstelling en begunstigd door prachtig weer is Woensdagmiddag 't vlieggkamp van de heeren Verwey en Lugard te Ede geopend.

Den geheelen morgen brachten treinen, auto's, rijtuigen en rijwielen bezoekers naar 't vriendelijke dorp, zoodat het op den hoofdweg en de talrijke zijwegen naar 't vliegterrein enorm druk was.

De militairen, in garnizoen te Ede, hadden voorzoover de dienst het toeliet des middags allen vrijaf en ook dezen begaven zich natuurlijk in massa naar 't kamp.

Reeds terstond bij aankomst te Ede kreeg men den indruk, dat de heeren Verwey en Lugard alles uitnemend georganiseerd hadden.

Tusschen de stations te Ede en 't vliegterrein was een geregelde auto-omnibusdienst ingericht, overal waren doelmatige wegwijzers geplaatst en de lange hoofdwegen naar het terrein, zelfs die door 't dorp, voor rekening dezer heeren nog eens speciaal in orde gebracht.

De entrée tot het vlieggkamp overtreft alle verwachtingen.

Monumentale Grieksche poorten, aan 't begin en 't einde van de breed aangelegde laan naar 't kamp, een uitgebreide installatie voor acetyleenverlichting langs terrein en wegen, centrale bureaux etc. doen denken aan de grootsche permanente sportterreinen in 't buitenland.

Suppoosten in uniform, de jongeren in zwierig matrozen-kostuum, fungeeren bij de talrijke in- en uitgangen, terwijl op 't vliegterrein Verwey en Lugard-opzichters te paard hun diensten verleenen.

Voor alles is door de organisators gezorgd, dat geen attentie, waarmede men 't publiek, dat van verre komt, kan gerieven, is verzuimd. Stallingen voor auto's, rijtuigen en rijwielen met speciaaltoezicht vindt men op verschillende gedeelten van het terrein, een hulp-post- en telegraafkantoor, een kiosk voor correspondentie en nog tal van andere doelmatige gebouwen staan 't publiek ten dienste.

In de onmiddellijke nabijheid van den eersten rang bevindt zich een ruime restauratietent met talrijk bedienend personeel, waar niet alleen de gewone consumptie verkrijgbaar is, maar ook gelegenheid bestaat eenvoudig of copieus te dineeren.

't Vliegterrein zelf is natuurlijk de clou van deze belangwekkende onderneming.

Vlak en onafzienbaar als dit heideveld is, behoort het stellig tot een der schoonste en voor de vlieg-sport meest doelmatige van ons land.

Voor de aviateurs zijn drie ruime, zwaar gebouwde remises of hangars beschikbaar, waarin plaats is voor twee à drie machines ieder. Van alle rangen heeft men een ruim en voldoende uitzicht op dit model-vliegterrein.

De eerste vlucht werd Woensdag gedaan door Wijnmalen, onzen gevierden Nederlandschen vlieger, die met zooveel succes den tocht Parijs—Brussel—Parijs volbracht.

Hoewel 't lang niet windstil was steeg de koene aviateur met groote gemakkelijheid op en maakte verscheidene ronden boven het terrein, op een vrij aanzienlijke hoogte.

Spoedig volgde ook Küller, die evenals Wijnmalen, na eenige mooie tochten van 8 à 9 minuten kalm daalde op de plek waar de opstijging plaats had gehad.

Nauwelijks was Wijnmalen geland, of 't publiek bracht hem een geestdriftige ovatie.

De sympathieke, eenvoudige jonge man toonde zich onder deze hulde uiterst bescheiden. Zichtbaar voldaan over 't goed gelukken van zijn eersten officieelen tocht over de Geldersche heide, stak hij gemoedelijk een pijpje aan en onderhield zich daarna met de eigenaren van 't vliegterrein en familieleden, die hem de hand kwamen drukken.

Spoedig echter besteg Wijnmalen weder 't vliegtuig om, ditmaal in gezelschap van mevrouw Koolhoven, wier echtgenoot wegens 't aanhouden van zijn machine aan de grenzen jammer genoeg niet kon vliegen, een nieuwe opstijging van 10 à 12 minuten te doen, ook nu weder met het meeste succes.

Kort daarna werd de aviateur in de omgeving van de bestuurstent namens den A. N. W. B. en in tegenwoordigheid van een talrijk publiek gehuldigd naar aanleiding van zijn vliegtocht Parijs—Brussel.

De hoofdconsul, de heer Fockema, herdacht in geestdrifige bewoordingen Wijnmalen's succes in 't buitenland en constateerde met ingenomenheid, dat de eer dezer overwinning aan een Nederlander te beurt viel.

Namens den A. N. W. B. overhandigde hij den aviateur een dof-zilveren plaquette, waarop de Eifeltoren te Parijs en 't Paleis van Justitie te Brussel in beeld zijn gebracht en die verder, behalve de gewichtige vliegdatums, 't opschrift bevat:

„Aan den stoutmoedigen aviateur Henri Wijnmalen aangeboden door den A. N. W. B.”

Op uitnodiging van den hoofdconsul weerklonk een „Leve Wijnmalen!”, waarna ook een drank op den aviateur werd uitgebracht.

Wijnmalen dankte met een kort woord.

Daarna bracht de heer Fockema namens den A. N. W. B. hulde aan de heeren Verwey en Lugard voor alles wat dezen reeds voor de vlieg-sport deden en tevens voor de inrichting van de vliegkampen, die weldra 't model-vliegterrein van Europa genoemd zullen worden, terwijl hij hun, mede namens den Bond, 't beste succes met hun onderneming toewenschte.

**Interessant om te zien hoe sterk de nog jonge A.N.W.B. zich verwant voelt met deze nieuwe sport. Zij vindt dat deze perfect aansluit bij de wiel- en automobielsport die zij vertegenwoordigt. Daarom heeft zij vooraf al haar leden uitgenodigd bij deze bijzondere gebeurtenis acte de presence te geven.**

Na even gepauzeerd te hebben besteeg Wijnmalen opnieuw zijn sierlijke aeroplane, waarmede hij een hoogte-tocht deed van ongeveer een half uur, steeds zichtbaar blijvend voor 't enthousiast publiek.

De wind, die nu vrij sterk geworden was, deed het zweefstuig dikwijls gevaarlijk overhellen, maar de regelmatig werkende motor vervulde aldoor trouw zijn plicht.

Nu en dan werd de motor stilgezet en zweefde 't vliegt toestel, alleen gedragen door de lucht, snel voort. Dat waren eenige van de meest interessante momenten van Wijnmalen's vliegtocht.



Tegen 5 uur verliet de menigte zeer voldaan 't vliegterrein. Onder de talrijke bezoekers van den eersten rang merkten wij o. a. op de hofdignitarissen graaf Dumonceau, jhr. Van den Bosch en baron Van Asbeck en leden van 't gevolg van H. D. H. Groothertogin Marie van Mecklenburg; ook vele Apeldoorners waren bij de eerste vliegemonstraties tegenwoordig.

Natuurlijk hadden verscheidene bioscoop-ondernemingen en geillustreerde bladen vertegenwoordigers gezonden, die de belangrijkste gebeurtenissen van den dag in beeld brachten.

In Ede bleef 't, ondanks 't regenachtige weer, nog tot laat in den avond gezellig druk, vooral in „t Hof van Gelderland", waar Wijnmalen aan een intiem diner aanzat en ook honderden anderen eenige verkwikking zochten.

De indruk, dien alle bezoekers van 't kamp medenamen, is deze: dat de heeren Verwey en Lugard onze provincie, ons land een zeldzaam mooi en vorstelijk ingericht permanent vliegterrein hebben geschonken, dat in den a.s. zomer, wanneer daar weder groote vliegemonstraties zullen worden georganiseerd en naar alle waarschijnlijkheid ook proefvluchten voor militaire doeleinden zullen worden gehouden, zeker duizenden naar Gelderland zal lokken.

1910 (12-11) Apeldoornsche Courant  
uitvoerig verslag start vlieggkamp Ede (slot)

**NATIONALE VliegDEMONSTRATIES**  
OP VERWEY & LUGARD'S VliegKAMPEN TE EDE EN SOESTERBERG,  
BEGIN 9 NOVEMBER ... .. EINDE 21 NOVEMBER 1910.

---

DEELNEMERS: **WIJNMALEN,**

G. J. KESTELOO  
Inspecteur van Politie  
- EDE -

**WERELDRECORD** Hoogte 2800 M.  
idem Grootste afstand op één dag 475 K.M.  
idem Hoogste vol plané 2800 M. in 13 minuten.  
idem Grootste cross country-flight 620 K.M.  
Parijs-Brussel-Parijs in 27 uur 50 min. 28 sec.  
(werkelijke vliegtijd 11 uur, 25 min. 28 sec.)

**KÜLLER, KOOLHOVEN en andere** Nederlandsche Aviateurs.

*Het allermooiste* dat tot dusver op dit gebied in ons land geboden werd.  
Voor verdere bijzonderheden wordt verwezen naar de advertenties en andere aankondigingen.

1910 Toegangskaartje voor de Nationale Vliegemonstraties  
(aardige bijkomstigheid: het stempel is van een vroegere buurman van mij aan de Buitenzorglaan in Ede)

Gelukkig is er beeldmateriaal bewaard gebleven van dit feestelijk evenement op 11 november 1910. Waaronder een opname van de Groot-Hertogin van Mecklenburg (*moeder van Prins Hendrik*) die Wijnmalen feliciteert met zijn overlandvlucht van Ede naar Soesterberg. Ze beloofde hem haar schoondochter (*koningin Wilhelmina*) verslag uit te brengen van deze gebeurtenis.



1910 (10-11) Provinciale Drentsche Courant  
Hoog bezoek op vliegekamp Ede



De Groot-Hertogin van Mecklenburg complimenteert Wijnmalen na zijn overlandvlucht Ede — Soesterberg in tegenwoordigheid van den organisator der vlieg-feesten, den heer Verwey (links).

1910 (16-11) Revue der Sporten  
gelukwens van Groot-Hertogin voor aviateur Wijnmalen (*zij is de moeder van prins Hendrik*)



De vlucht van Henri Wijnmalen te Ede met mevrouw Koolhoven.

1910 (16-11) Revue der Sporten  
Wijnmalen met mevr. Koolhoven op vliegveld Ede

**Fragment uit het zeer gedetailleerd verslag van de openingsmeeting Luchtvaartpark Ede in de Nieuwe Courant van november 1910. Het sluit aan bij bovenstaande foto.**

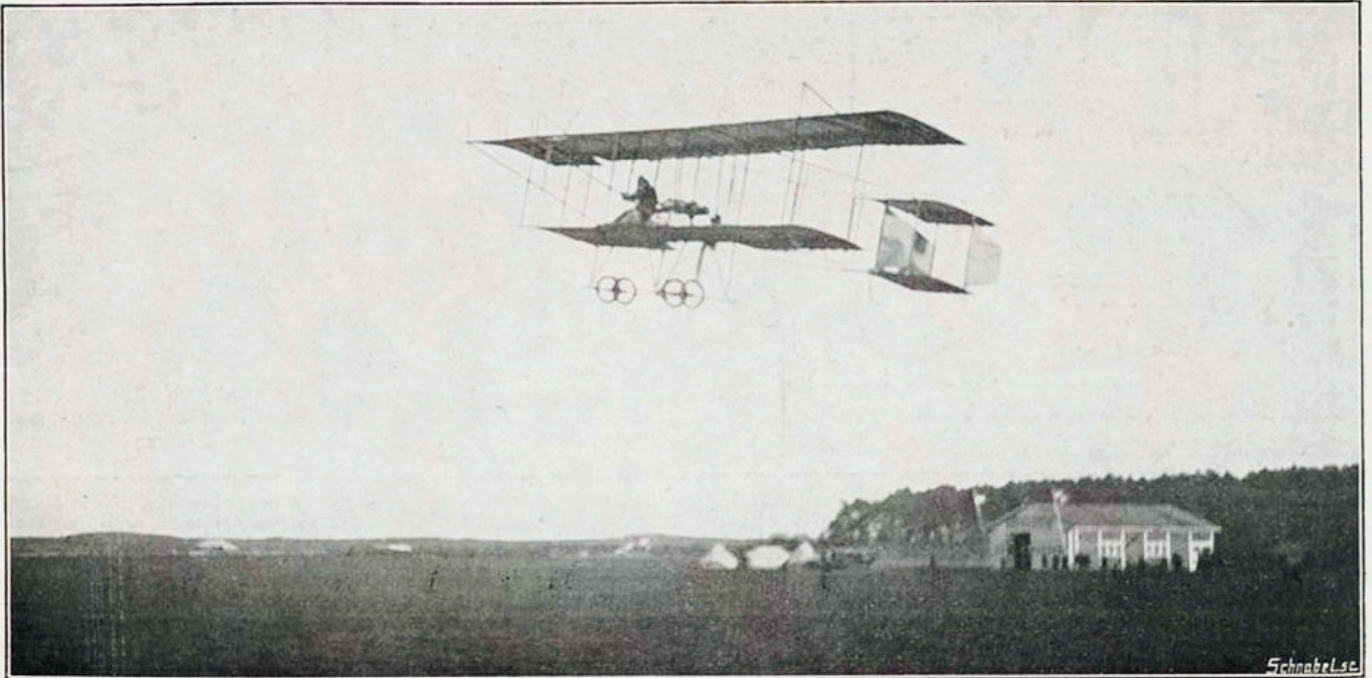
*Omdat de leesbaarheid van het verslag in de krant slecht was, heb ik het gedigitaliseerd en het een 'krantenoog' gegeven.*

.....  
Korten tijd later — het was nu vijf minuten voor drie — steeg Wijnmalen weer op, ditmaal een passagier meenemend: mevr. Koolhoven. Zij is een Luiksche; typisch Belgische, aardige verschijning. Wijnmalen verhief zich ditmaal hooger en bleef zes minuten boven, zijn vlucht eindigend met een magnifieken vol plané.  
.....

1910 (10-11) De Nieuwe Courant  
verslag openingsmeeting in Verwey en Lugards Luchtvaartpark te Ede

## PERSBERICHTEN VliegSPORT ROND 1910

Enkele foto's van de eerste dagen op en rond Vliegekamp Ede met Hilgers in actie. Beelden die zichtbaar maken hoe primitief het prille begin van de luchtvaart was: iele, open airoplanes en afhankelijk van weersomstandigheden.



Wijnmalen's eerste vlucht in het vliegekamp der firma Verwey & Lugard te Ede.

1910 (16-11) Revue der Sporten

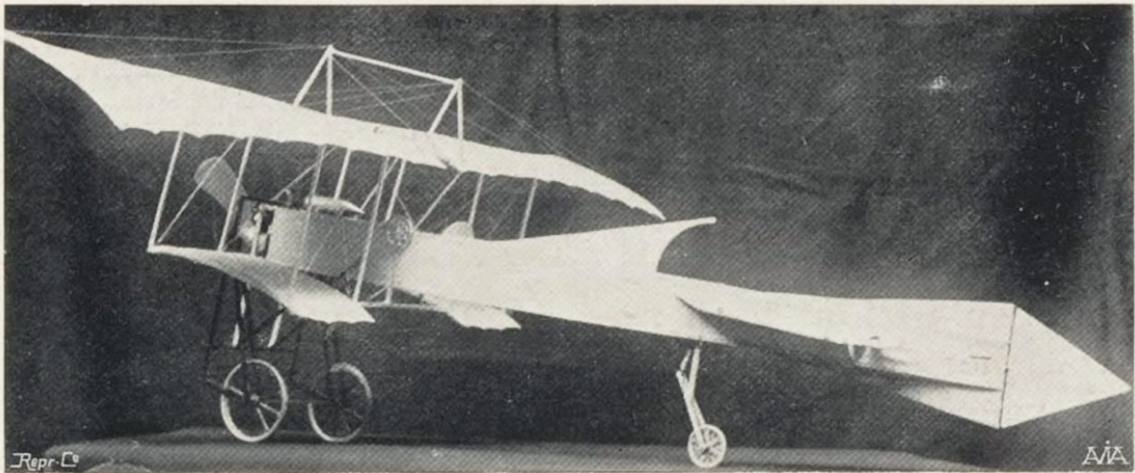


Foto: Gemeentearchief Ede

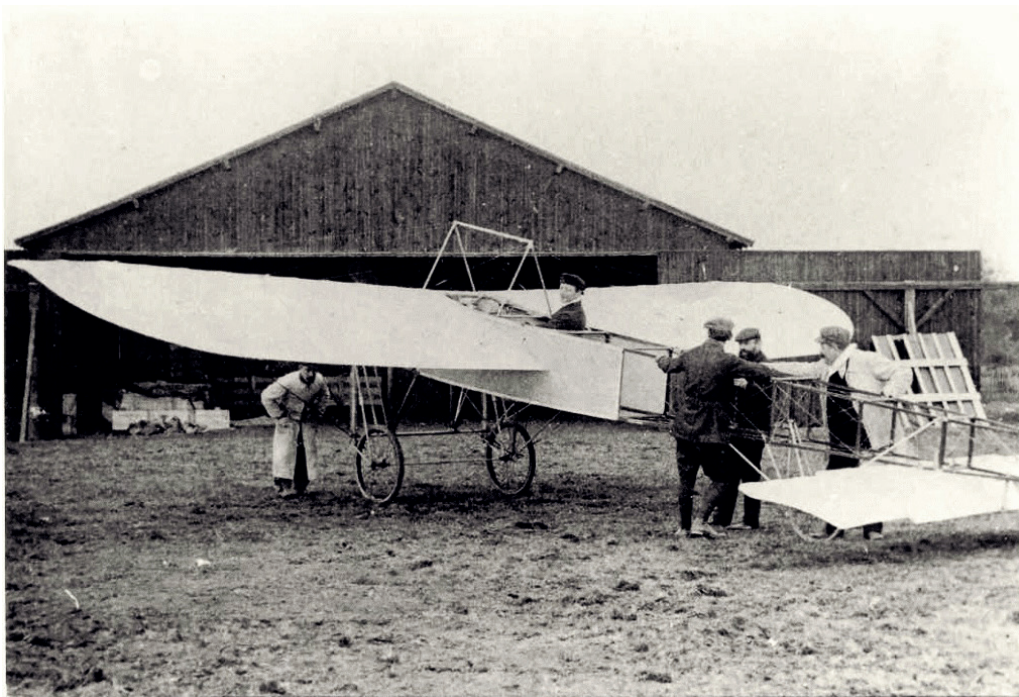


Twee opnames uit 1910 op Vlieggkamp Ede. Bovenste foto: de smederij en daar-  
onder mensen bij een Blériot-machine. Van twee zijn de namen bekend: in het  
toestel (met pet) Hilgers en de derde van rechts is monteur Johan Verhagen.

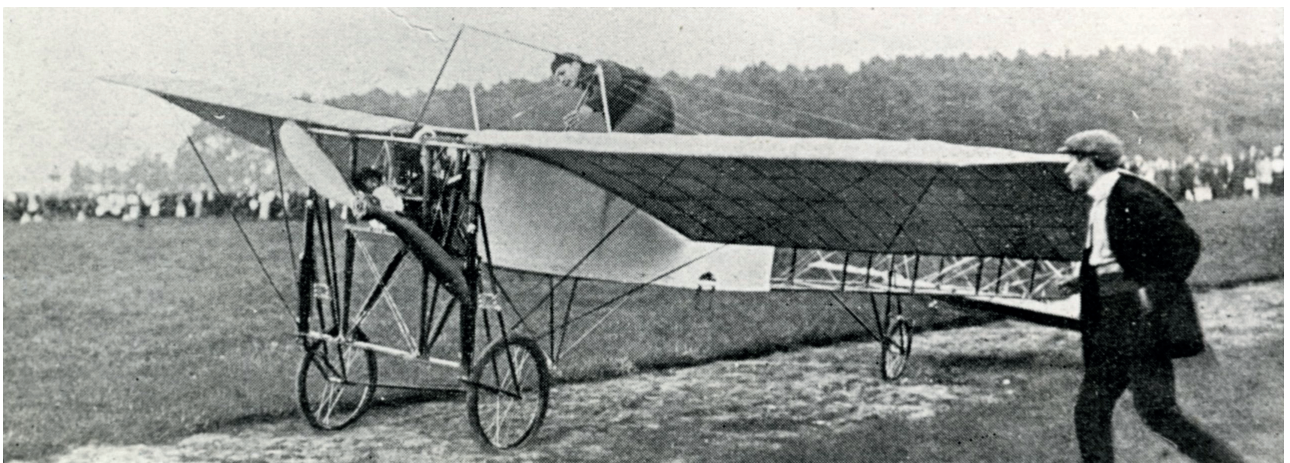




Klein model Anderhalfdekker. (Systeem Hilgers.)



1910 de man links, gebukt achter de machine, is Hilgers



Eigenaars van grond en opstallen willen graag een graantje meepikken, zeker nu het groots opgezette vliegekamp Ede veel publiek lijkt te gaan trekken...

**Vliegekamp  
Ede-Lunteren.**

Te Koop Dennenbosch en Heide, pl.m. 35,000 M<sup>2</sup>, onmiddellijk grenzende over een lengte van 350 Meter aan het vliegekamp van H.H. VERWEIJ en LUGARD, slechts 3 K.M. van 't station en dorp Lunteren, aan den nieuw-aangelegden verkeersweg, met prachtig uitzicht over 't geheele terrein. Zeer geschikt voor restauratie, pension, bewaarplaats voor rijwielen, villabouw, zomeroptrekjes enz. Eigenaar is ook genegen voor gezamenlijke rekening te exploiteeren.

Aanvr. fr. bij H. ROELOFSEN, Pension »De Veluwe«, Lunteren.

1910 (03-11) Arnhemsche Courant  
Te koop: bos- en heide gebied, grenzend aan vliegekamp Ede

**Vliegekamp Ede.**

Gronden te Koop aangeboden, grenzende aan en om het Vliegterrein, voor vele doeleinden geschikt. Br. fr., lett. L, Boekh. *Het Wapen van Ede*, te Ede.

1910 (03-11) Arnhemsche Courant  
Te koop: bos- en heide gebied, grenzend aan vliegekamp Ede

**Hotel en  
Café-Restaurant  
te EDE**

te koop of te huur. onmiddellijk bij Station S.S. en N.C.S. naar het  
**VLEIEKAMP.**

Te bevr. b/d Makelaar C. J. CRUIJFF,  
N.Z. Voorburgwal 146, Amsterdam.

1910 (28-09) De Telegraaf  
commercie rond vliegekamp Ede

## PERSBERICHTEN VliegSPORT ROND 1910

Wat veel mensen niet weten, is dat Ede korte tijd nog een tweede vliegterrein had. Dit lag in de buurt van de Doesburgerheide aan de Immenweg op het landgoed 'De Valouwe'. Hier had de NV Nederlandsche Aviateurmaatschappij DE CONDOR tevens een vliegschool gevestigd.



Bovenstaande foto is zeer waarschijnlijk in mei 1911 gemaakt toen het terrein in gebruik werd genomen. Helaas werden de vlieglessen een flop en bleef het bij demonstratievluchten die verzord werden door Henri Bakker. De hele onderneming was echter van korte duur want in juni 1912 ging DE CONDOR failliet.



**Een nieuwe vliegschool.**  
Naar wij vernemen wordt tegen het einde der volgende week de vliegschool der N. V. Nederlandsche Aviateurs Maatschappij, „de Condor” geopend.  
Het vliegterrein, ongeveer 3 K.M. van Ede verwijderd, is een groote heide, welke over een lengte van 1000 M. volkomen vlak gemaakt is met een baan van 200 M. breedte. Reeds is een Blériot-type-elf aangekocht, (met een zelfde machine vloog Blériot over het Kanaal,) terwijl nog eenzelfde type in aanbouw is in de eigen werkplaats.  
De Maatschappij heeft reeds contract afgesloten met eenige leerlingen.  
De heer Henri Bakker treedt als directeur-instructeur der Maatschappij op.

Henri Bakker (op de foto hierboven) werd in 1913 één van de eerste vliegers van de op 1 juli 1913 opgerichte Luchtvaartafdeling van de Nederlandse krijgsmacht.

1911 (12-10) Nieuwe Apeldoornsche Courant -  
opening vliegschool DE CONDOR



De CONDOR failliet? Niet getreurd, want het spel is nog niet uit: nieuw leven voor vliëscholen in Ede.

---

## SPORT EN SPEL

---

### LUCHTVAART.

Een vliëschool te Ede.

Er komt weer meer leven in de vliëgerij in ons land. Op het oude terrein van „De Condor” te Ede, zal, naar het Hbld. verneemt, een vliëschool gevestigd worden, onder leiding van den vliëgenier Adr. Mulder, bijgestaan door C. Busch en Arthur Monnier Harper.

Het doel is, tegen billijken prijs les te geven in de vliëkunst.

1912 (31-12) Het Vaderland  
nieuwe vliëschool in Ede

---

## SPORT.

---

### Opening vliëschool te Ede.

Donderdag 16 Januari, des namiddags om 2 uur, zal te Ede de feestelijke opening plaats hebben van de Vliëschool, welke op de prachtige terreinen aldaar is gevestigd onder directie van de heeren Adr. Mulder en Busch, die beiden op het gebied der aviatiek genoegzaam bekend zijn. Wanneer het weder eenigszins medewerkt, zal bij de opening gevlogen worden en zullen hiervan bioscopische opnamen plaats hebben.

Naar de heer Mulder mededeelde, zijn op het oogenblik in de nieuwe vliëschool aanwezig drie Sommer- en drie Bériot-vliëtoestellen met Gnôme- en Anzani-motoren. Als leerlingen van de vliëschool hebben zich opgegeven de heeren Pot en Monnier Harper. Deze school zal mede in verband staan met de school voor watervliësport te Brighton (Engeland).

Het kantoor van de Nieuwe vliëschool is gevestigd in het hotel „Driesproeg” te Ede.

---

1913 (14-01) Arnhemsche Courant - opening vliëschool Ede

**VLIEGEN.**

De nieuwe vliegschool te Ede.

Gisteren is de nieuwe vliegschool „De Kampioen” te Ede officieel geopend in tegenwoordigheid van eenige belangstellenden. De burgemeester van Ede was er niet, maar had een telegram gestuurd. Onder de aanwezigen waren veel militairen.

De militair-aviateur Henri Bakker heeft ter gelegenheid van die opening nog gevlogen ook. Natuurlijk alleen boven het vliegveld. En ondanks de nattige koude bleef hij wel een kwartier in de lucht.

Behalve de instructeur Adr. Mulder zijn aan de school verbonden Busch en Monnier Harper, die beiden nog brevet moeten vliegen. Een Engelsch ingenieur, Arthur Baily, was ook aanwezig.

1913 (17-01) Algemeen Handelsblad  
opening vliegschool De Kampioen in Ede

**Een vliegenier uit de stal van Carley (de derde vliegschool in Ede!) verraste tijdens een vlucht boven het dorp de bewoners op hemelse muziek...**

**Een serenade van uit een vliegmaschine**

Zooals gewoonlijk vloog de instruktEUR-wiegenier aan de Carley's vliegschool te Ede, boven het dorp. Plotseling verstomde het geluid der motoren en klonk een vroolijke marsch door het luchtruim. De vliegenier had een vliegIustige muzikant mee naar boven genomen, die op deze bijzondere wijze de bewoners van Ede een serenade bracht. Aan belangstellenden natuurlijk geen gebrek.

1920 (31-05) Dagblad van Noord Brabant  
onverwachte muziek, hoog boven Ede

**Uitbreiding vliegschool.** — De Carley's vliegschool te Ede zal binnenkort aanmerkelijk uitgebreid worden. Een bewijs, dat de „vliegsport” in ons land nog wel levensvatbaarheid bezit.

1920 (18-11) Apeldoornsche Courant - uitbreiding vliegschool Carley in Ede



Vliegekamp Ede rond 1913. Boven een toestel van vliegschool Carley, onder de loods waar vliegtuigen gebouwd werden. Kort daarna zegt Carley Ede vaarwel en verplaatst hij zijn bedrijf naar het westen des lands.



CARLEY'S VLEIGKAMP, EDE.

Dat vlieglessen weggelegd waren voor mensen met een behoorlijk ruime beurs, maken we op uit onderstaande advertentie van Verwey & Lugard uit 1910. Omdat dit geen grote groep is, zal het lastig zijn de lessen winstgevend te maken.

## Verwey & Lugard's Luchtscheepvaart.

(J. F. VERWEY & Co.)

Aan het publiek wordt medegedeeld, dat de beide vliegekampen te Soesterberg, 300 H.A. groot, en dat te Ede-Lunteren, 600 H.A. groot, weldra voor het publiek zullen worden geopend. Beide terreinen zijn uit alle hoeken des lands zeer gemakkelijk en goedkoop te bereiken.

De vliegbaan te Soesterberg is 3 K.M. en die te Ede-Lunteren 5 K.M. groot in binnenomtrek. Berichten vindt men in de *Sirene* No. 21 van 18 Juni 1910, die op aanvraag gratis wordt toegezonden. De beide vliegekampen zijn in de eerste plaats vliegscholen, waarin in het vervolg bijna dagelijks, wind en weer dienende, zoowel door nieuwelingen als door beproefde aviateurs gevlogen zal worden.

Op beide terreinen is eene fabricatie van vliegtoestellen in vollen gang, terwijl de prijzen en voorwaarden van levering weldra gepubliceerd zullen worden.

Het leeren besturen van eene vliegmachine moet met f 1000.— à f 1500.— gehonoreerd worden, terwijl een gelijk bedrag moet worden betaald, indien de leerling niet het risico van het breken van toestellen wenscht te dragen.

Tot voorloopig Exploitatiedirecteur der beide vliegekampen heeft zich beschikbaar gesteld de Heer A. SMITS, oud-gezagvoerder der Kon. Paketvaart Mij., welke heer kantoor houdt in de villa Soesterdal te Soesterberg. De hoofd-leiding blijft in handen van ondergeteekende.

Soesterberg-Ede.

J. F. VERWEY.

Komen we toe aan de kritische geluiden uit de toenmalige samenleving met betrekking tot de luchtvaart en de vliegsport in het bijzonder.

## Weekpraatje.

De mensch, vooral die van dezen tijd, heeft behoefte aan telkens nieuwe indrukken. Het roezende, jachtende leven drijft hem voort, maakt hem onrustig en belet hem lang bij de dingen stil te staan. Hij laat het alles langs zich heengaan, steeds wat anders, als de voorstellingen van een bioscope. Misschien is dat wel de reden waarom bioscoop en de kinematograaf zoo'n groote plaats gaan innemen in het uitspanningsleven. Men behoeft maar één avond in een groote stad, in buitenlandsche steden vooral, te hebben rondgewandeld om van die gewichtige plaats overtuigd te zijn. De bioscoop-theaters, de kine-ma's, rijen bij tientallen in het centrum en zelfs tot in de meer afgelegen straten der steden. Wie dezen zomer, of beter nog in den herfst, de Brusselsche tentoonstelling bezocht heeft, heeft ze langs de Boulevard Anspach, de Place de Brouchère, de Boulevard du Nord en aangelegen straten bij menigte kunnen tellen. Zij schijnen de schouw-burgen en zelf de variété's en café-chantants te zullen verdringen. Zij

vragen geen nadenken, geen verstandelijke inspanning, zelfs de geringste niet. Op één avond laten zij een reeks van vluchtige indrukken langs de toeschouwers heen gaan. En dat is, wat de mensch van onzen tijd in de eerste plaats schijnt te begeeren en noodig te hebben. Ieder moment wat anders, wat nieuws.

In zoo'n tijd is alles, ook het nieuwste, spoedig oud. Wij kijken nauwelijks meer naar wat ons gisteren verbaasde. Het is zoo lang nog niet geleden, dat de opstijging van een luchtballon een gebeurtenis was. En nu? De luchtballons lijken ons al evenzeer uit de oude doos als de trekschuiten. Zij zijn verdrongen door de vlieg-machines. Dat zijn de attracties van den dag.

Tot hoe lang nog? Wat ons, Hollanders, nog wonderbaarlijk leek en als een plant van vreemden grond, waarnaar de menschen in Parijs bij drommen gingen kijken, krijgen we nu zelf thuis gestuurd.

Wij hebben een vliegkamp gekregen te Ede, waar niet zoo maar eens een enkelen keer als een vreemde buitenissigheid een vliegtuig voor de oogen der verrukte toeschouwers de lucht in gaat, maar waar van nu voortaan

— het vliegkamp is de vorige week geopend — geregeld vliegvertooningen zullen gegeven worden. Dat is een slecht vooruitzicht voor de vliegende menschen. Als ze ook al in ons land, waar we toch het nieuwe zoo gauw niet invoeren — gevolg van onzen bedachtzamen aard misschien — inheemsch worden, dan is het buitengewone er gauw af en zal de toch wel wat bespottelijke verafgoding, die hun, getuige de zegetocht als van een overwinnenden veldheer door Jan Olieslagers te Rotterdam, ten deel viel, wel spoedig tot het verleden behooren, iets, wat verstandige menschen slechts kunnen toejuichen. Dan gaan ze tusschen ons rondloopen met vreemde pakjes aan misschien, zooals de chauffeurs, maar waarnaar niemand meer kijkt. En dan vragen we weer wat anders. Want nieuws moet er wezen, om onze zenuwen te prikkelen.

Die behoefte aan telkens nieuwe indrukken maakt, dat ook de aandacht trekkende gebeurtenissen van den dag al heel gauw onze belangstelling verliezen. We kijken ernaar verbaasd soms of geërgerd of verheugd, turen nog even onverschillig weg en draaien het hoofd al weer om.

## Sport.

### Een gevaar van het vliegen.

Prof. Moulinier te Bordeaux heeft eenige waarnemingen betreffende de bloeddrukking bij aviateurs gepubliceerd, die wel de aandacht verdienen. De vlucht tot een hoogte van eenige beteekenis doet die drukking toenemen, en de oorzaak daarvan meende de hoogleeraar te moeten vinden in de snelle daling uit luchtlagen, waar een lage luchtdrukking is, tot den beganen grond, met veel hooger drukking. Om aan de daardoor aan het hart en de bloedvaten gestelde eischen te kunnen voldoen, moeten de organen volmaakt goed in orde zijn en het is niet onwaarschijnlijk, dat eenige van de ongelukken die voorkomen, meer te wijten zijn aan den minder goeden toestand van het menschelijk lichaam dan aan dien van de machine, die het door de lucht droeg.

1910 (10-11) Bredasche Courant  
medische risico's bij vliegen

't Is treurig, dat zulke feiten zijn aan te wijzen; maar nog treuriger, dat die vliegwaanzen van Overheidswege in de hand wordt gewerkt en aangemoedigd.

De Heere zegt door den profeet Jeremia: „Gij allen (zoo wel volk als overheid en wetgevers) hebt tegen Mij overtreden. Tevergeefs heb Ik uwe kinderen geslagen, zij hebben de tucht niet aangenomen.” (Jer. 2: 29, 30).

Droevig toch zijn de daden, die als een smet kleven aan een zich „Christelijk” noemende regeering.

Zulk een treurig verschijnsel heeft men Zondag 26 Juni kunnen waarnemen, toen een Nederlandsch Minister van Buitenlandsche zaken uit zulk een Kabinet op den Dag des Heeren zich naar het vliegterrein te Soesterberg begaf, om daar met welgevallen de roekeloze pogingen van die ongelukkige waanzinnigen gade te slaan, en hen luide toe te juichen, die zich niet ontzien om den Dag des Heeren door zulke menschenmoordende vermaken te ontheiligen.

1911 (12-07) De Vriend van Jong en Oud  
fulmineert op bijbelse gronden tegen de vliegsport



---

## INGEZONDEN STUKKEN.

*Geachte Redacteur!*

Vergun ondergeteekende s.v.p. naar aanleiding van vraag en antwoord inzake vliegdemonstratiën, een enkel woord te schrijven in ons blad.

Vriend Scholten vindt de hedendaagsche vliegerij gevaarlijk en vraagt of *wij* niet eerst geduldig verbeteringen moeten afwachten. En vriend Kwant antwoordt, dat wij daartoe evengoed moeten medehelpen. Indien vr. S. dan ook gemeend heeft, dat voor den niet-Christen een andere wet geldt, dan voor den Calvinist, dacht hij verkeerd.

Doch wat stelt vriend Kwant nu voor? — De actueele vliegdemonstratiën te handhaven! Z'n warm kloppend hart voor de vliegerij overwint zelfs de koude rillingen, die ontstaan door de doodstijdingen van 't vlegkamp. Wel gaat soms de aviateur te woest te werk, doch zie op de geldverdiening.... het komt ten goede der vliegmaschine. —

Vriend onderzoek dit eens beter. En al ware het zoo, wat zal de vliegmaschine nu voor toekomst hebben? Zal ze ooit iets anders worden, dan een „liefhebberij” van den *hartslochtelijken* sportpersoon? Dan zie ik in de *lichter dan lucht-methode* meer heil. Ge vraagt wellicht: is de vliegkunst tegenwoordig dan niet bewonderenswaardig?

't Kan zijn, maar wanneer ik de vele ongelukken vernem, en de trachische tooneelen daarbij afgehandeld, lees, dan zeg ik met den Red. der „N. Pr. Gr. Ct.”: ze is niet schoon maar vreeselijk. Er is daarbij wel terdege overtreding van het zesde gebod.

Het aanschouwen der vliegdemonstratiën moet derhalve ook veroordeeld. Laten we dan niet afwachten, maar er tegen strijden. 't Zal ten goede van de spannende volksgeest komen en wij zullen des te beter voelen de kracht onzer isoleering.

U, M. de Red., dankend voor de plaatsing, verblijf ik onder hoogachting:

's Gravenzande, Juli 1911.

Uw dw. dn.,  
K. HARMANNY.

## PERSBERICHTEN VliegSPORT ROND 1910

En tot slot de spottende blik op de vliegSPORT in de vorm van cartoons. Gevonden in het humoristisch-satirische weekblad De Ware Jacob dat in de jaren rond 1910 tal van heilige huisjes omver haalde. Een politiek neutraal blad.



UIT DEN HOOGHE.

Tekening van JACOBUS DOUSKIEZ.

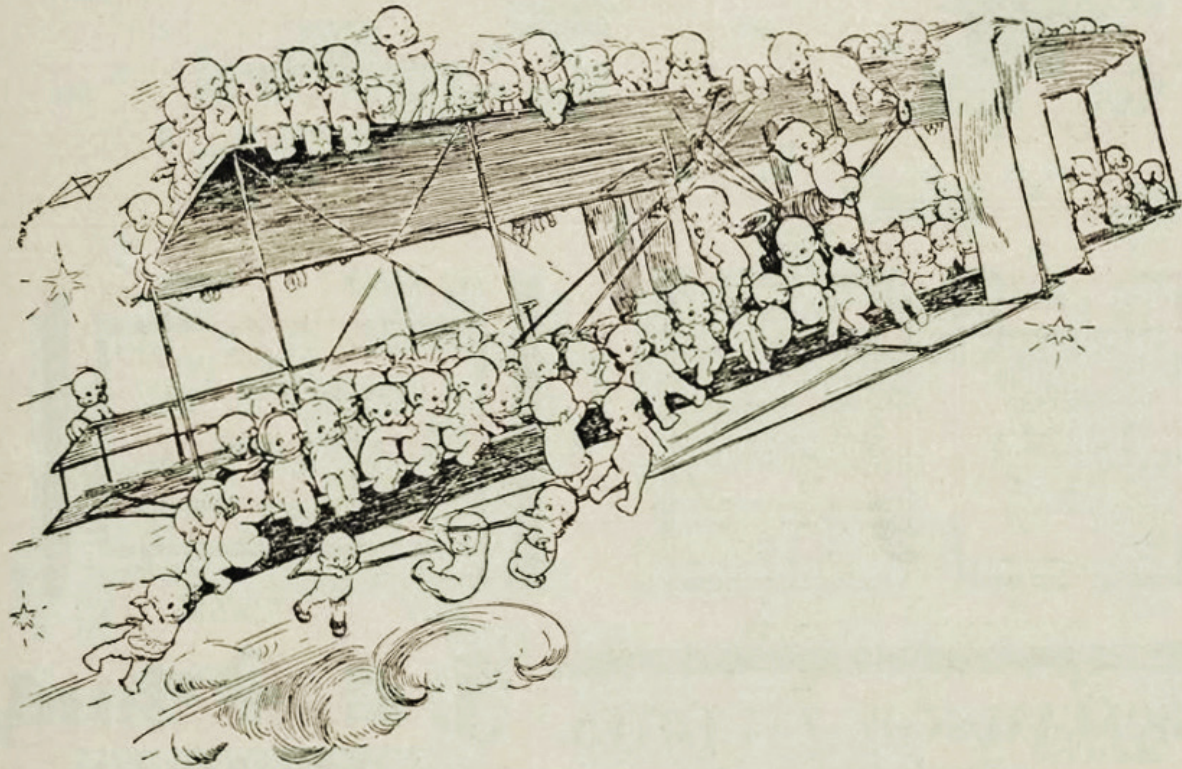


## PERSBERICHTEN VliegSPORT ROND 1910



1909 De Ware Jacob - satirisch weekblad  
spotprent over toenemend vliegverkeer

TOEKOMSTBEELD.



DE OOIEVAAR VERDRONGEN DOOR DE AEROPLAN.

1910 De Ware Jacob - satirisch weekblad  
spotprent aeroplan vervangt de ooievaar

# PERSBERICHTEN VliegSPORT ROND 1910

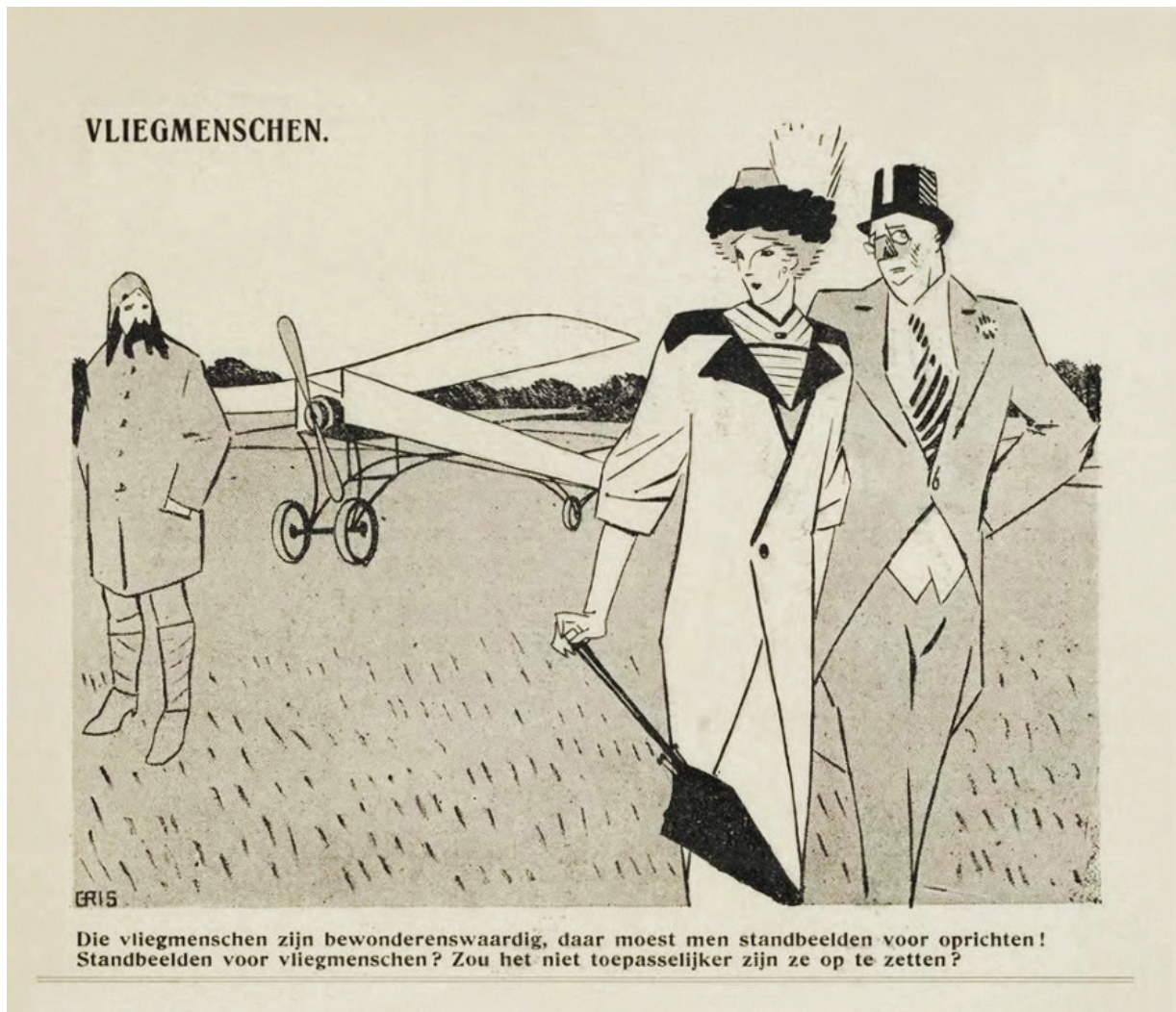
Alle zegen komt van boven!

Teekening van Kaap.



Vroeger waren het alleen maar de vogeltjes . . . . .

1910 De W(R)are Jacob – satirisch weekblad  
spotprent aeroplan: ‘Alle zegen komt van boven – Vroeger waren het alleen maar de vogeltjes...’



1909 De Ware Jacob - satirisch weekblad  
spotprent over de verheerlijking van aviateurs

Tot zover wat ik vond over de vliegsport rond 1910. Het begon met een terugblik op Hilgers, maar werd gaandeweg steeds breder. Ik kreeg zo een beeld van hoe men in die dagen tegen het nieuwe fenomeen 'vliegen' aankeek, zowel in Ede als daarbuiten. Het werd mij duidelijk hoe snel de maatschappij, als gevolg van nieuwe ontwikkelingen, aan het veranderen was. En dat dit voor sommige mensen moeite kostte om dit te accepteren of om hierin mee te gaan. Vooruitgang versus traditie - portemonnee tegenover principe.

Voor mij een boeiende en interessante reis terug in de tijd, een ontdekkingsreis die mij veel duidelijk maakte over de vliegsport rond 1910.

*Arend Bulder, Velp september 2021.*