

Rob Mulder

Gezaghebbende stem in het veld van Europese luchtvaartgeschiedenis
Een uitgave van de Durfplaats



Auteur: mr. Dr. Ronald Schnitker

Rob Mulder (Bussum, 1958) is een Nederlandse luchtvaarthistoricus en auteur, gespecialiseerd in de geschiedenis van luchtvaartmaatschappijen en luchtvervoer. Na zijn jeugd in Nederland en een militaire dienstitijd verhuisde hij naar Noorwegen, waar hij zich vestigde en een carrière in het toerisme begon. Zijn levenslange passie voor luchtvaart bleef echter altijd branden. Geïnspireerd door grote namen als John Stroud, R.E.G. Davies en Odd Arnesen, schreef hij uitgebreide manuscripten over Europese luchtvaartgeschiedenis. Na zijn pensionering in 2023 wijdt hij zich volledig aan het schrijven van boeken en artikelen over luchtvaart. Hij woont met zijn vrouw Monika en hun drie kinderen in Spikkestad, Noorwegen. Naast zijn werk is Mulder actief in genealogisch onderzoek en als lid van de Bardstjernen Lodge in Drammen.

Over zijn toewijding aan het vastleggen van luchtvaartgeschiedenis gaat dit artikel.

Wat wekte uw interesse in de geschiedenis van de luchtvaart en hoe ontwikkelde u uw passie ervoor?

Mijn interesse in de luchtvaart ontstond aan het begin van de jaren zeventig. Ik zag op bij AVRO Televizier een reportage over de Concorde en mocht op de redactie komen om een kopie op een cassettebandje te maken. Daarna begon ik met het verzamelen van krantenartikelen over de luchtvaart en plakte die in een plakboek (Ik heb die nog steeds). Ik probeerde me breed te oriënteren, maar beperkte mij tot de burgerluchtvaart. In 1980 verhuisde ik naar Noorwegen (in 1978 ontmoette ik mijn huidige vrouw) en aangezien er in Noorwegen vrijwel geen toegang was tot informatie, nam ik de beslissing om me alleen op een periode te richten, die “zich niet meer veranderde”: de periode voor 1945. Ik begon aan het schrijven van een groot boek over de luchtvaartmaatschappijen vòòr 1945 en dat manuscript (nu 500 pagina's) ligt nog altijd klaar om te worden gedrukt. Ondertussen begon ik me in de luchtvaartgeschiedenis van Noorwegen te verdiepen en publiceerde in 1987 mijn eerst boek: “Luftbussen til Kontinentet” ver Kapt. Wilhelm Meisterlin en zijn luchtvaartmaatschappijtje Norske Luftruter. Hij was generaalagent voor Deutsche Luft Hansa in Noorwegen en drager van de concessie voor de route van Oslo naar Duitsland. Daarna is de bal gaan rollen ...

Uw eerste vliegreis was in 1977 met een Douglas DC-9-32. Hoe was die ervaring en heeft die uw toekomstige interesses beïnvloed?

Mijn eerste vliegreis was met Austrian Airlines. Door mijn liefde voor Oostenrijk (ben er van 1975 tot en met 1978 ieder jaar op vakantie geweest, en ontmoette daar mijn vrouw) interesseerde ik mij voor de burgerluchtvaart van dat land. Ik heb er zelfs een boek over geschreven, helaas nooit gepubliceerd. Ik bezocht in 1977 de Public Relation afdeling van AUA en interviewde de afdelingsleider. Hij regelde voor ons een bezoekje aan de cockpit. We zaten met z'n achten in het vliegtuig en ik moet zeggen, dat het een leuke ervaring was, maar ik bleef toch het meeste in de historische luchtvaart geïnteresseerd.



Hoe bent u van een baan in het bedrijfsleven overgestapt naar een fulltime carrière als auteur van luchtvaartboeken?

Nee, helaas is het alleen een hobby. Sinds juni 2023 ben ik met pensioen en heb dus wat meer tijd om te schrijven. Het schrijven van een boek gaat nu wel sneller dan vroeger. Tijdens mijn baan in het bedrijfsleven mocht ik veel reizen en kon tijdens het wachten op de vlucht teksten nakijken of herschrijven.

Uw eerste boek, “Luftbussen til Kontinentet”, werd gepubliceerd in 1987. Wat inspireerde u om te schrijven over kapitein Wilhelm Meisterlin en Norske Luftruter AS?

Ik ontdekte dat er in Noorwegen zo goed als niets over de periode voor 1940 is geschreven. Er zijn een paar standaardwerken van mensen als Bernt Balchen, Hjalmar Riiser Larsen en Viggo Widerøe, maar diepgaand onderzoek was nooit gedaan. Dat wilde ik graag gaan doen. Ik begon met het eerste boek, omdat ik in het Norsk Teknisk Museum zijn archief vond. Dat heb ik gekopieerd (een spiegelreflexcamera bestond nog niet, ik had er in ieder geval niet het geld voor ...) en in Kopenhagen (Riksarkivet) vond ik het landingsregister van Kopenhagen waar ik alle Deutsche Luft Hansa vluchten overschreef. In de Nasjonalbibliotek las ik tenslotte kranten via de microfilm en daar bestelde ik dan kopieën van artikelen. Gecombineerd met andere bronnen lukte het mij om een leuk boekje te schrijven. De titel verwijst naar een uitdrukking die de Noorse kranten destijds gebruikten.

Kunt u ons iets vertellen over uw schrijfproces en hoe u onderzoek doet voor uw boeken? Hoe komt u aan onderzoeksmateriaal, uit welke bronnen put u? Is dat lastig vanuit Noorwegen?

Uiteraard was het moeilijk om bij primaire bronnen te komen. In de jaren tachtig ben ik wel diverse keren naar München (Junkers-archief) en Riksarkivet (Noorwegen) geweest, maar de tijd was destijds beperkt. Ik begin graag met het opzetten van een concept voor het boek. Hoe wil ik het opbouwen en wat wil ik includeren. Daarna start ik met een onderzoek in het materiaal dat ik al heb om te kijken wat ik over het onderwerp heb. Als ik dat geïndexeerd heb, start ik met het zoeken naar primaire bronnen. Veel is tegenwoordig online te bestellen bij de archieven en nu heeft zelfs het Bundesarchiv veel over de bijvoorbeeld de Deutsche Lufthansa online gezet. Na ruim 45 jaar in de "branche" heb ik een groot contactnet opgebouwd en die stellen graag informatie en foto's ter beschikking. Zelf heb ik niet veel foto's gekocht of verzameld, omdat ik ten eerste er destijds niet het geld voor had, en ten tweede, andere mensen lenen me graag foto's.

Wat betreft informatie: ik heb destijds nog wel eens het archief van luchtvaartmaatschappijen bezocht en daar mocht ik zo'n beetje kopiëren wat ik wilde. Ik heb daardoor een privéarchief met rond de 100 ringbanden met informatie en artikelen. Verder heb ik ruim 2.000 boeken over de burgerluchtvaart verzameld in talen als Noors, Engels, Nederlands, Duits, Frans, Turks, IJslands, Pools, Fins, Zweeds, Deens, Italiaans, Spaans, Portugees, Tsjechisch en ga zo maar door.

Ik vind het niet lastig om vanuit Noorwegen onderzoek te doen. Zoals je al begreep ben ik bezig om alle Fokker-verkeersvliegtuigen te gaan beschrijven, die voor 1940 gebouwd werden. Daartoe gebruik ik het Fokker-archief in het Aviodrome (een door velen vergeten



archief) en het archief van de Stichting voor Erfgoed NLR (technische rapporten, rapporten over testvluchten e.d.) veel. Het enige nadeel is het niet genoeg tijd hebben voor bezoeken aan het Nationale Archief. Daar zou ik graag meer onderzoek willen doen. Af en toe bestel ik wel eens documenten online.

Hoeveel boeken zijn er van uw hand verschenen?

Ik heb tot nu toe 28 boeken gepubliceerd en de volgende twee zijn nu gereed voor publicatie: één over de Farman Jabiru (familie, 272 pagina's en ruim 330 foto's) en één in het Noorse over "Det Norske Luftfartselskap, Fred. Olsen & Bergenske (de nationale luchtvaartmaatschappij van 1933 tot 1946. De DNL ging op in Fred. Olsens Flyselskap en niet de SAS! Dit boek telt 540 pagina's en 600 foto's en 25 vliegtuigprofielen). Een aantal boeken is samen met andere auteurs geschreven: Lennart Andersson, Günter Endres en Günther Ott. Daarnaast heb ik vijftien boeken van andere auteurs uitgegeven. Er komen er in de toekomst nog een stuk of 3-4 van andere auteurs en nog slechts 3-4 van mij. Dan houd ik er mee op.

U hebt talrijke onderscheidingen ontvangen voor uw boeken, waaronder meerdere keren de "Noorse luchtvaartboek van het jaar". Hoe voelt het om erkenning te krijgen voor uw werk en heeft dit invloed gehad op uw schrijfcarrière?

Dat klopt, en vorig jaar zelfs het beste Zweedse luchtvaartboek van het jaar – als de eerste Nederlander. Het is uiteraard fijn dat je werk beloond wordt met zo'n onderscheiding. In 2008 was ik de eerste die in Noorwegen die onderscheiding kreeg en het zette mij aan om meer te schrijven. "Dat liep uit de hand" – kun je wel zeggen.

Wat onderscheidt uw boeken volgens u van andere boeken op het gebied van luchtvaartgeschiedenis?

Een mooi voorbeeld is het boek over de De Havilland DH90 Albatross. Een boek van 352 pagina's en 460 foto's. Toen ik het idee krijg dit boek te schrijven had ik contact met Graham M. Simons. Hij was ooit eens aan een boek begonnen, maar had er geen zin in. Ik heb het toen overgenomen en ben naar informatie over het vliegtuig gaan zoeken. Eer zijn niet veel artikelen over het vliegtuig geschreven en dan weet ik dat het een interessant onderwerp is. Ik nam contact met British Aerospace (Farnborough) en British Airways Heritage Centre (Heathrow) op en daar bleek heel veel informatie te liggen. Ik heb toen de archieven bezocht (in totaal zo'n tien werkdagen), "alles" van interesse gefotografeerd en ben toen gaan schrijven. Veel van wat er al geschreven was, bleek niet compleet te zijn of correct te zijn. Ik ontdekte het gedetailleerde verhaal van de DH90 voor British Airways (de vooroorlogse BA) met foto's van een toestel met BA-registraties. Geheel onbekend destijds. Het werd een prachtig boek, in Noorwegen beloond met het beste luchtvaartboek van het jaar. Als het dan ook nog goed verkoopt, dan kun je helemaal tevreden zijn. Het is echt een "kick" als je ziet dat de recensies en reacties positief zijn en het boek (nog steeds) goed verkoopt. Mijn insteek is dat het boek dat ik schrijf de uiteindelijke geschiedenis verteld. Daar wil ik best wel wat pagina's aan besteden. Veel van mijn boeken zijn misschien te dik. Een boek van 184 pagina's over de Fokker F.XX, waar er maar één van werd gebouwd is eigenlijk gekkenwerk, maar het geeft wel de complete geschiedenis weer. Daar streef ik naar.



John Stroud, R.E.G. Davies en Odd Arnesen zijn inspiratiebronnen voor uw luchtvaartboeken. Kunt u ons meer vertellen over wat u bewondert in hun werk?

De eerste twee zijn zonder twijfel trendsetters voor wat betreft het schrijven van gedetailleerde beschrijving van vliegtuigen en luchtvaartmaatschappijen. Als je bedenkt dat zij alles zelf hebben moeten verzamelen en toch zoveel weten te schrijven, dan heb ik daar alleen maar bewondering voor. Odd Arnesen was tot voor kort de auteur hier in Noorwegen, die de meeste boeken over de Noorse luchtvaart schreef. Hij stierf al in 1946, maar ik heb zo'n beetje al zijn boeken. Hij was ook luchtvaartjournalist voor de Noorse krant Aftenposten en inspireerde jongeren in de jaren dertig. Zijn boeken onderscheiden zich door het menselijke element erin te betrekken. Ik probeer dat ook. Ik probeer krantenartikelen te vinden, die een vlucht met een vliegtuig beschrijven. In mijn boek over de DNL vind je daar heel wat voorbeelden, helaas wel in het Noors.

Hoe raken uw interesses in genealogie en luchtvaartgeschiedenis elkaar, als dat al het geval is?

Niet echt eigenlijk. Genealogie ligt een beetje stil, maar als ik 70 word en ophoud met het schrijven van luchtvaartboeken, dan ga ik verder met het uitpluizen van de stamboom. Niemand in mijn familie, tot nu toe, heeft een carrière in de luchtvaart gehad.

U hebt uitgebreid geschreven over Europese luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartgeschiedenis. Zijn er specifieke projecten of onderwerpen waar u momenteel aan werkt of voornemens bent om over te schrijven?

Ja, het lijstje is nog lang, maar op korte termijn: de Fokker F.VIII (ben ik mee bezig), de Fokker F.I tot en met F.V, de F.IX/F.XIV/F.XII/F.XVIII en dan de F.24. Verder een boek over de De Havilland DH86 Express Air Liner, en deel 2 in de serie "The Beginnings of Norway's Airlines, 1923-1945)". Kleinere boekjes over de luchthaven Lindarängen (samen met een Zweed), de Armstrong Whitworth Ensign en "Deutsche Lufthansa in Norway, 1927-1945" (samen met Günther Ott). Van andere auteurs komt er het volgende uit: Saab 90 Scandia, Shooting Starts in Southern Skies (over de Lockheed F-80 en T-33 in Latijn Amerika) en een boek over de Airspeed Ambassador. Mogelijk nog een titel, maar dat hangt van de auteurs (beide Nederlanders) af.

Hoe heeft uw leven in Noorwegen uw schrijven en interesse in luchtvaartgeschiedenis beïnvloed?

Mooie vraag, moeilijk te beantwoorden. Ik vind wel dat het mijn leven heeft verrijkt. Vooral omdat het me gelukt is vooral de Noorse burgerluchtvaart vòòr 1945 eens goed te beschrijven. Net als in zoveel landen is voor de meeste de militaire luchtvaart veel spectaculairder dan de burgerluchtvaart. Het rustige leven in Noorwegen heeft het mij mogelijk gemaakt tijd aan mijn hobby te besteden en ik heb een vrouw die achter me staat. Dat helpt ook ...

Rob Mulder

Gezaghebbende stem in het veld van Europese luchtvaartgeschiedenis
Een uitgave van de Durfplaats



Als u terugkijkt op uw carrière, wat zijn dan voor u de meest memorabele momenten of prestaties?

Ik denk dat de publicatie van enkele titels voor mij het meest memorabel zijn. Mijn beste boeken vind ik het boek over de luchthaven Fornebu, het ELTA-boek, het ILUG-boek, “The Fokker Fours”, het boek over de DH90 Albatross, Messerschmitt M 18 en tenslotte het boek over de Lockheed Model 9B Orion.

Het was en is erg leuk om erkenning te krijgen voor het werk dat je levert. Memorabel vind ik toch het moment dat het Noorse Luchtvaartmuseum mij toevoegde aan de “Wall of Fame” (2013). Dat was wel de ultieme erkenning.

Hoe of waar kunnen geïnteresseerde lezers uw boeken bestellen?

Ik heb nog steeds mijn eigen webshop op www.europeanairlines.no, maar de Luchtvaarthobbyshop verkoopt wel al mijn boeken.