International BIGGLES Association

Biggles News Magazine

jaargang 34

nummer 165 maart 2019

INHOUD

2	I.B.A. Bestuur en Commissies	
3	Redactioneel	Henk P. Meeuwis Pzn
4	Bestuursmededelingen	
6	Biggles in Scale (2)	Sacco de Vries
6	**When I Was SCARED!**	**Capt. W.E. Johns**
10	“There is something rotten in The South Seas” - 5	Harry Sluyter
15	Duiken, Biggles! (7)	Han Delen
17	Biggles en de Keizer	Dirk Edel
18	Een cruciaal boek	Kees Maas
21	**PLATFORM B**	
31	Biggles in beeld	Dirk Edel
34	ANDER(S)	
38	Planes of the Great War (45)	Howard Leigh
	- Junker all-metal monoplane	
40	Johns herleeft op Oshkosh (3)	Harry Sluyter
44	Wapenschildjes (4)	Loek Kersseboom
46	De vliegtuigen in “Biggles vermist” (2)	Harry Sluyter
51	*Who's Who* in Biggles	Wouter de Mik
	- deel 61: Volle Maan t/m Walter Thellin	
52	VerenigingsArtikelen	Wijnand Blok
55	I.B.A. Bookshop	Loek Kersseboom
55	Verwacht in Biggles News Magazine nr. 166	

BIGGLES NEWS MAGAZINE REDACTIONEEL 165

Henk P. Meeuwis Pzn

Biggles News Magazine in de 34ste jaargang in 2019.

Vier nummers dit jaar in de verwachting u niet teleur te stellen. Maar ook in het besef dat wij het niet iedereen naar de zin kunnen maken. Wat kunnen wij in dat geval doen? U in het blad een plaats geven.

Als auteur, een brief sturen aan de redactie in

PLATFORM B.

En of als u eens iets opgevallen is, een item naar de rubriek

ANDERS.

(Deze rubriek zoekt een redacteur, uw reactie is welkom op bnm@biggles.nl)

De **International Biggles Association** en met name **Biggles News Magazine** mag zich koesteren in de belangstelling van een illuster genootschap. Ik was bij de nieuwjaarsreceptie van het **Genootschap van Hoofdredacteuren.** [Nee, ik ben niet de hoofdredacteur van BNM] Legitiem aanwezig namens mijn radiostation. Én ook een beetje van de I.B.A. *__RadioDieperick__* Biggles News Magazine Radio.*)1 Als er iets te melden viel, kon u aldaar ook terecht. Bij wijze van promotie voor de I.B.A. had ik voor mijn collega's wat recente nummers van **BNM** meegenomen. ***Klanken van herkenning en waardering voor de kwaliteit van het blad.*** Mijn oproep daarbij voor de lokale en landelijke media aandacht te besteden aan Biggles moet zich nog verzilveren. U en ik kijken daar naar uit. Maar in dit verband een opmerkelijke constatering. ***De blijkbare emolumenten van de APG *)2*** Is er een jurist in de zaal?

Een (H)eerlijke discussie over het afschaffen van de **Jaarlijkse Algemene Ledenvergadering**. Een prikkelende gedachte tot oproep!

Geen **Onmogelijk Onoplosbare Biggles Prijs Puzzel**. Elders in BNM ziet u de verklaring. Én het positieve gevolg daarvan bij de JALV OP 30 maart. Met de hoofdprijs van zo'n 200 euro te beleven in hét stripland ter wereld. In België, in het bijzonder in Antwerpen.

)1 Biggles News Magazine Radio heeft opgehouden te bestaan. Tot mijn spijt bij gebrek aan belangstelling.

)2 Een krant uit midden Nederland wil graag in contact komen met een verzamelaar van Biggles uit dat gebied. Dan moet ik de ledenadministrateur van de I.B.A. vragen naar een naam van leden van de I.B.A. uit die regio. Die moeten wij benaderen. Met toestemming kan ik dan weer terug naar de krant.

I.B.A. BESTUUR EN COMMISSIES

BESTUUR

VOORZITTER	Wijnand Blok
PENNINGMEESTER	Valkenhof 22, 1761 HG Anna Paulowna
- ***Verenigingsartikelen***	☎ 0223 534286 / fax 0223 651919
http://shop.biggles.nl	@: penningmeester@biggles.nl
@: *shop@biggles.nl*	**ING bank** rek.nr. 59.17.980 t.n.v. **Penn. I.B.A.**
- ***Uitgeverij***	BIC: **INGB NL2A**, IBAN: **NL76 INGB 0005 9179 80**
SECRETARIS	Ed Borchert
- Ledenadministratie	Moerbeigaarde 5, 3992 KV Houten, ☎ 030 6353501
	@: ledenadministratie@biggles.nl
	@: secretaris@biggles.nl, @: info@biggles.nl
BESTUURSLID	Dirk Edel
- Biggles News Magazine	Houtzaagmolen 211, 1622 HR Hoorn
@: *bnm@biggles.nl*	☎ 0229 236801
BESTUURSLID	Harry Sluyter
	De Wittenkade 158-1, 1051 AN Amsterdam
	☎ 020 6826764, @: harry.sluyter@biggles.nl
BESTUURSLID	Paul van der Werf
- Public Relations	Pastoor Bijnenstraat 4, 5759 RJ Helenaveen
@: *pr@biggles.nl*	☎ 0493 539571

COMMISSIELEDEN

BOOKSHOP

@: *bookshop@biggles.nl*	Loek Kersseboom
	Wijnant Nuijenstraat 29, 3443 JA Woerden
	☎ 0348 413838

EVENEMENTEN

@: *evenementen@biggles.nl*	Jan de Haas
	Achter de Arnhemse Poortwal 54, 3811 DK Amersfoort
	☎ 033 4724881

BIGGLES NEWS MAGAZINE

@: *h.meeuwis@upcmail.nl*	Henk P. Meeuwis Pzn
	Mary van der Sluisstraat 470, 1095 ME Amsterdam
	☎ 06 53702806 (09.00 - 21.00 uur)
	Biggles News Magazine Radio
	@: *radiodieperick@upcmail.nl*

ER KOMT IN 2019 GEEN VRIJWEL ONOPLOSBARE BIGGLES PRIJS PUZZEL

Henk P. Meeuwis Pzn

AMBITIE OF OPPERTUNISME? HIER DE REKENING EN VERANTWOORDING

MAAR TOCH EEN HOOFDPRIJS TER WAARDE VAN ZO'N 200 EURO!

Terug in de geschiedenis. In Biggles News Magazine 158 stond de aankondiging. Toen nog onder de naam **Biggles Prijs Puzzel.** In datzelfde nummer trof u op pagina 27 een "'zwarte pagina" **? !** Eerste aanwijzing. Beoogd was de puzzel in BNM 160 te publiceren. In BNM 156 blijft het stil, geen puzzel. Pas in BNM 159 treft u een nieuwe aanwijzing aan. Een vorstelijk kleinood in de vorm van een Wilhelmina Pepermuntje. In nummer 160 geef ik aan de puzzel uit te stellen. Ik wil de lezer geen onrustige kerst en oud en nieuw bezorgen. Komt van uitstel afstel? In BNM 161 geen puzzel, wel een aanwijzing op pagina 3. In de nummers 162 én 163 sta ik persoonlijk op achterstand. Én een naamsverandering. Mijn mislukte 'landing tussen rode rozen' een parachutesprong heeft gevolgen. In BNM 164 geef ik aan de **VOBPP** wel te willen presenteren op de JALV 2019. Maar dan staat daar op het programma een "battle." Thema de Eerste Wereldoorlog. Deze quiz staat wellicht mijn vragen in de weg. Er komt in 2019 geen **VOBPP.** De rekening en verantwoording, de reden om de VOBPP niet af te drukken in BNM is dat zo'n 80% van mijn vragen terug te vinden zijn onder meer via Internet. Met pen en papier bij de JALV is/was de kans voor de deelnemer vele keren groter.

Kortom geen VOBPP.

En dan de kleine letters: Ik bedank mijn mede [be]denkers in het bijzonder voor hun buitengewone bijzondere onmogelijk te beantwoorden vragen. Wellicht tot later!

Ik stel de hoofdprijs van de beoogde winnaar van de VOBPP nu ter beschikking aan de winnaar van de "Battle" op 30 maart in Amersfoort. De hoofdprijs is een tweedaags verblijf voor twee personen in het art deco familiehotel Rubenshof, Amerikalei 115 – 117, Antwerpen, op 10 minuten van het centrum van de stad. Uw verblijf ter waarde van zo'n 200 euro is inclusief ontbijt en citytax. Eigen vervoer en zelf de afspraak maken over de datum van het verblijf, telefoon: +32 3 237 07 89, e-mail: hotel@rubenshof.be

IK ZIE U GRAAG BIJ DE JALV

EN WELLICHT IN ANTWERPEN

BESTUURSMEDEDELINGEN

VOORZITTER

Aan het begin van het jaar zijn we druk bezig geweest met de voorbereidingen voor een tentoonstelling in het Huis van Doorn. Meer informatie over deze tentoonstelling is terug te vinden op onze website. En zo gaat het nieuwe jaar weer vlot van start, is men bezig met het nodige vertaalwerk en staan de JALV en voorjaarsmeeting ook weer voor de deur. Ik hoop dat u ook dit jaar weer geniet van ons Biggles News Magazine.

PENNINGMEESTER

Veel leden hebben hun contributie al betaald en op 28 februari is/wordt de contributie geïnd middels de afgegeven automatische incasso's. Mocht u uw contributie nog niet betaald hebben, dan verzoek ik u vriendelijk dit alsnog zo spoedig mogelijk te voldoen via rekeningnummer

NL76 INGB 0005 9179 80 t.n.v. Penn IBA.

Bij voorbaat dank.

UITGEVERIJ

Helaas is het niet gelukt om de vertaling van Mossyface vorig jaar te presenteren, maar we doen er alles aan om dat dit jaar goed te maken. Tineke Sommeling is ook nog druk bezig met de vertaling van het tweede Worralsboek. Tevens zijn we bezig om toestemming te krijgen om een herdruk uit te brengen van *Biggles en zijn basis*. De uitgave van Miklo is sinds vorig jaar uitverkocht, maar tijdens de boekenmarkten wordt er toch nog gevraagd naar dit boek. De herdruk zal dan wel in een A5 formaat verschijnen.

EVENEMENTEN

30 Maart hopen wij u te verwelkomen bij onze voorjaarsbijeenkomst in De Bron te Amersfoort. Het middagprogramma begint om 13.00 uur met als thema "Eerste Wereldoorlog". Het is de bedoeling dat er ook weer een Battle wordt gehouden, dus u kunt zich weer aanmelden via evenementen@biggles.nl

ADVERTENTIE

Er zijn nog een aantal cliché's te koop van de Prisma Biggles Pockets;
B22(z), B34(m), B37(m), B41(m), B42(m), B43(z), B49(m), B50(m), B56(z), B60(m), B61(m), B62(m), B63(m), B69(z), B81(m), B82(z), B84(z), B85(z), B86(z), B88(z).
Verkoopprijs € 60,00 per stuk excl. portokosten.
Voor meer info, mail naar penningmeester@biggles.nl.

When I Was SCARED!

MODERN BOY'S Flying Expert has had his hair standing on end so often he's lost count of the times. You'll understand something of the airman's risks after reading his cheerful account of mishaps in mid-air!

By Flying-Officer W. E. JOHNS

I'VE been scared more times than I can remember. But I *can* remember that in the air things happen so quickly that the danger is usually past almost before you have time to realise it's there! I've been scared of all sorts of things in all sorts of ways—scared that the machine was going to break up, scared that I was going to be shot down, scared that I had lost my way, and scared that I was going to bump into another machine or into the ground.

I was scared stiff the day I made my first solo flight and lost my way. By the time I had found the aerodrome it was nearly dark and I was still more frightened. However, no airman need ever worry about being scared so long as he doesn't lose his head. It is because I have always acted up to that that I am here, still alive—although I sometimes wonder how and why!

I had an awful fright once when I found myself in the back seat of a machine with another fellow flying it who I soon saw was the world's worst pilot! There was no dual control, and all I could do was sit still and watch him make flat turns, or turns near the ground, with his nose hanging down enough to make the machine spin.

I was in that machine because the fellow wanted someone in the back seat for ballast, and as I happened to be free at the moment I obliged. I got in without thinking. I jolly soon wished I hadn't. As soon as I got my breath back I bawled into his ear to turn and land, but he couldn't.

He kept overshooting the aerodrome, and while he was playing this fool trick along came a ground mist — and round and round we went, missing other machines by bare inches.

Biggles in Scale (2)

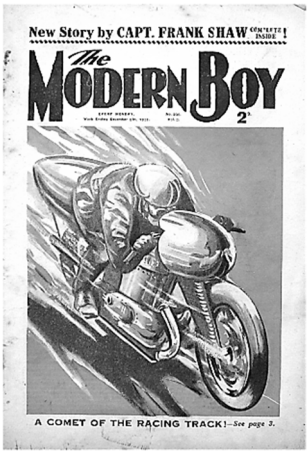
Sacco de Vries

Supermarine Spitfire Mkla P9495 DW-K van 610 squadron

Nam deel aan de slag om Engeland. Het toestel had de sterk vergrote squadron codes in gebruik om "vriendelijk vuur" te voorkomen en verongelukte in augustus 1940. Spitfires komen veelvuldig voor in de boeken van Biggles zoals bijvoorbeeld deel 19 (Biggles en zijn makkers). Deze Spifire is een van de latere modellen van Airfix en heeft een perfecte pasvorm maar helaas vrij dikke vleugelachterranden en een erg dikke cockpitkap die deels is vervangen door een Falcon vacform versie. Hoewel er nooit iets wordt gezegd over de versies moet Biggles in ieder geval Mk I en II's hebben gevlogen tijdens de slag om Engeland. Veel van de verhalen in dit boek zijn gebaseerd op ervaringen en situaties van echte vliegers uit die periode.

When I Was SCARED !

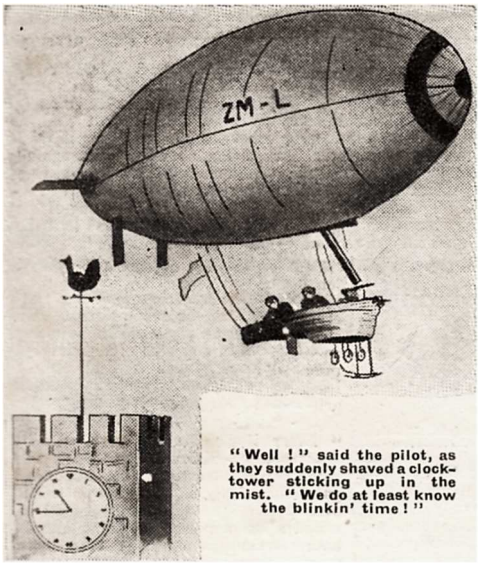
From:
The MODERN BOY
- Vol. 8. No 200, December 5th 1931



Copyright © W.E. Johns 1931. Reproduced by permission of the author c/o Rogers, Coleridge & White Ltd., 20 Powis Mews, London W11 1JN

They soon lost all sense of direction, and didn't know whether they were over the North Sea or the Bay of Biscay, or whether they were at 100 feet or 1,000 feet up, for they couldn't see the sea. Presently, to their amazement, they shaved a clock-tower sticking up in the mist.

"Well " said the pilot, cheerfully. "We do at least know the blinkin' time!"



"Well !" said the pilot, as they suddenly shaved a clock-tower sticking up in the mist. "We do at least know the blinkin' time!"

I once shot my propeller off with my synchronised machine-gun, which had not been timed properly. There was one fearful crash as the engine raced and nearly shook itself off its bearers before I could throttle back. Even then I didn't know what had happened for a minute or two!

That was as bad a fright as when I was sitting in the main cabin of a big multi-engined bomber on my way to Paris, and the main tank suddenly burst and smothered me with petrol. The worst of it was, for a long time I couldn't get to the pilot to tell him what had happened, but at last I attracted his attention—just as the juice gave out. He had to forceland, but he managed to do it without a crash.

During the Great War one was naturally all set for frights, and seldom were we disappointed. I had heard a lot about aerial "dog-fights," and imagined it was a sort of mix-up where planes came tearing at you with machine-guns crackling. As a matter of fact that is just what happens, but it happens so fast you don't get the hang of what is happening until it is all over.

The first dog-fight I was ever in it seemed to me that one minute we—that is, my formation—were sailing along all merry and bright, and the next minute the air was full of machines, darting all over the place. I didn't see where they came from or where they went. I didn't see where my formation went either.

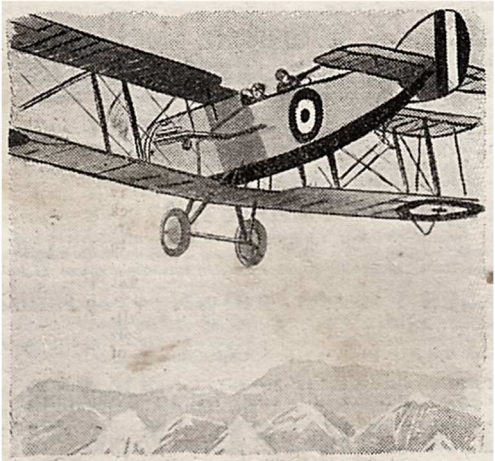
By the time I had grasped the fact that the fight had started and I was looking to see who the dickens was perforating my plane, the show was all over. Two machines lay smoking on the ground, and everybody else had disappeared.

While I was considering what the dickens I should do I suddenly discovered that I was flying in the formation again! The fellows had come back to pick me up and had formed up around me. I didn't even see where they came from.

Dog-fights were like that. Until you got the hang of the game everything happened with such baffling speed that the beginner felt quite out of it—unless a bullet hit him !

One always circles in one direction over an aerodrome, but this ass was going the wrong way round, and so was meeting everything. How he ever got us down alive I don't know. I took jolly good care after that never to get into a machine with a pilot I didn't know!

Once, flying in India over some of the worst country in the world, my engine cut out dead. Just when a crash seemed inevitable, it picked up again and I got a bit nearer my destination. Then it cut out again.



Every time that confounded engine cut out I looked down at the frightful mountain-tops and prepared for the worst! I got about ten frights that trip!

And that's what it continued doing. Every time that confounded engine cut out I looked down at the frightful mountain-tops and prepared for the worst. I got about ten frights that trip. I afterwards discovered there was something wrong with the magneto.

I got a severe jolt on one occasion when I was quietly taking a machine back to the makers for reconditioning. I discovered to my horror that the two rear centre section struts had not been bolted down! As you can imagine, my heart was in my mouth until I had got her down in a handy field!

I have also known the sensation of being thoroughly frightened by weather conditions. Once was in monsoon rain clouds—I went straight into them, naturally expecting to come out on the other side. But there was no other side. At least, if there was I never found it. The world seemed all one big pea-soup cloud. I searched from 100 feet to 15,000 feet, but it was as black as my hat everywhere. I absolutely lost all idea of where I was and almost of what I was doing. Every time I tried to get down all I could see through the mist, a few feet below, was the tree-tops of the forest.

SHOT MY OWN PROPELLER OFF

The airman in the back seat sat as quiet as a lamb, not having the least idea of the trouble I was in—a real case of ignorance being bliss—and when presently my petrol gave out I would have given the word to jump—if we had been wearing parachutes.

But we weren't, so all we could do was sit still and hope for the best. It was my lucky day, after all, for we bumped into a field of rice without breaking a single wire. But I won't say my nerves weren't broken, temporarily!

Talking of cloud flying reminds me of a tale, told by a friend of mine who got lost in the clouds while flying a "blimp"—one of the small airships used in the Great War. They were out at sea when they got in the clouds, and hours later they were still touring round looking for a way out.

ven. Voorwaarde daartoe zou moeten zijn dat hij nog in leven is. Helaas, wij weten niet wanneer hij geboren is en weten niet of – en zo ja, wanneer – hij inmiddels overleden is. Wat weten wij eigenlijk wel?

WHO IS WHO IN D.L. UYT DEN BOOGAARD

Een eerste zoektocht op internet, waarbij ik alleen zijn naam als zoeksleutel kan gebruiken, levert niet veel meer op. In eerste instantie stuit ik alleen op wat verwijzingen naar een aantal Bigglesvertalingen. Persoonlijke gegevens over Dick Uyt den Bogaard blijken aanvankelijk niet te achterhalen. Wanneer hij is geboren en gestorven blijft een raadsel. Het toeval brengt mij alsnog op een spoor. De heer De Krijger, die mij aan "Biggles' laatste troef" helpt, tipt mij echter dat Uyt den Bogaard ook detectiveschrijver was. En het toevallig inzien van een oud tijdschrift, ooit aangeschaft wegens een artikel over Biggles, leert mij dat hij dat hij schreef onder meerdere pseudoniemen. Gewapend met deze kennis blijkt er plotseling heel wat meer uit internet te peuren. Zo blijkt hij meer dan dertig boeken te hebben geschreven onder pseudoniem: detectives onder de naam Lionel Davis en Peter Bogan; romans onder de naam Mary Ellington. Met behulp van internet en na raadpleging in de bibliotheek van "Brinkman's Cumulatieve Catalogus van Boeken" kom ik tot het volgende overzicht:

Onder de naam Lionel Davis:

1: De dood slaat een regel over 1948
2: De Chinese draak 1949
3: De gevederde slang 1950
4: De terugkeer van Sinbad 1950
5: De groene spin 1950
6: Moord op bevel 1950
7: De verdwenen passagiers 1951
8: De moord om een kruiswoordpuzzel 1951
9: Moord op dertig dagen 1951
10: Moord om twee stenen 1951
11: Moord op de oceaan 1951
12: Moord: zwart op wit 1951
13: Ik ben het lijk 1953
14: De straat des doods 1953
15: De valse bekentenis 1953
16: De Panther in de knel 1953
17: Het lijk sprak een leugen 1953
18: Twee vingers 1953
19: Wilde spinnen 1955
20: Moord is een gevaarlijk spel 1955

Onder de naam Peter Bogan:

1: De Zwarte Vleermuis grijpt in 1950
2: De Zwarte Vleermuis slaat toe 1950
3: De Zwarte Vleermuis slaat toe 1950
4: De dood slaat een regel over 1950
5: Smokkelkoning 1950
6: De Zwarte Vleermuis vliegt bij nacht 1951
7: Om de heerschappij der Volcano 1951
8: Bevroren goud 1952
9: Red Flanagan 1952
10: Waar is Red Flanagan? 1952
11: De rode kanarie 1961

“THERE IS SOMETHING ROTTEN IN THE SOUTH SEAS” – DEEL 5

Harry Sluyter

DE STAND OPMAKEN

Als u van voetbal houdt, dan kent u dat wel: zo’n wedstrijd die bij rust nog 0-0 staat, maar waarbij na rust alsnog de doelpunten je om de oren vliegen. Verklaringen daarvan zijn voor voetbalkenners snel gevonden. Aanvankelijk zijn beide ploegen voorzichtig en afwachtend, tasten zij de tegenstander af op de zwaktes die het deze wedstrijddag vertoont. De angst te verliezen regeert. Pas in de tweede helft komt de wedstrijd los, de sterkere ploeg ruikt dat er meer te halen is dan alleen maar een gelijkspel. Als daaruit een eerste doelpunt valt, komt daarmee de wedstrijd los. De achterstaande partij moet meer risico’s nemen om toch nog minstens een punt binnen te halen. Door de ontstane ruimte kan de bovenliggende partij profiteren door nogmaals te scoren en daarmee de wedstrijd naar zich toe te trekken. Maar ook kan de wedstrijd op zijn kop worden gezet, omdat de onderliggende ploeg meer dan beloond wordt voor de getoonde initiatieven.
Welnu, als we teruggaan naar de vertalingen van Uyt den Bogaard dan zien we iets soortgelijks waar het zijn verdonkeremaningen betreft. Bij de vertaling van de Engelstalige tekst houdt hij zich de eerste helft nog in, om in de tweede helft alsnog alle remmen los te gooien. Zie maar bijgaand overzicht:

Titel Born	Engelse titel	weggelaten regels			% 2e helft/
		Totaal	1e helft	2ehelft	/totaal
Biggles in Egypte	Biggles flies south	188	59	129	69
Biggles in de Zuidzee	Biggles in the South Seas	540	143	397	74
Biggles particulier piloot	Biggles-charter pilot	86	25	61	71
Biggles in Canada	Biggles flies north	77	27	50	65
Biggles & Co	Biggles & Co	31	4	27	87
Biggles in Spanje	Biggles in Spain	100	24	76	76
Biggles koerst west	Biggles flies west	90	15	75	83
Biggles in de jungle	Biggles in the jungle	129	27	102	79
Titel De Ster					
Biggles in de Oriënt	Biggles in the Orient	230	61	169	73
Biggles’ laatste troef	Biggles sweeps the desert	279	109	170	61
Biggles jaagt op groot wild	Biggles hunts big game	1180	463	717	61
				(Gemiddeld 73%)	

Alleen, verklaringen daarvan zijn toch heel wat moeilijker boven tafel te krijgen dan in het geval van bovenstaande denkbeeldige voetbalwedstrijd! De mogelijke verklaring die als eerste bij mij naar boven komt is dat hij onder de werkdruk bezweken is. U kent dat wellicht. Zolang de deadline nog in een verre toekomst is, neem je de tijd om tot het beste resultaat te komen, maar als dan plotseling die einddatum angstwekkend dichtbij blijkt, dan breekt een lichte paniek uit en begin je steekjes te laten vallen. De laatste dagen, als je toch nog niet klaar blijkt te zijn, gooi je het roer rigoureus om en is het lange halen, snel thuis. Ja, ik weet er alles van, uit eigen ervaring. Alleen, als je dat een paar keer heb meegemaakt wil je dat – voor je eigen gemoedsrust – nooit meer meemaken. Je leert beter te plannen en laat desnoods van begin af aan de kwaliteit van het eindproduct afhankelijk zijn van de tijd die de opdrachtgever je vergund heeft. Als die kwaliteit door een overdosis aan krappe deadlines door een ondergrens dreigt te zakken, leer je om bepaalde opdrachten te weigeren. Echter, bovenstaand overzicht geeft aan dat Uyt den Bogaard gedurende de zes jaar waarin deze vertalingen tot stand kwamen van geen enkele wijziging in zijn werkopvatting blijk geeft, althans niet op dat punt. Waarom toch? Uiteindelijk zou alleen D.L. Uyt den Bogaard zelf daar afdoende antwoord op kunnen ge-

WOORDEN SCHIETEN TEKORT

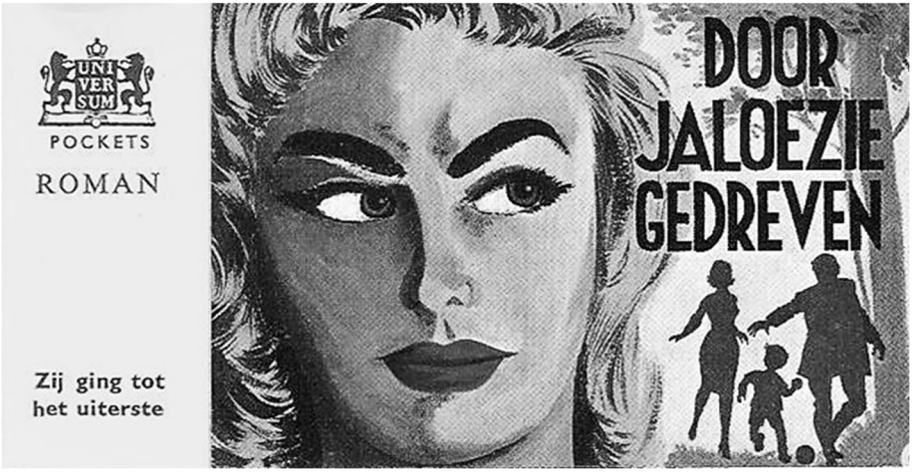
Was Uyt den Bogaard een betere schrijver dan vertaler? Of juist andersom? Ik weet nu nog steeds niet genoeg om daarover te kunnen oordelen, maar dat er wel eens wat aan zijn vertaalwerk schortte, dat moge nu wel duidelijk zijn. Daarbij heb ik het vooral gehad over wat hij wegliet, maar ook wat hij wel liet staan was niet altijd even sterk. In deel 2 van de reeks had ik het al over vreemde vertalingen waar het Biggles' watervliegtuig betrof. Maar ook laat hij te pas en te onpas een adequate vertaling achterwege op wat voor hem toch bekender terrein had moeten zijn. Onkunde of onachtzaamheid? Een treffend staaltje van (op zijn zachtst uitgedrukt) onachtzaamheid treffen wij aan in zijn vertaling van een zin in "Biggles – Charter pilot" blz. 17: "It isn't as bad as Mercury Island, a little lower down the coast, where **seas** meet the middle of the island and leap up through a blow-hole in the centre." Daarvan maakt hij in zijn vertaling t.b.v. de Born-uitgave "Biggles particulier piloot" blz. 20: "Het is nog niet zo erg als op Mercury Island, een eindje verder naar het Zuiden, waar de **zeehonden** elkaar ontmoeten midden onder het eiland en door een gat in het midden naar boven springen." Door het woordje "seas" te lezen als "seals" komt hij tot een dergelijk opmerkelijk gedragspatroon van zeehonden, dat hij met een beetje meer aandacht voor waar hij mee bezig was toch had moeten leiden tot het nogmaals raadplegen van de oorspronkelijke, Engelstalige tekst. Waarna hij zijn vertaling ijlings zou hebben aangepast. Echter, niets van dit alles.

Een ander geval van onkunde dan wel onachtzaamheid vinden we in zijn vertaling van "Biggles flies north" in hoofdstuk 5, waarin Ginger een beraadslaging van de vijand afluistert: " 'All right' continued McBain, pouring himself out half a glass of what Ginger took to be **neat spirit** and throwing it down his throat." Uyt den Bogaard vertaalde dit in "Biggles in Canada" als: " 'In orde', vervolgde McBain, schonk zich een glas vol uit de fles – Ginger vermoedde dat het **klinkklare spiritus** was – en goot het door zijn keel." Zelfs zonder de Engelse tekst daartoe te raadplegen klinkt dit al vreemd. Waarom zou een weliswaar doortrapte, maar toch draagkrachtige bendeleider zich wagen aan giftige methylalcohol. Dat is eerder iets voor dakloze alcoholisten. Want dat is ook waar de Engelse benaming voor (brand)spiritus naar verwijst: "Methylated sprit". En ook de vertaling "klinkklaar" is veel te sterk uitgedrukt, want "neat" betekent alleen maar dat er na inschenking geen water, ijs of mixdrankje is toegevoegd. Mij dunkt dat een vertaling als: "onversneden sterke drank" veel meer op zijn plaats zou zijn geweest.

Maar de meest raadselachtige vertaling tovert Uyt den Bogaard toch wel in "Biggles & Co" uit zijn hoge hoed. Daarin vallen Biggles en Algy in handen van de bende van Von Stalhein, die zich heeft teruggetrokken in een *Schloss*. Johns beschrijft hoe de klimop daartegenaan kleeft: "…a tangle of ivy, as old as the castle itself, flung groping, octopus-like arms upwards to the very top, and formed a nesting-place for a colony of **ravens** whose heads protruded, gargoylefashion, from the complicated mesh of branches." Hoe beschrijft Uyt den Bogaard dit strijdtoneel? "" … groeide klimop omhoog tegen de torenwand en de plant, waarschijnlijk even oud als het kasteel zelf, vormde de woonplaats voor een kolonie **kraaien**, wier koppen tevoorschijn staken uit het ingewikkelde patroon van takken en bladeren." Een heel wat minder beeldend taalgebruik dan Johns, maar daar kunnen we overheen stappen. Maar waarom "ravens" vertalen met "kraaien"? Het is wel familie van elkaar, maar toch: een raaf is een raaf en een kraai is een kraai. Toch blijft Uyt den Bogaard in het verdere verloop van het verhaal volharden in het vertalen van "raven" met "kraai". Uit welk motief hij besloot zo consequent de fout in te gaan is mij een raadsel.

Onder de naam Mary Ellington:

1: Martha's grote strijd 1949
2: De dubbelgangster 1950
3: De indringster 1950
4: Een schaduw van liefde 1950
5: Een vrouw vergeeft, een man vergeet 1950
6: Het begon met een zeereis 1950
7: Liefde is niet blind 1950
8: Voor de keuze gesteld 1950
9: Wij tweeën tegen de rest 1950
10: Een belofte vervuld 1951
11: Het bittere geluk 1951
12: Twee harten spreken 1951
13: Zaken gaan voor het meisje 1951
14: Door jaloezie gedreven 1961



Bij elkaar 45 boeken van toch wel enige omvang: tussen de 186 en 224 pagina's. Pulp en Kasteelromans? Wim van Eyle schrijft daarover in "De spanningsblog" dat "de verhaaltjes vrij simpel zijn, soms zelf saai, maar ook wel spannend". Hij beschrijft hoe in de jaren 50 de koop ervan het budget van "ons jongeren" te boven ging en dat alleen de buurtbibliotheek er voor kon zorgen dat dergelijke lectuur bereikbaar was voor jongeren. Ook weet hij nog te melden dat Dick Uyt den Bogaard Rotterdammer was. Zeer herkenbaar, die verwijzing naar de bibliotheek, maar bij gebrek aan verkoopcijfers doet dat vermoeden dat het succes van al die publicaties onder pseudoniem toch bescheiden moet zijn geweest. Een verdere aanwijzing daartoe is ook dat hij voor de 45 van de daadwerkelijk uitgegeven boeken daartoe in dertien jaar maar liefst vijf uitgeverijen sleet (Fiat, Gent; J.T. Swartsenburg, Zeist; A.L. van Kersen, 's Gravenhage; De Steenuil, Hoorn; Mertens & Stalpaert, Amsterdam; Universum, Amsterdam).
Wellicht had Uyt den Bogaard de pech dat hij zijn boeken probeerde te slijten in een tijd dat Nederland nog geen cent te makken had. Pas een decennium later bloeide de economie dermate op dat bijvoorbeeld de Prisma Biggles-pockets hoge oplagen bereikten. Wel te achterhalen cijfers geven aan dat van Dick L. Uytenbogaard's hand tussen 1947 en 2013 in totaal 125 in 278 (her)uitgaven in Nederlands taalgebied uit zijn gebracht. Dat zijn naast bovenstaande eigen creaties hoofdzakelijk vertalingen, waaronder 24 boeken die Johns ooit schreef. Naast deze, ons bekende, vertalingen blijkt dat een veelheid aan eenmalige publicaties te zijn met titels als: "Hors d'oevre", "Hitler, het complot van 20 juli 1944" en "Ice Bird de eerste solo-zeiltocht naar het Zuidpoolgebied". Maar ook vertaalde hij een aantal van de beroemde De Vijf-serie, geschreven door Enid Blyton, en ook in Nederland razend populair in de jaren vijftig en zestig. Naar literaire meesterwerken is het in die lijst vergeefs zoeken.

DUIKEN, BIGGLES! (7)

Han Delen

HET GEVAAR

Waren de leefomstandigheden aan boord van een duikboot gedurende een gevechtsmissie al zwaar, ze vielen in het niet bij het gevaar dat dikwijls op de loer lag. Een U-boot kon nauwelijks overdag varen, omdat ze dan opgemerkt kon worden door vijandige vliegtuigen. Ook torpedobootjagers patrouilleerden continu en hadden uitstekende sonar apparatuur waarmee ze U-boten konden opsporen. Sonar (**so**und **na**vigation and **r**anging) is een techniek die geluid gebruikt om onder water te navigeren of om andere voorwerpen op te sporen, waarbij er onderscheid gemaakt wordt tussen actieve en passieve sonar. Actieve sonar verstuurt een geluidsimpuls, *ping* genoemd, waarna de weerkaatsing ervan beluisterd wordt. De afstand tot een voorwerp, in ons geval een duikboot, wordt gemeten door het tijdsverschil op te nemen tussen het versturen en de ontvangst van de puls. Om de grootte van het voorwerp te bepalen worden meerdere hydrofoons (een soort onderwatermicrofoons die geluiden omzetten in elektriciteit) gebruikt. De eerste actieve sonartechnologie werd ASDIC genoemd (**A**llied **S**ubmarine **D**etection **I**nvestigation **C**ommittee).

Het gevaarlijkste moment voor een U-boot was wanneer deze met dieptebommen werd bestookt. Zolang in de duikboot het *ping*-geluid van de echopeiling van de ASDIC tegen de romp van de boot te horen was, bestond er een kans om te ontsnappen. De torpedobootjager was dan nog niet dicht genoeg in de buurt om zijn dieptebommen te kunnen afwerpen. Maar als de *ping* ophield, werd de situatie voor de duikboot kritiek. Door een zigzag koers te gaan varen, trachtte de commandant alsnog aan de explosies te ontsnappen; vluchten was op dat moment de enige optie.

De Britse kapitein-ter-zee Walker had een speciale tactiek ontwikkeld tegen de sluipmoordenaars. U-bootcommandanten waren er niet van op de hoogte, omdat ze het niet konden navertellen. Walker liet twee torpedobootjagers vlak achter elkaar varen. De tweede jager onderhield het ASDIC-contact met de U-boot en gaf de eerste jager aanwijzingen tot die vlak boven de duikboot voer. De commandant van de tweede jager, die heel nauwkeurig snelheid en afstand tot de U-boot bepaalde, gaf de gezagvoerder van de eerste jager een teken als hij zijn dieptebommen moest leggen. Als de duikboot met een zigzag koers probeerde te ontsnappen kon de tweede jager een paar andere jagers op zijn koers zetten. Deze methode was zeer succesvol, want het resultaat was bijna altijd fataal voor de duikboot.

DE CONCLUSIE(S)

Laten we eerst alle bevindingen van deze vijfdelige serie eens op een rijtje zetten:

1 Dick L. Uyt den Bogaard speelde begin jaren vijftig een belangrijke rol bij de introductie van Johns' boeken in Nederland.
2 Op zijn vertalingen blijkt echter nogal wat aan te merken. Zo maakte hij daarbij soms opmerkelijke vertaalfouten (waaraan overigens zijn opvolgers zich ook wel schuldig maakten).
3 Met de focus op "Biggles in de Zuidzee" blijkt hij al meteen met het vertalen van die titel in de fout te zijn gegaan.
4 Tot overmaat van ramp sloeg hij heel veel over, of bracht hij passages van omvang terug tot summiere samenvattingen.
5 Het schrappen van te vertalen zinnen vond vooral plaats in het tweede deel van het verhaal.
6 De mate waarin hij teksten verdonkeremaande verschilt per boek: van 31 regels voor "Biggles en Co" (Born; 1952) tot 540 regels voor "Biggles in de Zuidzee" en 1180 regels voor "Biggles jaagt op groot wild" (De Ster; 1951)
7 Het lijkt niet uit te maken bij welke uitgeverij hij zijn vertaling in diende te leveren; zowel Born als De Ster werd de dupe van zijn laksheid.
8 Het Spectrum nam van Born diens publicatierechten voor Biggles over, inclusief de door Born gehanteerde vertalingen, maar koos voor de laatste uitgave uit die portefeuille plotseling voor een andere vertaler.
9 Hij heeft in die periode zelf ook boeken geschreven, waarvan er 45 onder pseudoniem bij meerdere uitgeverijen gepubliceerd werden.
10 De Biggles-vertalingen kwamen van Uyt den Bogaards hand in een periode dat hij als schrijver, redacteur en vertaler in de drukste periode van zijn leven zat.

Wat moeten we daar, meer dan 60 jaar later, uit concluderen? Stond hij destijds alleen in zijn opvatting over de marges waarbinnen een vertaler mocht opereren? Zeker weet ik het niet, maar door mij uitgevoerde steekproeven wijzen er niet op dat andere vertalers die zich met Biggles bezig hielden daarin zo over de schreef zijn gegaan.

Bij mij rijst toch wel het vermoeden – zeg maar gerust: vrees – dat hij met zijn hart en hoofd meer bij zijn eigen detectives was dan bij de vertaling van "Biggles in the South Seas". Dat dit eventueel ten koste van de kwaliteit van het vertaalwerk zou kunnen zijn gegaan is een voor de hand liggende conclusie. Kan het zijn dat tegen de tijd dat hij - met name - met "Biggles jaagt op groot wild" (1951) en "Biggles en Co" (1952) bezig was, hij nog druk met zijn eigen schrijverij bezig was, maar dat het beperkte succes van zijn al gepubliceerde werk zich reeds aftekende? Dat hij voelde toch nooit onder vertaalwerk uit te zullen komen om in zijn levensonderhoud te kunnen voorzien? Dat hem dat frustreerde, wellicht zelfs enigszins jaloers maakte op het succes waarvan Johns zich in Engeland inmiddels al verzekerd had? Of draaf ik nu door en liggen meer pragmatische zaken ten grondslag aan zijn werkopvatting? Kon Dick Uyt den Bogaard zijn werk niet indelen, of niet beperken tot wat hij in een jaar aankon?

Vragen zonder bevredigende antwoorden. Mijn persoonlijke vaststelling is dat D.L. Uyt den Bogaard - in tegenstelling tot illustrator Waldemar Post – in ieder geval niet in aanmerking komt om een IBA Award toegekend te krijgen. Wat dan wel? De literaire wereld kent de kwalificatie *Poète Maudit* (=gedoemde dichter). Wij danken deze term aan dichter Paul Verlaine die daarmee verwees naar een type dichter dat miskend of maatschappelijk onaangepast was. Misschien moeten we voor Dick Uyt den Bogaard wel de term *Traducteur Maudit* in het leven roepen. Gedoemde vertaler, al dan niet maatschappelijk aangepast.

DE ONDERGANG VAN DE U-BOOTMARINE

In de beginjaren van beide wereldoorlogen zorgden de U-boten voor een enorme dreiging voor het scheepvaartverkeer over de Atlantische Oceaan, maar door gebruik van steeds effectievere dieptebommen, effectievere bestrijdingsmethoden door torpedobootjagers, geallieerde duikboten, konvooi varen en –tijdens de Tweede Wereldoorlog- jachtvliegtuigen, sonar en het kraken van Duitse communicatiecodes nam hun overmacht snel af.

Toch hebben de U-boten gezamenlijk behoorlijke 'prestaties' geleverd. Ruim achthonderd U-boten brachten in totaal zo'n drieduizend geallieerde schepen tot zinken, vijfennegentig procent hiervan behoorde tot de koopvaardijvloot. De overige vijf procent waren kleinere en grotere oorlogsschepen, zoals torpedobootjagers, kruisers en geallieerde onderzeeboten. Er werden ook zeven zeer grote schepen tot zinken gebracht; in 1939 het slagschip HMS Royal Oak, tot zinken gebracht door de U-47. Ook het grootste schip van de Royal Navy, het vliegdekschip HMS Ark Royal, behoorde tot de 'slachtoffers'. Naar schatting zijn er door toedoen van de U-boten zo'n vijfendertig duizend zeelieden om het leven gekomen.

(wordt vervolgd)

BIGGLES EN DE KEIZER

Dirk Edel

In de vroege ochtend van 10 november 1918, kwam de Duitse Keizer Wilhelm II aan op het station van Eysden en vroeg politiek asiel aan in Nederland. De reden voor hem om naar Nederland te komen, was omdat Nederland een neutraal land was en de familie band met koningin Wilhelmina, die ook een belangrijke rol gespeeld heeft in de komst van de keizer naar Nederland. De keizer verbleef eerst 1½ jaar in Kasteel Amerongen en verhuisde daarna naar het door hem gekochte Huis Doorn. Hier bleef hij tot zijn dood in juni 1941 wonen. Na zijn dood werd Huis Doorn een museum en het interieur bleef vrijwel onveranderd. Na de oorlog confisqueerde de Nederlandse Staat het huis en landgoed als vijandelijk vermogen en thans is het een verzelfstandigd Rijksmuseum.

De garage van Wilhelm II is in 2014 verbouwd tot tentoonstellingspaviljoen en uitgebreid met een glazen aanbouw, met wisselende tentoonstellingen. Door bemiddeling van Jan de Haas, lid van onze vereniging, commissie lid evenementen, maar ook vrijwilliger bij het museum, heeft men ons gevraagd hier in de maanden maart en april een tentoonstelling te organiseren over het werk van W.E. Johns m.b.t. de Eerste Wereld Oorlog. In een aantal tafelvitrines wordt aandacht besteed aan o.a. foto's van W.E. Johns, zijn squadron het 55ste, de Nederlandse en buitenlandse WO I verhalen, originele illustraties en illustraties van de Sopwith Camel en de Fokker Driedekker, von Richthofen en natuurlijk ook de IBA. Verder is er een beeldscherm presentatie met o.a. een interview van W.E. Johns, een vitrine met vliegtuigen uit WO I, stripboeken en publicatieborden. Kortom beslist een reden voor u om het museum eens te bezoeken. Meer informatie over deze tentoonstelling is te vinden op onze vernieuwde site **www.biggles.nl**.

Zodra een oppervlakteschip een U-boot met dieptebommen bestookte, kon de bemanning weinig anders doen dan afwachten of de boot al dan niet geraakt zou worden. Dieptebommen (de grootste waren ongeveer zo groot als een olievat!) werden aan de achterkant van het schip via een hellingrail de zee in gerold. Enorme waterfonteinen wezen op de krachtige onderwaterexplosies. De bommen konden afgesteld worden voor een bepaalde diepte, al naargelang waar de via de ASDIC gepeilde U-boot zich bevond. De dieptebommen konden tot op ongeveer honderd meter diepte tot ontploffing worden gebracht. Als de boot door de dieptebom of door de schokgolf van de ontploffing geraakt werd, was het in negentig procent van de gevallen fataal: alle bemanningsleden kwamen dan om het leven. En kwam de beschadigde duikboot alsnog boven water, dan werd ze onder vuur genomen met een boordkanon of geramd.
Tijdens de Tweede Wereldoorlog zijn meer dan zevenhonderd U-boten met ruim dertigduizend bemanningsleden vergaan. De bemanningsleden waren zelden ouder dan twintig jaar; de gemiddelde leeftijd was zeventien jaar, die van de commandanten lag rond de dertig jaar. Toch was de duikboot een van de effectiefste wapens uit de gehele oorlog. Dit kwam vooral door de perfecte coördinatie: admiraal Karl Dönitz, opperbevelhebber van de Kriegsmarine en dus van de U-bootvloot, bouwde een uitgestrekt netwerk van onderzeeboten over de gehele oceaan.
Een andere reden van het succes was de uitstekende communicatie. De U-boten beschikten over radioapparatuur waarmee ze snel en over grote afstand met elkaar konden communiceren. Al deze radioberichten werden in de Enigmacode verzonden, die de geallieerden aanvankelijk niet konden ontcijferen, omdat de versleuteling te ingewikkeld bleek. Toen de code gekraakt was, wisten de Duitsers dit niet, waardoor al het radioverkeer werd onderschept en zo de posities van de U-boten bekend was.
Dat Biggles en zijn Z-eskader, later omgedoopt tot Boemerang-eskader, ook een aandeel had in het ontrafelen van de geheime codes waarmee de Duitsers onderling communiceerden, laat onze Captain W.E. Johns niet onvermeld, maar het heeft de geschiedenisboeken nooit gehaald! Overal op het water in en voor de grot van hun geheime basis op Bergen Ait liggen veelkleurige olievlekken, het resultaat van de tot zinken gebrachte U-boot 159. Algy vermoedt dat de duikboot door hun bommen in tweeën gebroken is, aangezien er ook allerlei papier is komen boven drijven. *‘Hij wees op een boek dat in blauw zeildoek was gewikkeld en dat nu door stenen verzwaard, op de rots lag te drogen. Biggles wierp er een blik in. ‘Bij de vleugels van Icarus!’ stotterde hij, terwijl hij langzaam de bladen omsloeg. ‘Dat is de geheime code van de Duitsers. Dat moeten we in elk geval de admiraliteit laten weten. Wat een buitenkansje!’* (B-16, blz.64). Het codeboek wordt aan het eind van hun hachelijke onderneming door een Britse onderzeeër opgehaald en veilig in Engeland afgeleverd.

kan hem eigenlijk niet schelen, dat Von Stalhein op een Siberisch eiland zit. De commodore is echter wel geïnteresseerd in een operatie waarbij men Von Stalhein naar Engeland zou kunnen transporteren.
Er wordt een aanslag op Lowenhardt gepleegd, maar hij overleeft het. Biggles raakt kennelijk toch wat meer geïnteresseerd in de kwestie, want hij ondervraagt de zwaargewonde jongen, om meer te weten te komen over de huidige verblijfplaats van zijn oom. De door de neef voorspelde aanslag op Biggles zelf wordt inderdaad uitgevoerd, maar ook deze mislukt. De commodore moet Biggles wel een beetje over de streep trekken om in actie te komen voor een reddingsoperatie van Von Stalhein: “Vrienden van vandaag kunnen morgen onze vijanden zijn, en omgekeerd” (blz. 32). Misschien moet Biggles nog wel wennen aan veranderingen in de politiek. Niet voor niets zegt de commodore: “De betrekkingen tussen Engeland en Duitsland zijn de laatste jaren heel wat veranderd” (blz. 34). Alhoewel het Biggles een onmogelijke opgave lijkt, is hij toch bereid op het verzoek van hogerhand in te gaan. Hij krijgt de inmiddels herstelde neef mee. Die kan zijn nut bewijzen vanwege zijn kennis van het Russisch dat hij in Oost-Duitsland geleerd heeft. Ook Algy toont zich niet enthousiast over de opdracht: “Dit wordt dan het moeilijkste karweitje dat we ooit gehad hebben en voor wat? Om onze bitterste vijand uit de rommel te helpen die hij notabene zelf gemaakt heeft” (blz. 39). Vroeger mocht Biggles het dan regelmatig met de Duitsers aan de stok gehad hebben, de nieuwe vijanden zijn de Russen. Toch nuanceert Biggles dit beeld als hij een Rus als bondgenoot krijgt bij zijn pogingen om Von Stalhein te bereiken. “Onder alle mensen zijn goede en slechte. Ik heb niets tegen een Rus om het doodgewone feit dat hij een Rus is” (blz. 92). Als Biggles op het eiland Von Stalhein aan ziet komen in de steengroeve waar hij dwangarbeid moet verrichten, veranderen zijn gedachten over hem: “Hij was ontzet, toen hij van dichtbij zag hoe erg von Stalhein hier veranderd was. Medelijden met deze man verdreef de oude vijandige gevoelens” (blz. 114). Als Fritz heel omzichtig zijn oom vertelt dat Biggles hem komt redden, stelt Von Stalhein zich niet meteen ontvankelijk daarvoor op: “Ik neem liever geen hulp van die Bigglesworth aan” (blz. 118). Als Algy hoort hoe Von Stalhein gereageerd heeft op het aanbod van Biggles, zegt hij: “Hij gelooft natuurlijk niet dat er ook nog zoiets als menselijke goedheid bestaat”. “Misschien heeft hij dat ook wel nooit zelf ondervonden”, antwoordde Biggles” (blz. 127).

Eigenlijk is er in dit avontuur ook nog sprake van wat ‘bijvangst’. Biggles kan namelijk ook nog een Amerikaanse piloot, Pat Manton, die boven Sachalin in de problemen kwam met zijn toestel, repatriëren. Op het moment dat ze daadwerkelijk Von Stalhein willen gaan bevrijden, blijkt uit niets dat de Duitser gehoor zal geven aan de instructies die hij

EEN CRUCIAAL BOEK

Kees Maas

In veel delen uit de Bigglesreeks speelt aartsvijand Erich von Stalhein een belangrijke rol. Gedurende tientallen jaren, vanaf de Eerste Wereldoorlog tot iets voorbij het midden van de jaren vijftig, kruisen Biggles en Von Stalhein in talloze avonturen de degens. Het is dan ook zeer opmerkelijk dat daar plotseling een einde aan komt met het verschijnen van 'Biggles begraaft de strijdbijl', nummer 52 in de BP-serie, eerder in het Engels verschenen onder de titel 'Biggles Buries a Hatchet'. Het lijkt wel een stijlbreuk! Het is in elk geval heel bijzonder dat Johns als het ware deze belangrijke opponent 'uitschrijft'.

Biggles moet nota bene zijn tegenstander redden en hem naar Engeland vervoeren, waar hij meteen een vrij man is en in de kost voorziet door wat vertaalwerk te doen. Het komt uiteindelijk tot een verzoening tussen die twee. Johns gunt Von Stalhein zelfs nog een heldhaftig avontuur, wanneer hij hem samen met James in actie laat komen om Marie Janis te redden. Dit avontuur wordt beschreven in deel 79, 'Biggles achter het IJzeren Gordijn'. Maar verder is de rol van Von Stalhein uitgespeeld. En dat lijkt toch wat dom, want waarom zou je je als schrijver van zo'n belangrijke figuur ontdoen? Toch kan je er ook anders naar kijken. Maar voordat we dat doen, kijken we eerst nog even wat er in een woord vooraf in deel 52 te lezen is. Daar treffen we een passage aan die duidelijk maakt dat het ook voor Biggles enorm wennen is, dat Erich niet meer zijn belangrijkste vijand is. Bovendien lijkt het alsof de schrijver n.a.v. de bevrijding uit gevangenschap van Von Stalhein door Biggles zelf ook nog een slag om de arm houdt: "Voor één keer vochten Biggles en von Stalhein aan dezelfde kant, maar het valt niet met zekerheid te voorspellen of door dit voorval de voorheen zo veelvuldig gehanteerde strijdbijl in de toekomst ook begraven zal blijven."

Dat Hauptmann Erich von Stalhein in de problemen zit, hoort Biggles van een neef van de Duitser, die vanuit Oost-Berlijn naar Londen gekomen is, Fritz Lowenhardt. Net zo belangrijk is de mededeling dat Von Stalhein ontdekt heeft dat het 'Speciale Comité van de Geheime Politie' een moordaanslag op Biggles beraamd heeft. Von Stalhein is in ongenade gevallen bij de Partij en zit gevangen. De neef vertelt Biggles: "U bent er ook eigenlijk de oorzaak van dat hij nu in de gevangenis zit, maar hij maakt er u helemaal geen verwijt van" (blz. 8). Von Stalhein wordt gevangen gehouden in de politieke gevangenis op een Siberisch eiland, Sachalin. "Het is het meest onherbergzame oord van de hele wereld" (blz. 8). Von Stalhein had gevangenneming kunnen voorkomen als hij de opdracht om Biggles te vermoorden had aanvaard. Dit weigerde hij echter. Fritz komt niet alleen om Biggles voor het moordcomplot te waarschuwen, maar ook om hem het opmerkelijke verzoek te doen, zijn oom te redden. Doorslaggevend voor een ommekeer in het denken van Von Stalhein is de opstand in 1956 in Hongarije geweest. Fritz noemt ook een extra motief om Von Stalhein te hulp te schieten: "Hij zou u inlichtingen kunnen verstrekken waar uw Inlichtingendienst erg blij mee zou zijn" (blz. 12). Biggles gaat niet meteen op het verzoek in. Het

PLATFORM B

Hallo redactie,

Naar aanleiding van het verhaal van Harry over Onion Johnny in BNM 163 het volgende. Als fervent BBC kijker volg ik meestal het Open University programma Coast. In één van de afleveringen over de band tussen Normandië en Engeland was er aandacht voor de uien verkopers. Speciaal hiervoor hadden ze een fransman gekleed volgens de traditie en voorzien van strengen uien voor de camera gehaald en kwam het verhaal zoals ook door Harry is beschreven naar voren. Het was toen echt een groot iets om uien in Engeland te verkopen.

Een ander BBC programma, "Michael McIntyre's big show, kwam Biggles ook even voor. Eén van de onderdelen van de show is mensen midden in de nacht in hun eigen slaapkamer verrassen met een camera team. Natuurlijk met medewerking van, in dit geval, de echtgenoot. De vrouw moest toen allerlei vragen beantwoorden die door een man in ouderwetse vlieguitrusting werden aangereikt. Na afloop zei Michael: Biggles je kunt weer gaan.

Zo zie je maar, onze held duikt op de meest onverwachte plekken en momenten op.

Groetjes, Hans van der Woerd.

Beste redactie,

Lezend in de laatste BNM zie ik daar een voorstel om de algemene ledenvergadering af te schaffen. Een vreemde vraag en wellicht als ‘prikkel’ bedoeld maar is, gelet op onze statuten en, naar ik dacht: het BW, domweg niet mogelijk.
Ook is dit niet wenselijk gelet op de hoofdelijke aansprakelijkheid van het bestuur zonder decharge van een vergadering.
Wellicht ligt er een prikkelende bedoeling achter. Zo ja, dan hoor ik die graag.

Joost Gerbranda

Reactie redactie [Henk P. Meeuwis Pzn]
Joost slaat de spijker op zijn kop. Juridisch/ technisch is het onmogelijk de JALV af te schaffen.
Zoals je wellicht zelf hebt gezien wordt de JALV door steeds wat minder mensen bezocht
Mijn ‘voorstel’ de JALV dan maar af te schaffen of tenminste ter discussie te stellen?

van Biggles krijgt. “Daar kwam nog de verontrustende gedachte bij dat von Stalhein wel eens geen bevelen van Biggles zou willen aannemen. (…) Wanneer Fritz er niet bij was geweest, zou hij zelfs verondersteld hebben, dat von Stalhein van plan was hem te verraden, alleen maar om de voldoening te kunnen smaken ook Biggles bij deze slavengroep te zien” (blz. 137). Het is een gewaagde actie, maar het lukt Biggles om Von Stalhein te bevrijden. Dat het toch ook een kwestie van teamwork is, wordt wel duidelijk. Zo zegt Von Stalhein: “Een mooi stukje samenwerking.” Biggles reageert met: “Ik ben blij dat u het kunt waarderen. U heeft helaas nooit zo’n groepje gehad waar je van op aan kon, als het nodig mocht zijn” (blz. 148).
Ook als Von Stalhein bevrijd is, sputtert hij nog wat tegen. Het is dus niet zo dat hij meteen overloopt van dankbaarheid. Ook voor iemand als Ginger is het een hele overgang om de twee opponenten naast elkaar te zien staan: “Ginger vond de situatie zo eigenaardig, als hij zich nooit had kunnen voorstellen. Biggles en von Stalhein die niet alleen broederlijk naast elkaar stonden, maar bovendien samen aan hetzelfde karwei werkten” (blz. 161/162). Als ze op het punt staan Sachalin te verlaten, wil Von Stalhein toch wel weten, waar hij aan toe is. Biggles is tamelijk laconiek. Als Von Stalhein onderweg naar Engeland ergens zijn eigen weg wil gaan, zal Biggles hem niet tegenhouden. Aan de andere kant wijst hij hem erop dat commodore Raymond natuurlijk wel belangstelling voor hem zal hebben, maar het gaat er in het beschaafde Engeland anders aan toe dan in het Oostblok: “In mijn land persen we niemand inlichtingen af door middel van de gruwelijkste martelingen. Of u dus iets wilt vertellen en hoeveel, hangt helemaal van uzelf af” (blz. 165). Von Stalhein kiest ervoor om mee te reizen naar Engeland. Biggles is bereid hem geld te lenen. Commodore Raymond nodigt Von Stalhein voor een etentje uit. Of Von Stalhein vervolgens waardevolle inlichtingen weet te verstrekken, vermeldt dit deeltje niet.

Is het nu dus niet zo handig geweest van Johns, om op deze manier een zo belangrijke figuur in het leven van Biggles ‘onschadelijk’ te maken? Of schuilt hier toch weer de grootsheid in van deze schrijver, dat hij laat zien dat zelfs de ergste vijanden tot een verbroedering kunnen komen? Ik ben geneigd het laatste te geloven. Ik plaats er wel een kanttekening bij. Het getuigt toch echt van grote vergevingsgezindheid dat Biggles zo met Von Stalhein omgaat, als je nagaat wat hij in de loop der tijd allemaal ‘geflikt’ heeft. Maar dat de strijdbijl begraven wordt, vind ik al met al een meesterlijke zet!

Beste redactie,

JAARVERGADERING AFSCHAFFEN?
Deze woorden las ik in het onvolprezen B.N.M. en dacht bij mezelf?
“Zedet ge zot, mennekes?” om het maar eens in goed Vlaams te formuleren.

Het is spijtig, dat ik om gezondheidsredenen niet meer bij een J.A.L.V. kan komen vanaf Uithuizen an das Meer, want o, wat was het altijd gezellig en wat heb ik er fijne contacten m/v/ aan over gehouden. Ik keek er altijd naar uit, die oergezellige bijeenkomsten.

Voor mij is uit sociaal oogpunt een Algemene Ledenvergadering gewoon ondenkbaar en meerdere (bestuurs-) leden weten dat ook.

Het onvolprezen Biggles News Magazine verbindt met de regelmaat van de klok de leden met elkaar en wat staan er mooie lezenswaardige artikelen in dat blad te lezen, dus hoe leuk is het om ook persoonlijk met de clubleden gedachten uit te wisselen tijdens een ledenvergadering (of een boekenbeurs).

Dan….. Een Algemene Ledenvergadering is bij wet verplicht. Zou er geen J.A.L.V. zijn, dan mag die Vereniging niet eens bestaan en zeg nu zelf…. Kunt u zonder de I.B.A. Ik niet.

Nog herinner ik mij het eerste begin van de Bigglesclub vanaf 1986. Alles ging gelijk op met de VW club, ook het blad zag er qua uiterlijk min of meer net zo uit als het blad van de LVWCN (A5 formaat) en na verloop van tijd werden de beide clubbladen een tijd lang bij dezelfde drukker gedrukt, het adresbeheer via hetzelfde systeem geprint etc. etc. en ook de Ledenvergaderingen leken op elkaar en je verlangde er naar!

Dus: JAARVERGADERING AFSCHAFFEN ????? Vergeet het maar. WIJ leden zijn de club en wij hebben onze vertegenwoordigers aangesteld. Samen vormen die humble servants van ons HET BESTUUR en wat steken ze er onvoorstelbaar veel werk in. Dus laten wij eens iets actiever zijn en niet alles op de schouders van onze clubvertegenwoordigers leggen. Komt allen te samen. Met Kerst is het wellicht nog gezongen, zonder daarbij aan de I.B.A. te denken en mag ik er vanaf deze houten vooroorlogse bureaustoel op aandringen dat we allen te samen blijven komen? Het zou een hele geruststelling zijn, ook voor mij die niet mee komen kan maar wel alles op de voet volgt.

Ik dank u voor uw aandacht.
Wim Nieboer
Ooit gediend hebbende als humble servant van de
Luchtgekoelde W Club Nederland
Federatie Historische Automobiel- en Motorfiets Clubs
VW 412 Club Holland
International Bank Note Society
Stichting tot behoud van cultureel erfgoed
En er zal nog wel meer zijn, dat ik inmiddels vergeten ben.

Inderdaad bedoeld als ‘prikkel’. De leden der vereniging te wijzen op hun mogelijkheden.
Als respect en/ of waardering voor allen die de International Biggles Association mogelijk maken.
Van het opheffen van de JALV kan en zal geen sprake zijn.

Geacht bestuur van de I.B.A. Geachte redactie van BNM,

NEE Afschaffen van de Jaarlijkse Algemene Leden Vergadering

Ik ben het grondig oneens met de stelling de Jaarlijkse Ledenvergadering af te schaffen. Die vergadering is hét moment om in positieve zin oog in oog te staan met bestuur. Meespreken met beleid. Het indienen van voorstellen. Een goed voorbeeld is de speld bij 25 jaar lidmaatschap. Ingediend bij de vergadering van 2017 en ten uitvoer gebracht in het afgelopen jaar! Met mijn aanwezigheid toon ik ook belangstelling voor het wel en wee van de vereniging. Ik onderschrijf de NEE. Onderschat het sociale aspect niet. Er staan wetten in de weg om de ledenvergadering af te schaffen. Maar er zijn wel wat bezwaren in de praktijk. Amersfoort is een prima centraal gelegen locatie. Maar niet voor leden die van afstand met openbaar vervoer moeten komen. NS en Prorail werken vaak in de weekenden aan het spoor. In mijn situatie moet ik op reis twee keer uit de trein en met busvervoer verder. Onmogelijk te doen in mijn conditie op mijn leeftijd. Maar de reglementen voorzien van het schriftelijk indienen van voorstellen. Van de een of de twee, leden kunnen altijd ‘aanwezig’ zijn bij de vergadering! Mijn oproep is dan ook: laat u stem horen, hoe dan ook. Tot slot, veel succes bij de JALV 30 maart Amersfoort.

Met vriendelijke groet.

Naam, adres en woonplaatsgegevens bij de redactie bekend.

Goede avond beste mensen van het bestuur en commissies van IBA.

Ik heb weer met veel plezier het "Biggles News Magazine" gelezen.
Prima artikelen en leuke wetenswaardigheden en goed verzorgd.
Ik wilde even reageren op uw vraag over de jaarlijkse ledenvergadering.
Ik zou graag zien dat deze gewoon blijft bestaan. Het is toch fijn om elkaar te ontmoeten en wat bij te kletsen en de laatste nieuwtjes te horen.
Tevens kun je je eigen mening laten horen.
Het is ook een mooie gelegenheid om wat dingen aan te schaffen.
Ben zelf altijd met leuke aanwinsten naar huis gegaan.
Ik wens jullie allen een heel gezond en gelukkig 2019 en veel succes met de I.B.A..

Groeten, Theo Valkenburg

Je ziet dit overigens vaak, dat een illustrator soms de illustraties na tekent van een andere uitgave, bijv. ook die van de omslag van de Finse uitgave (zie binnenzijde omslag BNM164) is vrijwel identiek aan een illustratie van Norman Howard uit de Oxford uitgave, en deze illustratie is ook later gebruikt voor de eerste Engelse pocket uitgave. Overigens geldt dit ook voor de Duitse uitgave, in dit boek zijn trouwens ook alle illustraties van Norman Howard, uit de Oxford uitgave, overgenomen.

Beste redactie,

Hervertaling 'Biggles in de Zuidzee'?

Zoals steeds vaker in mijn leven heb ik twee gedachten: her-vertaling hoeft voor mij niet. Afsluiting in BNM is wat mij betreft voldoende. Komt er echter een hervertaalde versie dan zal ik deze (afhankelijk van de prijs) zeker kopen.

Verder: mijn hulde en dank voor dit uitzoekwerk.

Groet, Cor ten Hove

Beste IBA, ik ben nu aan het laatste nummer van het Biggles News magazine bezig. Hierin staat een artikel over de "Big Biggles Band", en er was een suggestie die eens te laten spelen op de komende jaar vergadering in Amersfoort. Nu, daar ben ik helemaal voor. Zelfs als er eventueel een al dan niet vrijwillige bijdrage voor nodig is, want die band zal waarschijnlijk niet voor niets willen spelen. Wat mij betreft kan dit doorgaan. Die videoclip kon ik trouwens niet openen. Video niet beschikbaar las ik steeds.

Groeten van Thomas Oele uit Hansweert. Zld.

Beste leden,

Zoals al vaker gezegd:
COMBINEER de jaarvergadering met een evenement.
Er zijn zoveel plaatsen, die èn interessant èn een link met Biggles hebben (bijv. het bunkercomplex in Hoek van Holland etc.)
De argumentatie van sommige bestuursleden dat er dan geld uitgegeven wordt uit de clubkas waar niet iedereen van profiteert, acht ik volledig onjuist.
IEDEREEN kan er aan deelnemen; het is een eigen keuze om wel of niet te gaan.
De gelden voor een zaal huur zijn nooit extreem hoog en gedeeld door het aantal leden voor iedereen op te hoesten, ook als je niet gaat.
Ik zelf zou graag elke keer weer iets nieuws willen ontdekken,

met vriendelijke groet, Haike Zaman-Sachtler

Beste redactie,

Mijn bedoeling is om dit jaar de JALV bij te wonen. Om eerlijk te zijn: het vergaderingsgedeelte is voor mij minder belangrijk dan het contact-gedeelte.

Hartelijke groet en hopelijk tot 30 maart, Cor ten Hove

DOORGAAN !!

Frits van Seben

Beste redactie

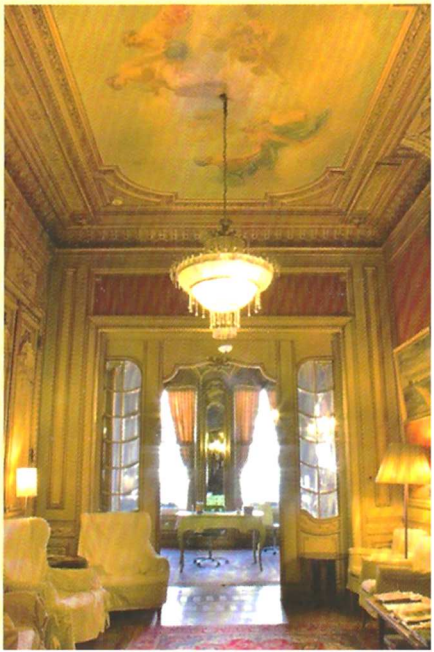
Ik heb de laatste 3 magazines nog eens doorgelezen, eigenlijk nu eens goed.
Wat me opviel bij de artikelen over 'Biggles in de Zuidzee' zijn de tekeningen voorzijde nr. 164 (Zweedse uitgave 1950).
Op de binnenzijde van nr. 163 is de afgebeelde tekening uit een uitgave van 1962 (Hampton Library).
Beide tekeningen zijn m.i. duidelijk afgeleid van elkaar.
Mijn vraag is nu of ik hier gelijk in heb. En wie heeft ze dan getekend en hoe zit het dan met de rechten?
En zijn er nog meer vergelijkbare tekeningen in andere uitgaven?
In nr. 164 is de tekening op de Duitse uitgave wellicht geïnspireerd door één van de anderen?
Zomaar wat vragen die bij me opborrelen.
Ik vond het een bijzonder interessant onderwerp, hulde!
Daarnaast is de inhoud van BNM werkelijk zeer lezenswaardig!

Groet, Hans Boessenkool

Reactie redactie [Dirk Edel]
Beste Hans, n.a.v. Wat betreft de illustraties, toen ik met mijn stukje "Biggles in beeld voor BNM163 bezig was, dacht ik al, dat zijn wel heel veel uitgaven, weet je wat, ik verdeel het over twee nummers. Probleem was alleen dan wat op de voorzijde van BNM164 te plaatsen, ik maak zoveel mogelijk gebruik van illustraties, waar geen tekst in staat, dat was voor BNM164 eigenlijk alleen de Zweedse uitgave, alleen links onder in de illustratie stond de naam van de uitgever, die heb ik "keurig" weggepoetst, en vervolgens had ik een mooie illustratie voor de voorkant, alleen achteraf, realiseerde ik me, dat hij wel erg veel leek op die van de Hampton Library. De inspiratie voor deze illustraties is eigenlijk de z/w illustratie van Norman Howard, uit de eerste uitgave van Oxford, zie de illustratie hiernaast.

The ancient war-chant of the Marquesans rose into the still air

Hotel Rubenshof



BIJ MIJN BUITEN BESTUURLIJKE BESCHOUWING IN BNM 164

Henk P. Meeuwis Pzn

“SCHAF DE JAARLIJKE LEDENVERGADERING MAAR AF”

Ik denk dat de oplettende lezer van BNM wel heeft begrepen wat de bedoeling was van mijn “oproep” de JALV af te schaffen. Mijn zorg om de afnemende belangstelling de vergadering te bezoeken was mijn motief. Leden te prikkelen om hun recht uit te oefenen. Uw bestuur te ondersteunen, mee te praten over [de toekomst van] de vereniging. Maar ook in sociaal opzicht bijeen te zijn. Natuurlijk is het mij duidelijk dat er wettelijke/ juridische bezwaren zijn om de JALV af te schaffen. En dus onmogelijk is. Bij de I.B.A./BNM 164 ben ik zo’n 150 maal betrokken bij het wel en wee van de vereniging. Nu de leden nog. Die ik oproep meer betrokkenheid te tonen bij uw International Biggles Association en ook graag bij Biggles News Magazine.

Graag tot ziens op 30 maart op de JALV in Amersfoort.

Hotel Rubenshof

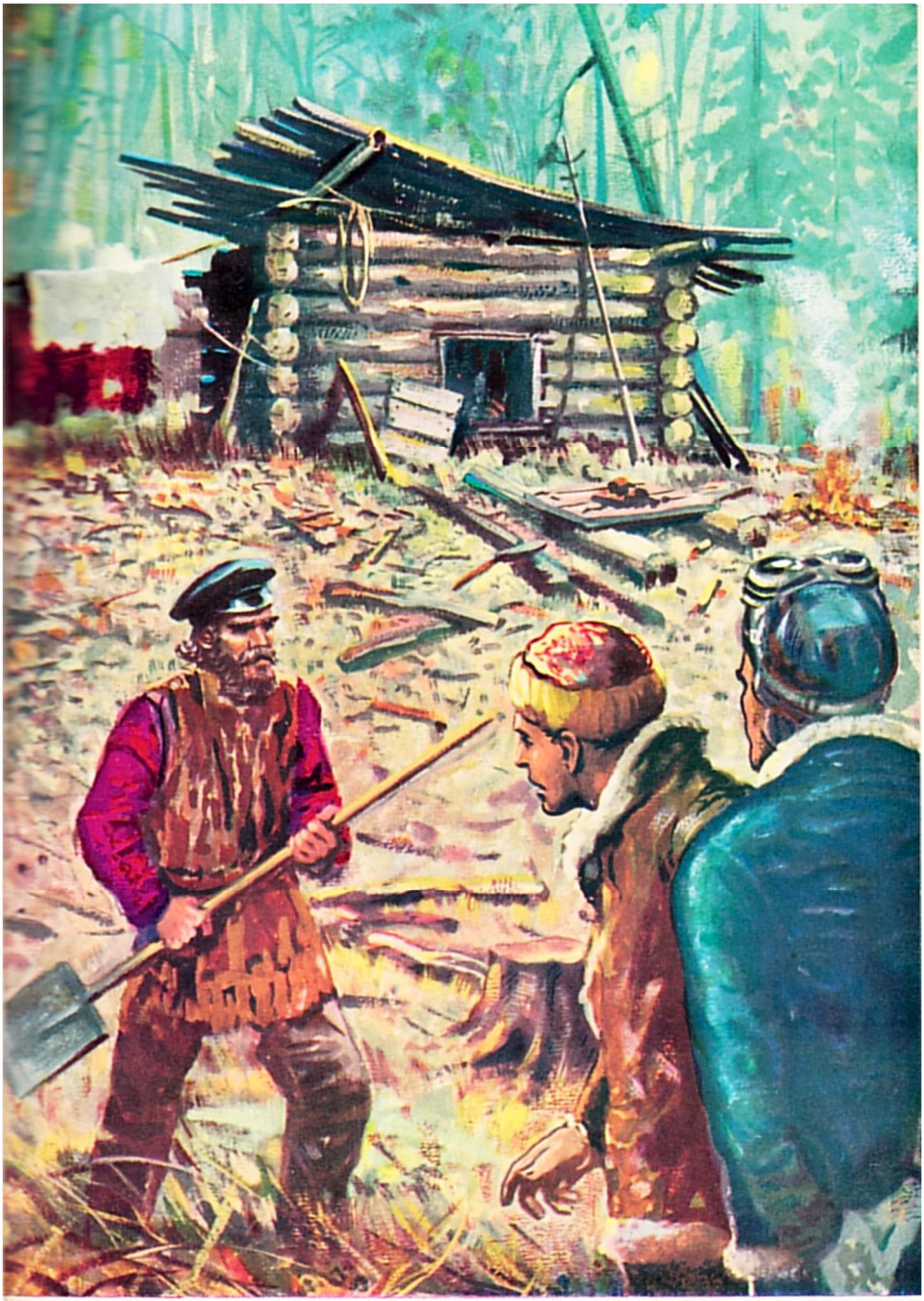
Hoofdprijs bij de quiz 30 maart
2 overnachtingen voor 2
in Antwerpen

Hotel Rubenshof **IS EEN RELATIEF KLEIN FAMILIEHOTEL. OVERZICHTELIJK MET NETTE KAMERS. GEEN ENKELE KAMER IS HETZELFDE. VERWACHT EEN ONTVANGST IN DE ART DECO RECEPTIE. DE TUSSENRUIMTE EN DE ONTBIJTKAMER IS EEN BEZOEK WAARD. OM UW DAG GOED TE BEGINNEN KUNT U GEBRUIK MAKEN VAN EEN -ZEER- UITGEBREID ONTBIJTBUFFET. HOTEL RUBENSHOF LIGT OP CA. 1,7 KILOMETER VAN HET CENTRUM VAN ANTWERPEN IN EEN RUSTIGE OMGEVING. HET ADRES IS, AMERIKALEI 115 – 117, ANTWERPEN, TELEFOON: +32 3 237 07 89 EN E-MAIL: HOTEL@RUBENSHOF.BE. ANTWERPEN IS EEN TRAM- EN FIETSSTAD. VRIJWEL VOOR DE DEUR VINDT U EEN TRAM- EN BUSHALTE. KUNST, CULTUUR EN CULINAIR IN ANTWERPEN. EN BENT U GEEN PRIJSWINNAAR? OOK U BENT WELKOM IN**

Hotel Rubenshof

He zig-zagged like a startled snipe (page 89)

Illustratie uit "Biggles buries a hatchet"



'Who is this man?' asked Miskoff (page 77)

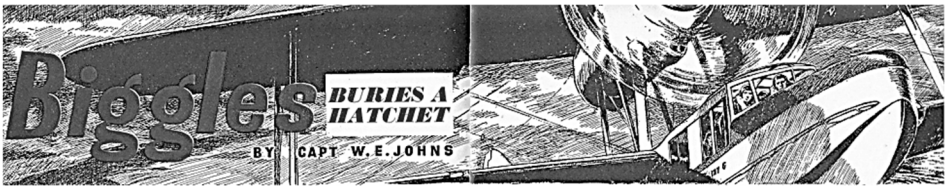
Illustratie uit "Biggles buries a hatchet"

BIGGLES IN BEELD

Dirk Edel

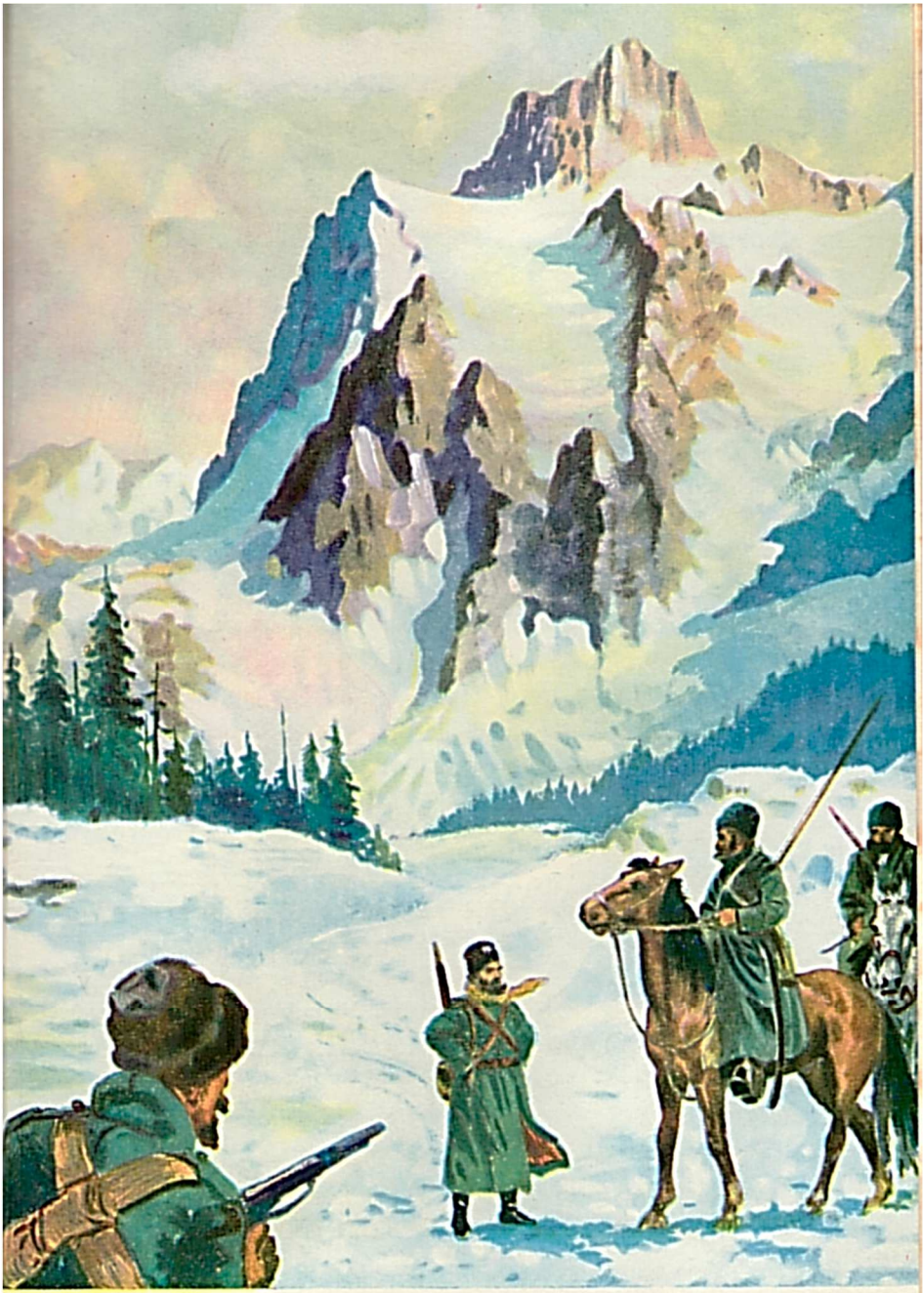
Voor de omslag van deze uitgave van Biggles News Magazine heb ik weer illustraties van het boek gebruikt dat Kees Maas behandelt in zijn artikel over het boek “Een cruciaal boek”, dat gaat over het boek “Biggles begraaft de strijdbijl”.

Dit verhaal werd door W.E. Johns geschreven in 1958. Niet veel van de Bigglesverhalen die hij na de oorlog schreef, verschenen eerst in een tijdschrift, zoals zoveel van de vooroorlogse verhalen, maar dit verhaal wel. Tussen maart 1958 en september 1958 verscheen het in zeven afleveringen in het blad “Boy’s Own Paper”. Opgericht in 1879, was het een van de weinige jeugdbladen in Engeland, dat de oorlog overleefde. Gedurende de oorlogsjaren verschenen er regelmatig korte Bigglesverhalen in dit blad, die later aangepast en gebundeld werden in “Biggles – Charter Pilot” (NL = B22, Biggles op patrouille). Na de oorlog verschenen er naast een aantal korte verhalen ook vijf complete Bigglesverhalen in het blad, waarvan “Biggles buries a hatchet” de laatste was. In totaal dus zeven afleveringen, zoals ook bij elke aflevering vermeld werd dat het een aflevering was van een “SEVEN-PART SERIAL”. Voor zover ik kan nagaan zijn de afleveringen ook min of meer identiek aan de latere boekuitgave van het verhaal.



Elke aflevering ging vooraf door bovenstaande titel-illustratie en elke aflevering had één z/w illustratie, waarbij vermeld werd “ILLUSTRATED BY DEAR”, waarschijnlijk werd hier N.E.F. Dear bedoeld, die in die tijd ook wel omslag illustraties maakte voor “Boy’s Own Paper”.

De laatste aflevering stond in het septembernummer van de BOP en direct daarna werd het als boek uitgegeven door “Brockhampton Press”, de kinderboeken afdeling van Hodder & Stoughton. Een gebonden boek met stofomslag en fraai geïllustreerd met 6 kleurenplaten, alle gemaakt door Leslie Stead. De frontispiece ziet u op de voorzijde van deze BNM en de illustratie van de stofomslag op de achterzijde. Verder heb ik op de kleurenpagina’s 28, 29 en 30 nog drie van de vijf illustraties geplaatst. Later bracht “Brockhampton Press” nog één keer een herdruk uit, met een gelamineerde omslag en zonder de



The riders halted their horses (page 158)

Illustratie uit "Biggles buries a hatchet"

In Zweden verschijnt het boek voor het eerst in 1960, uitgegeven in de reeks 'B. Wahlströms Ungdomsböcker', met als titel "Biggles möter Mig-21", dat betekent zoiets als "Biggles ontmoet de Mig-21", wel een beetje vreemde titel. In 1960 verschijnt er nog een tweede druk met dezelfde omslagillustratie van Bertil Hegeland. De derde druk verschijnt in 1968 met een nieuwe omslagillustratie, nu van de hand van Ola Ericson en tenslotte nog een vierde druk in 1973. Hierna werd het boek niet meer in Zweden uitgegeven.

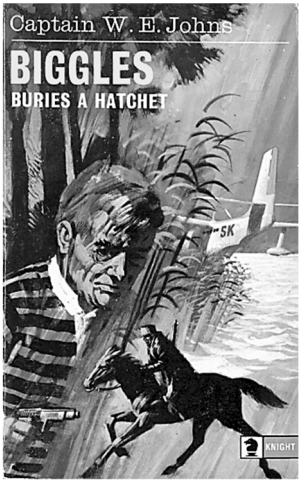
In Denemarken wordt het boek uitgegeven in 1961 door Grafisk Forlag, in twee uitvoeringen. Een slappe kaft uitvoering met stofomslag en een gebonden uitvoering met stofomslag. De reeks Bigglesboeken uitgeven door Grafisk Forlag is een leuke serie voor de verzamelaar, helaas zie je ze maar zelden, maar ik heb toch al een aantal deeltjes uit deze serie in mijn verzameling, wel altijd de slappe kaft uitvoering met stofomslag, die waren goedkoper, dus zullen wel meer verkocht zijn. Jammer genoeg zijn de boeken niet geïllustreerd.

In Zwitserland werd in de Duitstalige Biggelsreeks het boek ook uitgegeven in 1960 door de uitgeverij Hallwag uit Bern. Een gebonden uitvoering met stofomslag, maar geen boek illustraties. Er zijn twee omslagen bekend, die met de illustratie van Biggles en een foto collage. Die laatste uitvoering heb ik nooit gezien, maar ik neem aan dat die wel bestaat, evenals die van de boekclub uit Saarbrücken.

In Maleisië zou het boek ook uitgegeven zijn in 1979 en 1980 door Eastern Universities Press in een paperback uitvoering. Ik heb ze nooit gezien, maar meestal hadden deze pockets dezelfde omslag illustraties als die van de Engelse paperbacks.

Tot slot nog de laatste uitgave, die was in Tsjechië in 1998, door Toužimský & Moravec. Een gebonden boek met een gelamineerde omslag geïllustreerd door Petr Barč en met z/w boekillustraties van Milan Fibiger. Deze uitgave is nog eenvoudig te koop in veel antiquariaten in Praag.

kleurenillustraties, het jaar van publicatie werd niet aangepast, dat bleef 1958, maar is waarschijnlijk van een latere datum. Echt zeldzaam zijn deze uitgaven niet, ze worden regelmatig aangeboden en de prijs is meestal niet meer dan £20. Gezien dezelfde publicatiedatum is het wel even opletten of het de gebonden uitgave met de illustraties betreft en niet die met de gelamineerde omslag.



In 1969 wordt het boek opnieuw uitgegeven door “Knight Books”, de pocketboek afdeling van “Brockhampton Press”. Het boek heeft een nieuwe omslagillustratie, maar vermeldt niet van wie deze is. Verder is de uitgave niet geïllustreerd. In 1973 volgen er nog twee herdrukken van deze uitgave en in 1980 volgt er nog een vierde druk met een nieuwe omslagillustratie, deze ziet u vooraan aan de binnenzijde van deze BNM afgedrukt. Na deze vierde druk wordt het boek niet meer in Engeland uitgegeven.

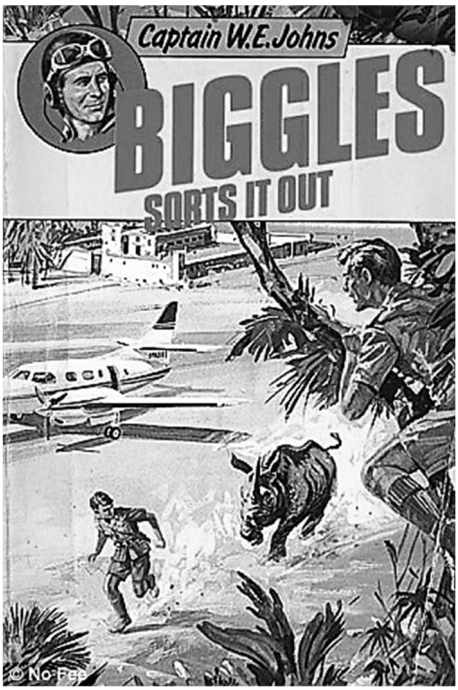
Het verhaal wordt in 1960 uitgegeven door Het Spectrum, in hun Prisma Juniores-serie, met als nummer J 117 en als titel “Biggles begraaft de strijdbijl”. Het maakte deel uit van een serie van vijf, met opeenvolgende nrs., J 115 t/m J 119. Deze hadden allemaal een omslag illustratie van Kees Kelfkens en de boekillustraties waren van Rudy van Giffen. In “Biggles begraaft de strijdbijl” waren dat er acht, een beetje sombere illustraties, maar dat past wel bij de sfeer van de omgeving, waarin het verhaal zich afspeelt. In de Prisma Juniores-reeks volgt nog een tweede druk in 1961 en een derde druk in 1962. In de Biggles Pockets- reeks volgt nog een vierde druk in 1965 in een oplage van 15000 stuks, met dezelfde omslag en boekillustraties als die uit de Prisma Juniores- reeks. Hierna zou het boek niet meer in Nederland worden uitgegeven. Deeltjes uit de Prisma Juniores-reeks zijn vrij makkelijk te vinden, die uit de Biggles Pockets-reeks wat moeilijker, maar echt zeldzaam is dit Bigglesverhaal niet.

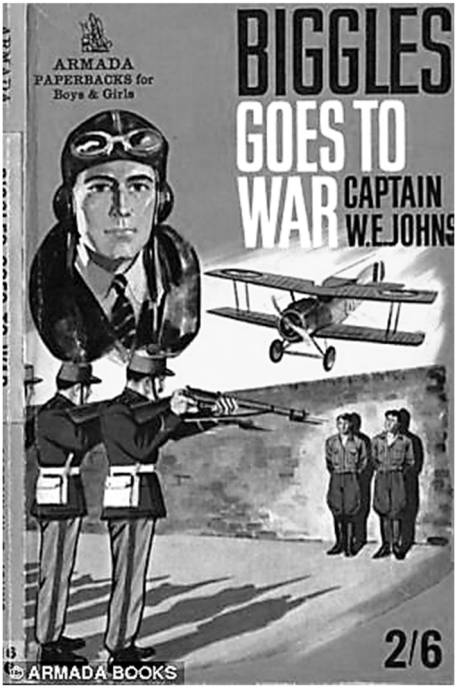
Vrijwel gelijktijdig met de Engelse uitgave wordt het verhaal ook in 1958 in Frankrijk uitgegeven door Presses de la Cité met als titel “Biggles enterre la hache de guerre”, als nummer 139 in de Collection Captain W.E. Johns-reeks. Het is hardcover, met een gelamineerde omslag, het is helaas niet bekend van wie de omslagillustratie is. Deze ziet u op de achter binnenzijde van deze BNM.

‘The combat report was tucked into a manuscript and would not have been found if we hadn’t been reviewing our material for the First World War.

‘RAF record-keeping was pretty thorough, but there is some evidence of Bigglesworth’s name having been removed from other sources, possibly for security reasons when he moved to the Special Air Police later in his career.’

Combat reports were filled in by all pilots at the end of an engagement to help their superiors assess the damage inflicted on the enemy.





Adventurer: Biggles encapsulated the daring attitude and traditional Imperial values of the time

The one written by Bigglesworth describes a fight over Hazebrouck in Northern France in 1918 that resulted in a ‘hostile machine’ being shot down.

It will be displayed as part of an exhibition about Biggles at the museum for its First World War centenary exhibition next year.

Captain William Earl Johns, who died in 1968, was a pilot in the RFC – the forerunner of the RAF – before creating the Biggles adventures in the 1930s.

Johns was shot down and taken prisoner by the Germans in the latter stages of the war. He had switched to the flying corps following service as an infantryman and then as a machine-gunner.

ANDER(S) staat open voor uw bijdragen. WO I, WO II en/ of de Koude Oorlog. Biggles en zijn makkers? De rubriek staat in het teken van geschiedkundige en/ of actuele berichten. Graag allemaal ANDER(S)

CRIPES! BIGGLES WAS REAL: ADVENTURER HERO NAMED AFTER GREAT WAR AIRMAN

- ***The RAF Museum has found evidence that the literary hero was a real pilot***
- ***Discovered a court report from Major James Bigglesworth***
- ***The document was found amongst author W E Johns' manuscripts***
- ***Character was a daring adventurer epitomising traditional Imperial values***

By DAILY MAIL REPORTER
PUBLISHED: 00:01 BST, **1 April 2013** | **UPDATED:** 00:34 BST, **1 April 2013**

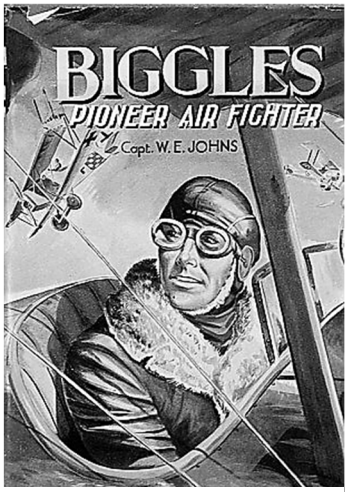
For decades, Biggles has held children in thrall with his fictional exploits as a dashing Royal Air Force pilot.

But now it has emerged that his unlikely adventures may have been based on fact – in the shape of a real airman from the First World War.

A 1918 combat report by a pilot called Major James Bigglesworth has been found at the RAF Museum in a collection of papers that once belonged to Biggles author WE Johns.

The full name of the Biggles of the books was exactly the same – James Bigglesworth.

The vital document was kept in the manuscript of a book Johns published in 1953 as Biggles in the Gobi.



Biggles: A real life Major James Bigglesworth has been discovered

The museum's researchers have been combing through their files to find further evidence of Bigglesworth's career in the services.

Adding to the mystery, none has turned up so far.

Peter Elliott, who is in charge of the museum's archives, said: 'The WE Johns archive fills the curators with dread as his handwriting is famously terrible.

Firm favourite: The character was immortalised in the 1986 film 'Biggles'

The RAF Museum tells the story of the air force through its people and collections at a former airfield in Hendon, North London.

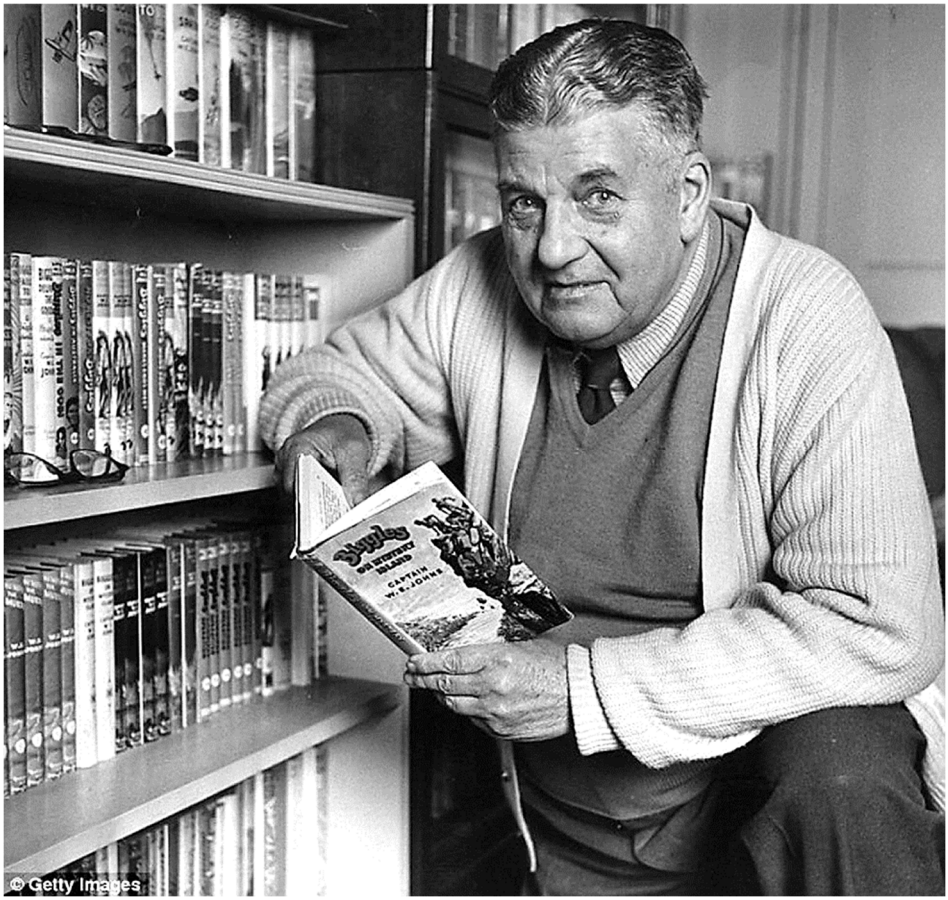
Its archive contains more than 1.2million items including letters, diaries, photographs, log books and combat reports.

Many of the First World War records are being digitised to make them more accessible to the public.
The Royal Air Force was founded on April 1, 1918, by combining the Royal Flying Corps and the Royal Naval Air Service.

ENKELE REACTIES OP DIT ARTIKEL

TheBookworm,
If you are in any doubt that the DM was hoodwinked - check out the RAF Museum website. They have confirmed that it was a (very good) April Fools joke! Well done RAF Museum!

Athelstan
I have just visited the RAF Museum's website. The news story concerned is dated April 1st 2013. Draw your own conclusions.



Discovery: It seems that author Captain William Earl Johns used James Bigglesworth as inspiration for his legendary character
Although the author himself has been suggested as the model for Biggles, Johns stated that it was composite character based on a number of real people.

Biggles first appeared in the story The White Fokker, which was published in the first issue of Popular Flying magazine in 1932.

His adventures saw him serve in both world wars along with stints in the secret service and air police.
The series continued until the author's death and ran to nearly 100 volumes – including novels and short stories. Still in print, the books have been published in dozens of languages.

JUNKER ALL-METAL MONOPLANE

PLANES OF THE GREAT WAR (45)

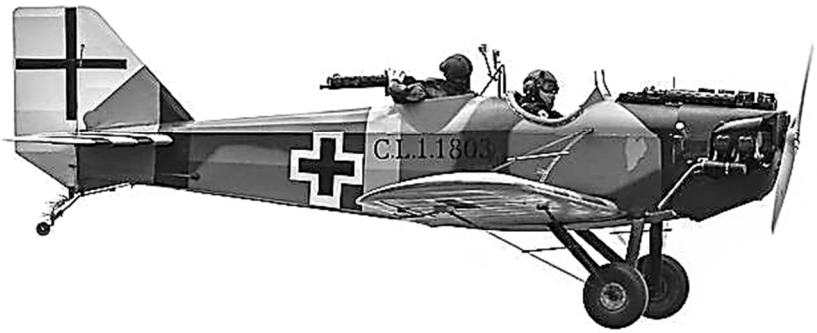
Howard Leigh

JUNKER ALL-METAL MONOPLANE

THE Junker All-Metal monoplane, the official designation of which was the type C.LI, was a production of the Junkers-Fokkers Works, Ltd., and was produced in the early part of 1918. It was chiefly for contour fighting, and was a two-seater low-wing monoplane, constructed of metal throughout.

The armament consisted of two Spandau guns, mounted in front of the pilot, firing through the airscrew, and one machine-gun mounted over the rear cockpit.

The power unit was a 160 h.p. Mercédés, which gave the machine a speed of 110 m.p.h. at 10,000 feet.



af te werpen, waarbij de DH 4 van Graham en McCurdy werd neergehaald en die van Goettler en Bleckley flink beschadigd werd. De risico's die aan deze reddingsoperaties waren verbonden waren daarmee wel duidelijk; desondanks besloten Goettler en Bleckley om deze missies 's middags op eigen houtje te herhalen, ook al was hun eigen machine voorlopig uitgeschakeld. Dan maar '6' van collega's geleend. Besloten werd om bij deze hernieuwde poging van lagere hoogte de voorraden af te werpen om daarmee gerichter te werk te kunnen gaan. Dat ze daarbij nog kwetsbaarder waren voor vijandelijk vuur beschouwden ze van ondergeschikt belang. Het gevolg was dat ze in hevig vijandelijk vuur terecht kwamen, waarbij Bleckley dusdanig getroffen werd dat hem dat na terugkeer op Remicourt het leven bleek te kosten. Zowel Goettler als Bleckley werd de Medal of Honour toegekend. Reden genoeg om honderd jaar later deze DH 4 in de kleuren te schilderen van de DH 4 waarmee ze die fatale middagvlucht hadden uitgevoerd.

Een mooi verhaal. En een terechte keus, daarmee. Jammer dat er geen enkele DH 4 meer is – origineel dan wel replica – om John's waarnemer/boordschutter en zijn Engelse collegae op soortgelijke wijze te eren.
Nog één vraagje aan Gary. Dat logo. Tijdens uw presentatie had u het over 'Dutch cleanser'. Hoezo 'Dutch'. Gary legt uit, dat 50 Aero Squadron als credo had aangenomen, dat ze 'completely would clean Germany'. Het Amerikaanse equivalent voor ons 'Duitsland flink de oren wassen', zeg maar. En wie maakt beter schoon dan 'Dutch cleanser'? Pas thuisgekomen kom ik er via internet achter dat wat 'Vim' als iconisch schoonmaakmiddel in Nederland was, in de V.S. ´Old Dutch Cleanser´ heette. Goed voor ons imago, denk ik dan maar.

Prachtig natuurlijk dat er weer een originele DH 4 luchtwaardig wordt gemaakt en er nog een paar in Amerikaanse musea ter bezichtiging staan. Tel daarbij op dat er eveneens enige replica's daar voor musea zijn gebouwd en er in Nieuw Zeeland zelfs een luchtwaardige replica – eveneens in de kleuren van 50 Aero Squadron getooid – daar de regionale vliegshows afwerkt. Mooi ook dat we op weg naar Oshkosh nog even langs het Air Force Museum in Dayton konden gaan om daar hun originele DH 4 te bewonderen. Maar het knaagt toch dat we ons in Europa moeten behelpen met de Spaanse replica die in het museum van Cuatro Vientos tentoongesteld staat. Des te verheugender om te vernemen dat er nu juist in de VS toch nog een DH 4 zou moeten bestaan die echt in Engeland gebouwd is en als A2169 in dienst bij de RAF is gesteld. Recentelijk zou deze

JOHNS HERLEEFT OP OSKOSH (3) (NU JA, ZIJN TOESTEL, ALTHANS)

Harry Sluyter

KIST MET EEN NEDERLANDS TINTJE

Helaas dus nog niet klaar voor een vliegdemonstratie, maar daarom valt er toch nog veel te genieten aan deze DH 4. Niet alleen vanwege de 'fysiek' van dit vliegtuigtype, maar ook vanwege de fraaie beschildering. Een grote, rode '6', een logo die zoiets als een hollende boerin laat zien, kenteken '32517'. Daar zit vast een verhaal achter. Ik vraag er Gary Wickliff naar.

Hij vertelt dat er met deze beschildering eer wordt bewezen aan piloot 1e luitenant Harold Goettler en waarnemer/boordschutter Erwin Bleckley wegens hun moedig optreden op de zesde oktober 1918. Daags daarvoor kreeg hun 50 Aero Squadron een melding dat het 77e landmachtdivisie tijdens het uitvoeren van een gezamenlijk offensief geïsoleerd was geraakt in de bossen van Argonne en nu door Duitse troepen omsingeld was. Er was tekort aan voedsel, water en ammunitie en er werd een dringend beroep op 50 squadron gedaan om 77e divisie door de lucht te bevoorraden. Meteen werd er door 50 Aero Squadron een patrouille op uitgestuurd die in zwaar afweervuur terecht, waardoor twee van de DH 4's tot noodlanden gedwongen werden. Daardoor niet ontmoedigd werd er de volgende ochtend opnieuw een formatie vanaf Remicourt eropuit gestuurd om het 77e te hulp te schieten, waarbij ook Goettler en Bleckley in '2' van de partij waren. De formatie wist ondanks hevige beschietingen van de grond voorraden

In tegenstelling tot de DH 4 van 'Saving Liberty DH 4' is er over de geschiedenis van de voormalige A2169 toch wat meer bekend. Deze DH 4 behoorde tot de allereerste serie van 50 DH's die er gebouwd is. Gebouwd door The Aircraft Manufacturing Co Ltd. Werd A2169 op 13 april 1917 in dienst gesteld en spoedig daarna als trainingsvliegtuig ingezet bij 51 reserve squadron/training squadron te Waddington. De geschiedenis van deze kist in de jaren direct na de oorlog is niet bekend, maar zeker is dat deze DH 4 uiteindelijk in de V.S. terecht komt, met als oorspronkelijke kenteken 3258, later omgezet naar NX3258 en NC3258. Eind jaren twintig wordt de luchtoorlog van 1914-1918 door Hollywood ontdekt als populair onderwerp voor hun film. De filmmaatschappijen schaffen zich een vloot van vliegtuigen uit die periode aan, of besteden dat uit aan de stuntvliegers die daarmee voor de spectaculaire gevechtsscenes zorgden. Een van de meest vooraanstaande onder hen was Garland Lincoln. In zijn bonte verzameling kwam ook (NX)3258 terecht. In 1930 werd een DH 4 van Garland gebruikt als cameravliegtuig voor de beroemde film "Hells Angels" van Howard Hughes en in 1933 leverde hij twee DH 4's voor de opnames van "The eagle and the hawk". Niet onmogelijk waren dat zowel de (NX)3258 als de latere N32517. Toen Garland Lincoln na het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog dienst nam bij de Amerikaanse Luchtmacht verkocht hij in 1941 een aantal van zijn toestellen aan twee collegae: Paul Mantz en Frank Tallman. Daaronder in ieder geval NC32517. De tijd van met het uitbreken van die nieuwe oorlog voorbij. De focus van Hollywood kwam meer op die oorlog te liggen, waardoor de verzameling van dit tweetal daarop aangepast werd en NC3258 zijn bewijs van luchtwaardigheid verloor. In plaats daarvan werd het toestel met de rest van de collectie ondergebracht in het door Mantz en Tallman geopende 'Movieland of the air' museum in Santa Ana, Californië. Als Paul Mantz echter op 5 juli 1965 tijdens een stunt voor de film 'Flight of the Phoenix' dodelijk verongelukt, besluit partner Frank Tallman het museum op te doeken en de DH 4 'A169'(zoals hij tentoongesteld stond) wordt verkocht aan Korea-vliegaas Dolph Overton. Deze brengt zijn collectie, bestaande uit 90 kisten, onder in het op 17 december 1968 geopende Wings and Wheels' museum. Aanvankelijk gehuisvest in Santee, South Carolina, wordt het museum wegens tegenvallende bezoekers-aantallen verhuisd naar Orlando. Florida, maar dat kan het museum niet redden. Op 6 december 1981 komt de hele museumcollectie, waardoor NC3258 voor $ 80,000 wordt verkocht aan een onbekende verzamelaar in Washington.

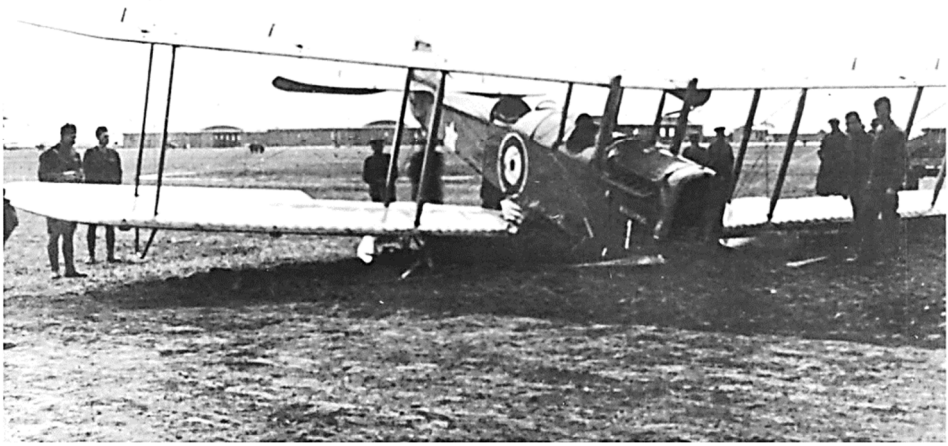
Uiteindelijk duikt deze DH 4 pas in de daaropvolgende eeuw weer op in het 'Evergreen Aviation & Space Museum', dat op 6 juni 2001 zijn poorten opent in McMinneville, Oregon. Zoals gemeld vertoeft het daar nog steeds, maar is het op 16 maart 2015 officieel overgeschreven op naam van de Collings Collection en op papier ondergebracht bij dochteronderneming 'Tiger Flyers', met de bedoeling deze kist weer luchtwaardig te maken.

NC3258 tentoongesteld als '166' in Evergreen Avn.& Space Museum

kist in handen van de Collings Collection zijn gekomen. Daarom ook deze stichting maar aangeschreven met het verzoek of we even langs mochten komen.
Dat bezoek bleek op zich geen probleem, maar het zien van de DH 4 helaas wel. Op het ogenblik is er op thuisbasis Silver Hill Farm nog maar één hangar beschikbaar om een deel van de huidige collecties van vliegtuigen en auto's te huisvesten. Aan een tweede, veel grotere expositie wordt momenteel de laatste hand gelegd, Tot het zover is moet voor de huisvesting van de grotere kisten en voor de restauratieafdeling naar velden in de buurt worden uitgeweken. Daarom mogen ook de zeven vliegtuigen die vorig jaar van het Evergreen Aviation & Space Museum zijn gekocht daar voorlopig blijven staan. Onder die zeven de bewuste DH 4. Zodra de restauraties van Collings Collection's Spitfire en FW 190 afgerond zijn, zal de DH 4 ter restauratie worden overgebracht om weer luchtwaardig te worden gemaakt. En nu heimelijk maar hopen dat hij van zijn Amerikaanse jasje zal worden ontdaan en zijn oorspronkelijke identiteit en RAF-beschildering terug zal krijgen. Vooral omdat er nog een foto van deze DH 4 bestaat.

GESCHIEDENIS VAN A2169

One of the DH.4s flown from Waddington by Reggie Pohlmann was A2169 in which he flew his first solo on the type on August 31, 1917.



A2169 na een ongelukje in dienst van 51 Training Squadron te Waddington. Op de neus opgesierd met de naam "Wullypuggy" en een "1".

De Nederlandse Vereniging van Pilotenhelpers 'The Escape' werd in februari 1970 opgericht. Het was een voortzetting van een vereniging die onder de naam Royal Air Force Escaping Society Nederland al eerder was opgericht voor de Nederlandse pilotenhelpers. The Escape had tot doel de onderlinge banden van pilotenhelpers te verstevigen en pilotenhelpers die uit zicht waren geraakt op te sporen. Daarbij maakte de vereniging gebruik van hun driemaandelijkse periodiek 'The Escape'. De meeste leden van 'The Escape' kwamen logischerwijs uit Limburg en Noord-Brabant, terwijl Friesland de minste leden had. De vereniging organiseerde regelmatig reünies en herdenkingen voor de gevallen piloten en verzetsstrijders en deed ook aan voorlichting. De vereniging onderhield contacten met de Royal Air Forces Escaping Society (UK) en met The Air Forces Escape & Evasion Society (VS). Ook kwamen er Amerikaanse en Britse oud-piloten op bezoek om de mensen die hen geholpen hadden weer te zien. Als gevolg van de terugloop van het aantal leden werd The Escape opgeheven in 2004.

Bron https://www.archieven.nl/nl/

De wapenschildjes zijn te koop in de Bookshop voor €9,95.

WAPENSCHILDJES (4).

Loek Kersseboom

Nederlandse Vereniging van Pilotenhelpers uit de Tweede Wereldoorlog
The Escape

Pilotenhulp was een onderdeel van het verzet dat vooral in de zuidelijke provincies voorkwam. In totaal zijn er in Nederland 2500 Britse en 1750 Amerikaanse vliegtuigen neergestort. Van de vliegers die dit overleefden, werden 6 van de 7 vrijwel direct na hun landing gearresteerd. De rest werd door 'goede handen' opgevangen. Schattingen van de aantallen piloten die geholpen zijn weer naar vrij gebied te komen lopen zeer uiteen. L. de Jong houdt het in zijn werk op meer dan 2500, anderen schatten het getal op iets boven de 1000, maar het meest waarschijnlijk is dat er gedurende de oorlog 600-625 piloten de Nederlands-Belgische grens zijn overgestoken. Uiteindelijk heeft van dit aantal 100-125 hun basis weer bereikt. Op het helpen van piloten stond de doodstraf. Voor hun verzetsdaad zijn in Nederland 150-175 verzetsstrijders gefusilleerd. Toch waren mensen gedurende de hele oorlog bereid hun leven in de waagschaal te stellen voor het helpen van de geallieerden, en ze naar vrij gebied te loodsen waar ze weer konden meehelpen met de strijd.

ONTVLUCHT

Na neerschieten van zijn vliegtuig is ontvlucht de

ENGELSCHE PILOOT

SMITH, oud 29 jaar, flinke gestalte, vierkant gelaat, blond krullend haar, gekleed in grijs-groen. Ieder die eenige inlichting kan geven wende zich onmiddellijk tot de politie of naastbijzijnde Duitsche instantie van de weermacht of politie.

Men zij indachtig dat verbergen, voorthelpen of dergelijke van den vluchteling zeer zwaar kan worden bestraft.

De Hoofd-Commissaris van Politie,
ROSZBACH, wnd.

(Zie ook de zwartwit illustratie op blz. 17 van de Prisma-uitgave). Vergelijk dat ook met de omschrijving van Johns van de Berline op blz. 14: "…moet ik je vertellen dat de machine een oude Berline Breguet was, een eenmotorige achtzitter die vroeger gebruikt werd door de Air France op haar route tussen Londen en de Rivièra." Dat suggereert dat Johns zijn foto (of het artikel in 'Popular Flying') aan Stead heeft toegespeeld. Die heeft daar dankbaar gebruik van gemaakt. Want niet alleen de kleurenomslag en de daarvan afgeleide zwartwit illustratie verwijst naar het type op de foto, maar ook de kleine tekening dat als frontispice is gebruikt betreft een Breguet 280/281/284.
Voldoet deze Breguet beter aan het signalement, zoals Johns dat in dit verhaal beschrijft? Zeker, waar het de grootte betreft. Ook zit de cockpit hier wel voorin, hoewel de suggestie dat Henri achteromkijkend door een raampje gezien zou hebben dat de prinses al aan boord zou zijn ook hier misplaatst blijkt. Er is geen tussendeur - laat staan één waar een raampje in zit - ter afscheiding van cockpit en cabine.
Hebben we hier van doen met een eenmalig 'slippertje' van Johns? Nee, hij zal de Breguet Berline daarna nog één keer uit zijn hoge hoed toveren, zij het in een figurantenrol. In "Biggles investigates" uit 1964, vertaald als "Biggles kent geen vrees" lezen we: "Ze begonnen met een toestel een oude Berline Broguet. Nu hebben ze een nieuwe Aubert Cigale-Major, een vierpersoons eendekker voor toerwerk." Uiteraard werd aan deze terloopse opmerking geen illustratie besteed.

DE VLIEGTUIGEN IN “BIGGLES VERMIST” (2)

Harry Sluyter

Stead zorgde niet alleen voor een aantal zwartwit illustraties van dit boek, maar ook voor de kleurenomslag van de Hodder & Stoughton uitgave uit 1943. Een dramatische scène, waarbij Biggles de aftocht van de prinses dekt, terwijl zij aan boord klimt van een markant ogend vliegtuig. Een vliegtuig dat op geen enkele wijze lijkt op welke conversie van een Breguet 14 dan ook. Aan de opvallende boogramen valt het type makkelijk te herleiden. De Breguet 28, vooral bekend onder de subversie-aanduidingen: de Breguet 280, 281 en 284. Daarvan werden er 19 gebouwd tussen november 1928 en september 1931 voor de Franse maatschappij Air Union. Deze maatschappij zou in 1933 opgaan in Air France.

Vanwaar Stead’s keuze voor dit toestel, terwijl Johns in dit verhaal duidelijk verwijst naar de Breguet Berline? Het antwoord wordt gegeven in de foto die in 1933 in een artikel van Johns’ hand werd opgenomen, zoals dat in april 1933 in ‘Popular Flying’ werd gepubliceerd. Een artikel dat in BNM 48 werd opgenomen en waarvan het onderschrift luidt:

IN THE SUNSHINE.

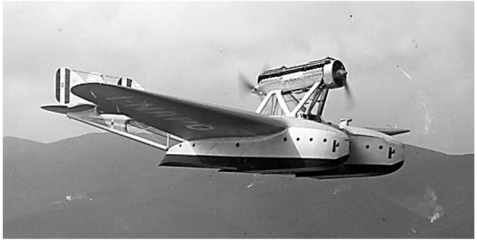
A snapshot taken at Marignane (Marseilles). The machine is a Berline Breguet, a comfortable fast machine operated on the Paris-Marseilles sector of the London-North Africa route.

IN THE SUNSHINE.

A snapshot taken at Marignane (Marseilles). The machine is a Berline Breguet, a comfortable fast machine operated by the Air Union on the Paris-Marseilles sector of the London-North Africa route. The photograph was taken at 4.5 p.m. precisely, our schedule time of arrival, after having left Croydon at 9 a.m. On this trip the weather turned bad and very bumpy over the Alps Maritime. The pilot instantly turned west and came down the Rhone Valley rather than shake his passengers—which was definitely the right thing to do.

Deze foto is vrijwel exact weergegeven op Stead’s omslag. Alleen is de uitstappende Johns vervangen door een instappende prinses en is Biggles aan het tafereel toegevoegd.

senliggende periode maar liefst 22 types watervliegtuig gebouwd. Een specialiteit waarmee ze tot en met 1952 door zouden gaan. Dus welk type wordt hier bedoeld? Wat komen we na die overvlucht nog te weten? Het betreft vliegtuigen van de luchtmacht die vrij groot zijn. Volgens Biggles neemt dit type Savoia “makkelijk twaalf mensen mee” (blz. 169). Dat blijkt ook als onze vrienden er uiteindelijk in ontsnappen, want dan zijn er 9 mensen aan boord. Dat alleen al reduceert het aantal in aanmerking komende Savoia-types al meteen aanzienlijk. Eigenlijk zijn er nu nog maar twee types die in aanmerking komen: de tweemotorige Savoia S 55 en de drijverversie van de driemotorige Savoia SM 87. Zijn er nog meer aanwijzingen? Die vinden wij in de beschrijving van de poging om er één buit te maken.



“Toen het touw binnen zijn bereik kwam, trok Ginger mee, tot de cabine zich op gelijke hoogte van de boei bevond. ‘Daar is-ie dus, hou ‘m vast’ hijgde Biggles, en hij stak zijn hand uit naar de deur” (blz. 176). Dat wijst op een kist waarvan de romp echt in het water ligt, in plaats van hoog op een paar drijvers geplaatst te zijn. Daarmee komt de stand tussen de S 55 en de SM 87 op 1-0. Als de verovering van de vliegboot een feit is, komt Johns met een tweede aanwijzing: “Toen de twee motoren tot leven kwamen, werd de stilte verscheurd…” (blz.178). Eindstand wordt daarmee 2-0, want de Savoia SM 87 is driemotorig. Eigenlijk een voor de hand liggende keus, de S 55, ook al was dat type in 1943 al ouderwets en bij de Italiaanse luchtmacht inmiddels verdrongen door de driemotorige Cant Z 506.
De S 55 had in 1933 al wereldfaam verworven door de vlucht van 24 S 55’s, onder commando van generaal Balbo, van Italië naar Chicago. Daarbij werd naast Amsterdam ook Londonderry aangedaan. Die reis kreeg wereldwijd zo veel publiciteit dat het Johns onmogelijk kan zijn ontgaan.
De Savoia S 55 dus, zou ik zo zeggen. Tot Biggles er de kust van Algerije mee bereikt. “Nauwelijks waren de woorden over zijn lippen, of de bakboordmotor begon over te slaan. De andere deed hetzelfde, en na enig gesputter vielen ze allebei stil” (Blz. 186).
Ho eens even, dat was zo niet afgesproken. De twee motoren van de S 55 staan in tandem en niet naast elkaar. Is Johns dat in de hitte van de strijd even vergeten? In ieder geval voldoet dan geen enkel type, gebouwd door Savoia, nog aan alle beschrijvingen in dit verhaal.
In mijn desillusie weet ik niet veel anders te doen dan me maar weer eens tot

Daarmee is het verhaal over de Berline echter nog niet verteld, want al in 1936 haalt Johns de Berline van stal. Niet in de Biggles-reeks, maar in “Steeley flies again”; eveneens geïllustreerd door Leslie Stead. Zijn fraaie kleurenomslag toonde ook toen al een Breguet 280/281/284, waar de tekst weer verwijst naar de Breguet Berline. Daarbij maakt hij wel een klein foutje. De deur is daarop naar achteren opengeslagen; in tegenstelling tot de deur op zijn omslag van “Biggles fails to return” en ook in tegenstelling tot de historische werkelijkheid.
Helaas is dit Steeley-avontuur in België als “Steeley begint opnieuw” zonder illustraties uitgebracht, zodat toetsing op werkelijkheidsgehalte onmogelijk is gemaakt. In deze vertaling speelt de Berline een belangrijke rol van blz. 80 tot en met blz. 87 en van blz. 153 tot en met blz. 159. Drie maal is scheepsrecht. Johns is er van overtuigd dat de Breguet waarin hij van Parijs naar Marseille vloog de naam “Berline” droeg. Wie hem dat wijs heeft gemaakt zullen we nooit te weten komen. Ik heb nog even de timetables van Air Union en Air France uit de twintiger en dertiger jaren er op nageslagen, maar daarin wordt nergens naar de Breguet Berline verwezen. De naam is in ieder geval onterecht, omdat een “Berline” in welk vorm dan ook verwijst naar ruimte voor vier passagiers, terwijl de 280/281/284 de dubbele capaciteit had. Wat ook nog opvalt is slordig taalgebruik bij het noemen van het type. Breguet wordt verbasterd tot Briguet (blz. 30) en Broguet (Biggles kent geen vrees, blz. 67). Maar vooral worden typeaanduiding en fabrieksaanduiding soms onlogisch omgedraaid tot Berline Breguet. Het zij zo. Laten we het dan maar houden op ´dichterlijke´ vrijheden, die Johns zich veroorloofde.

Met de Breguet is Johns de mist in gegaan bij zijn poging het beestje bij de naam te noemen. Met de Italiaanse vliegboten aan het eind van het verhaal gaat hem dat niet nog een keer overkomen. Hij houdt zich opvallend op de vlakte door het gehele verhaal door slechts in het algemeen te refereren aan ‘Savoia vliegboten’. Alsof hij inmiddels zijn lesje geleerd heeft, laat hij het exacte type wijselijk in het midden. In plaats van het daarmee voor ons simpel te maken, zodat ik de Savoia als hamerstuk kan afdoen, is ook deze keuze door raadselen omgeven.
Want welke Savoia bedoelt Biggles, als hij op blz. 153 telt dat hij er twaalf ziet overvliegen? Want Savoia was op dat moment een van de belangrijkste watervliegtuigbouwers ter wereld. Gesticht in 1915, heeft deze fabriek in de tus-

WHO'S WHO IN BIGGLES
deel 61: VOLLE MAAN t/m WALTER THELLIN

Wouter de Mik

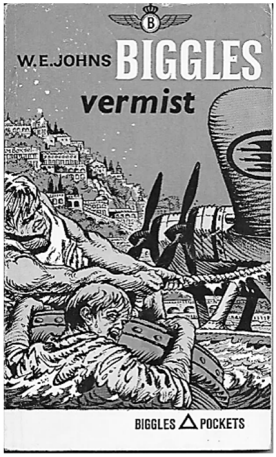
VOLLE MAAN: *Sandy* vertelt over haar: 'Ik werd opgepikt door een paar Marquesanen uit Roetoeona in een kano; een jongen en een meisje. Ze heetten *Breker van Schelpen* en Volle Maan – die namen zijn gemakkelijker te onthouden dan hun inlandse namen.' Het is een spontaan, knap meisje van een jaar of vijftien. Als Volle Maan iets mag uitzoeken in de winkel van *Lo Sing*, reageert zij opgetogen met: 'Veel brillantine, veel poeder voor het gezicht.' (B15, 20, 40, 86)

VOSS: Een Duitser die in de Luftwaffe onder Hitler heeft gediend. Later deserteert hij uit het Vreemdelingenlegioen en komt als piloot in dienst bij een internationale bende. Deze bende is aanvankelijk gestart door de intrigant *Julius Rothenburg* en na diens dood overgenomen door het zg. Driemanschap, te weten *Nestor Janescu, Festwolder* en *Fabiano Pantanelli*. Het is een slanke blonde man van midden in de twintig met een streng maar knap gezicht. Hij heeft het typische vierkante kort geknipte hoofd van de Pruis. Samen met *Leffers* is hij adjudant van *Klein* en helpt hem de orde in de bende gedeserteerde piloten te handhaven.
Als hij samen met *Biggles* en *Ginger* een vliegtuig probeert te stelen, krijgt hij van de oplettende wachten een kogel door zijn nek, wat hem belet verder te leven. (B42, 13, 58, 63, 64, 119)

VOUDRON: Een sergeant op het compagniesbureau van het Vreemdelingenlegioen. Hij spreekt Frans met een merkwaardig accent en gebruikt uitdrukkingen als: 'Mot de Cambronne!' wat dat ook mag betekenen. Hij is groot, blond en ziet er innemend uit; zijn manier van doen echter is ruw en aanmatigend. Uiteindelijk wordt hij samen met *Jules Raban*, een advocaat van kwade zaken, in Noord-Afrika gearresteerd en naar de gevangenis gestuurd omdat hij legionairs heeft aangezet tot deserteren. (B42, 22, 40, 158)

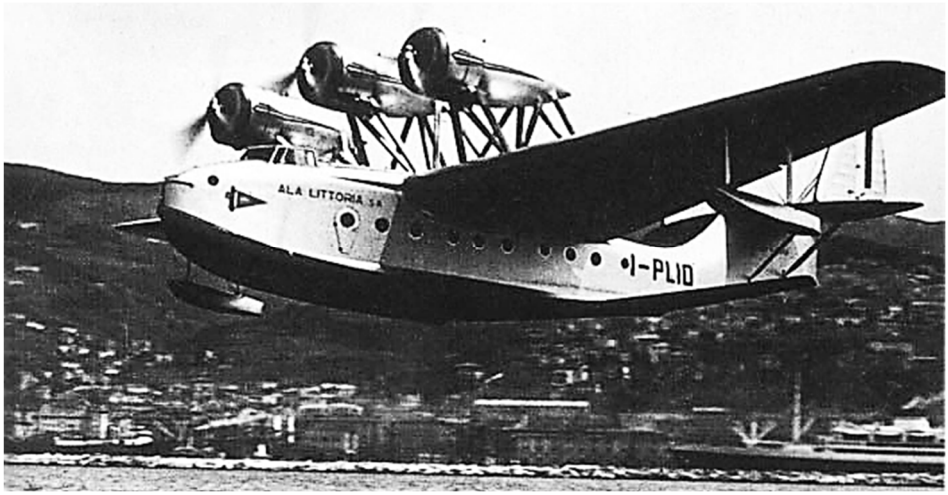
WALTER GRAVES: Een piloot, een aardige kerel, die in dienst is bij *Wilkinson*'s luchtvaartmaatschappijtje, Artic Airways, en door sabotage van *McBain* om het leven komt. Vlak na de start verliest zijn vliegtuig namelijk een vleugel. (B13, 11)

WALTER THELLIN: Een veefokker en broer van *Oswald Thellin,* met wie hij in onmin leeft. Het is een korte dikke kerel in boerenkleding en hij spreekt met een buitenlands accent. Hij heeft een boerderij in Somerset, Lockley Manor genaamd waar hij als vrijgezel woont. Zijn specialiteit is het fokken van Hereford-vee.
Hij blijkt het brein te zijn achter een serie veediefstallen. In werkelijkheid heeft hij dan ook de hand in de dood van *Johnson*, de rentmeester van *Harvey* die hem betrapt op een diefstal van een stier. Als zijn voorliefde voor andermans stieren ontdekt wordt, slaat hij de hand aan zichzelf, bespaart de politie een boel ellende en stelt zich op die manier definitief buiten het bereik van het gerecht. (B81, 50, 55, 56, 150, 153, 155, 156)



de illustrators van dit verhaal te wenden. Zoals ik eerder al deed bij de Breguet Berline. Dan blijkt al meteen dat Leslie Stead zich verre van welke vliegboot dan ook heeft gehouden in dit boek. Dan maar de vertaalde uitgaven. De omslag van de Prisma-uitgave is door Pim van Boxel verzorgd. Hij blijkt maling aan Johns te hebben en kiest gewoon voor het type dat eigenlijk als enige in aanmerking kwam om in 1943 bij de bezetting van Monaco betrokken te zijn: de Cant Z 506. Door voor een slimme gezichtshoek te kiezen, verbloemt Pim dat je niet naar een tweemotorig, maar een driemotorig vliegtuig kijkt. Ook de Zweedse versie, die onder de naam "Biggles i knipa" werd uitgebracht, wordt op de kaft opgesierd door een vliegboot. De illustrator, Ola Ericson, die daarvoor verantwoordelijk was, heeft zich daarbij in nog meer bochten gewrongen dan Pim van Boxel. Net als zijn Nederlandse collega heeft Ola voor een andere fabrikant gekozen: Macchi. Wel minder voor de hand liggend. Ook hij werd bij zijn keuze voor hetzelfde probleem gesteld als Pim: net als de Cant Z 506 is ook de Macchi MC 100 driemotorig. Geen probleem. "Dan haal ik gewoon die middelste motor weg", moet Ola destijds in Zweden hebben bedacht. Aldus geschiede. Als ik Johns eerder een dichterlijke vrijheid heb gegund, dan heb ik Ola Ericson zijn artistieke vrijheid te gunnen.

(Dit artikel is gebaseerd op mijn artikel "Biggles en het raadsel van de Breguet Berline" , gepubliceerd in BNM 75).



- **I.B.A. Prisma BIGGLESPOCKETS POSTER,** 50x75 cm, 96 omslagen! € 5,00

Zeldzame korte Johns-verhalen, Uitgeverij I.B.A., tweetalig, A5 formaat, oplage 250 stuks
Worrals lost het op/ Worrals works it out , € 4,55
Worrals grijpt in/ Worrals takes a hand € 4,55

BIGGLES-STRIPALBUMS (Miklo, Lefrancq en Lombard)
NEDERLANDS (zachte kaft):
Reeks Biggles: De gele Zwaan, Piraten van de Zuidpool, De vlucht van de Wallenstein, Squadron Biggles, De laatste Zeppelin, De 13e tand v.d. duivel, Het zwaard van Wodan, Dodelijke sneeuw, De verloren oase (1) en (2). € 5,50

Reeks Biggles vertelt over…: De slag om Frankrijk, De slag om de Falklands, Roland Garros, Saint-Exupéry, gebr. Wright € 5,50

Miklo Reeks Biggles Heritage (NL):
1. Biggles contra Dr. Zanchu / Biggles contra Von Stalhein € 9,95
2. Sabotage in Canberra (e.a. verhalen) € 9,95
3. De vlucht van de Condor (+ 2 korte strips) € 9,95
4. Biggles en de slaven van de Mongool € 9,95

Miklo Reeks Biggles presenteert
4. Pierre Clostermann - De Big Show 1, 2 of 3 los € 9,95
- De Big Show complete set in opbergbox € 20,00
6. Christian Mathelot - Helden van de Pacific € 9,95
7. Daniel Chauvin - Erfgenamen van Guynemer € 9,95
10. Frank Brichau - Helden van de lucht € 9,95

ENGELS (stripalbum)
The Battle of Britain (Cinebook) € 12,50

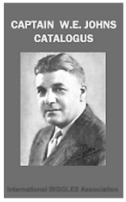
ENGELS uitgebracht in India
Verzamelalbum Biggles Super Squadron € 19,95

VERENIGINGSARTIKELEN

shop@biggles.nl

***Winkelprijzen**. Alle artikelen zijn er zolang de voorraad strekt.
Bestellen via shop@biggles.nl. Wilt u zonder verzendkosten?
Afhalen bij een beurs of bij een I.B.A.-bijeenkomst is een optie.
Leden ontvangen bij de bestelling de rekening. Anderen vooraf.

CAPTAIN W.E. JOHNS CATALOGUS: 7e druk, mei 2014



Softcover	€ 11,95
Hardcover	€ 19,95
I.B.A.-sticker (wit met goud-opdruk, vierkant)	€ 0,45
Programmaboekje toneelstuk Biggles & The Golden Arrow (1991)	€ 0,70
I.B.A. @-briefopener, doorsnede 8 cm, kunststof , zwart	€ 1,75
Suske en Wiske weekblad met *Biggles in de jungle* (ingekleurd)	€ 1,35
Norman Wright : ***Camels, Condors & Worldwide wanderings***	€ 14,95
Norman Wright : **Fighting, fun & Flights of fancy**	€ 14,95
DVD Adventures in Time (zonder ondertiteling)	€ 16,95
Red Fox paperbacks,.Biggles delivers the goods	€ 9,00
Indie Books	
Worrals of the WAAF	€ 13,95
Worrals carries on	€ 13,95
Worrals flies again	€ 13,95
PRISMA POCKET in de herdruk	
De prisma pocket nr. 3 Biggles als spion 2005 (beperkte oplage OP=OP)	€ 13,50
EXCLUSIEF bij I.B.A.:	
- pocketboek **BIGGLES EN ZIJN BASIS (op dit moment uitverkocht)**	€ 9,95
- pocketboek **BIGGLES VLIEGER-RECHERCHEUR**	€ 9,95
- pocketboek **BIGGLES EN DE PECHVOGEL**	€ 9,95
- pocketboek **BIGGLES IN FRANKRIJK**	€ 9,95
- pocketboek **BIGGLES TREKT TEN STRIJDE**	€ 9,95
- pocketboek **WAPENBROEDERS**	€ 9,95
- **presentatiemap van Wapenbroeders**	€ 1,75
- pocketboek **GIMLET VAN DE COMMANDO'S**	€ 9,95
- pocketboek **BIGGLES EN DE VERDWENEN PILOOT** (A5 formaat, omnibus van tien korte verhalen)	€ 9,95
BIGGLES EN DE NIEUWE REKRUUT (A5 formaat, gebonden met stofomslag)	€ 14,95
- BNM special **MINNIE'S VUURDOOP** (A5 formaat, vervolg op nieuwe rekruut)	€ 3,95
- pocketboek **WORRALS VAN DE WAAF** (A5 formaat, eerste Nederlandstalige Worrals uitgave)	€ 9,95

I.B.A. BOOKSHOP

bookshop@biggles.nl

DE BOOKSHOP KOOPT EN VERKOOPT ZO BLIJFT BIGGLES BETAALBAAR

I.B.A. BOOKSHOP koopt en verkoopt Bigglesboeken voor leden tegen scherpe prijzen! Bent u geïnteresseerd, bel, schrijf of email de I.B.A. BOOKSHOP

B-serie; alle deeltjes op voorraad met uitzondering van B19, B32, B41 en B50.
J-serie; alle deeltjes op voorraad, **PJ-serie**; alle deeltjes op voorraad.
De Telg, "Biggles tart het hakenkruis". € 12,00.
WL, **De Keyser** en **Verba**; veel titels op voorraad, prijs tot € 2,50.
Born; zonder stofomslag, alle titels op voorraad, prijs tussen € 4 en € 6.
Born met stofomslag "Biggles vliegt naar Tibet", "Biggles in Afrika", "Biggles geheim agent" (met lichte schade), "Biggles in Spanje", "Biggles en Co", "Biggles in de jungle", "Biggles koerst west", prijs tussen € 8 en € 20.
Vandersteen; strips, alle titels op voorraad, behalve nr. 8 "Operatie Spacefighter", 20 "De terugkeer van Hawk" en 21 "Het laatste konvooi", prijs tussen € 3 en € 9.
Semic Press; strips nrs. 1, 2, 3 en 4 leverbaar.
Biggles, De tijdreizigers, € 4, bibliotheek-exemplaar, € 3.Oude Biggles catalogus, uitgave jaar 2000, € 8,00.

En veel Engels materiaal.
Gebonden, Biggles, Gimlet en Worrals. Gelamineerd, met en zonder stofomslag, prijzen variërend van € 3,00 tot € 12,50. "Comrades in arms", zonder stofomslag, € 5,00.
Pockets per stuk € 2,00. Game-book, The secret night flyer, € 7,50

@ BIGGLES AIRMAIL SERVICE

Controleert u af en toe of wij uw meest recente adres wel hebben gekregen op info@biggles.nl. wanneer u nog steeds prijs stelt op deze speciale ledenservice waarmee u snel op de hoogte bent van belangrijk nieuws en nieuwe uitgaven? En voor wie voor het eerst wil gaan deelnemen aan deze gratis e-mail-berichten: een e-mail aan **pr@biggles.nl** is voldoende!

VERWACHT IN BIGGLES NEWS MAGAZINE NR. 166

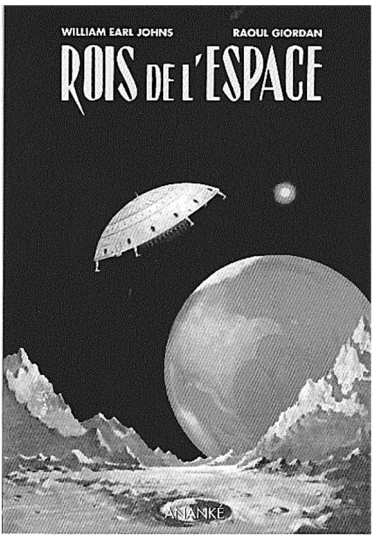
* **Sprouting your wings, W.E. Johns**
* Biggles in Spanje, deel 1
* Biggles combs his hair
* Auster en Dakota als cultureel erfgoed, deel 5

Verschijningsdatum juni 2019

Redfox (strips)
Flying Detective (1996) **€** 9,95
Biggles and the Battle of Britain (1995) **€** 9,95

Biggles Big Adventures **€** 24,95

NIEUW – NIEUW - NIEUW
Uitgeverij Ananke: Rois de l'Espace. Herdruk van Franstalige strip uit de jaren 70.
A5 formaat met kleurenomslag, strip in zwart/wit uitgevoerd. Oplage slechts 90 stuks en genummerd. **€** 22,95



FRANS, harde kaft: **ALLE TITELS NU SLECHTS**…….. **€** 2,50
Chappal Wadi, Roland Garros, Saint-Exupéry, Feu sur la Provence (2)
Les frêres Wright

Miklo Reeks Heritage (Frans) ALLE TITELS NU SLECHTS…….. **€** 2,50
3. Biggles Le vol du Condor (+ 2 korte strips)

Biggles présente (FR) **ALLE TITELS NU SLECHTS** **€** 2,50
3. Pierre Clostermann - Le Grand Cirque (1)
4 of 5. Pierre Clostermann - Le Grand Cirque (3)
7. Christian Mathelot - Titans du Pacifique
8. Daniel Chauvin – Hèritiers de Guynemer
9. Manuel Perales - Normandie-Niemen /1
10 Manuel Perales - Normandie-Niemen /2

DUITS (ComicPlus, zachte kaft): **ALLE TITELS NU SLECHTS**…….. **€** 2,50
Der gelbe Schwan, Piraten im Eismeer, Der Tanz der Spitfires, Der 13. Zahn des Teufels, Die Sammlung Stein, Chappal Wadi.

AUSTRALIE, CD-box met 6 cd's met het hoorspel 'Deal with a Pirate'. **€** 27,50

BIGGLES NEWS MAGAZINE ©, HET DRIEMAANDELIJKS PERIODIEK VAN DE **INTERNATIONAL BIGGLES ASSOCIATION** ©, DE VERENIGING VOOR LIEFHEBBERS EN VERZAMELAARS VAN HET WERK VAN DE ENGELSE OORLOGSVLIEGER, SCHRIJVER EN ILLUSTRATOR **CAPTAIN WILLIAM EARL JOHNS** (5 FEBRUARI 1893 - 21 JUNI 1968).

INTERNATIONAL BIGGLES ASSOCIATION

(Kamer van Koophandel Amsterdam nr. 40537213)
Valkenhof 22, 1761 HG Anna Paulowna
@: info@biggles.nl
websites: www.biggles.nl / www.biggles.eu / www.biggles.be
& shop.biggles.nl

I.B.A. JAARLIDMAATSCHAP NEDERLAND € 20,00 (AUTOMATISCHE INCASSO)
EUROPA € 23,00, BUITEN EUROPA € 25,50. JEUGDLEDEN: 50% KORTING.
VERVALDATUM CONTRIBUTIE 31 JANUARI JAARLIJKS. INSCHRIJFGELD EENMALIG € 2,25.
OPZEGGEN LIDMAATSCHAP: UITERLIJK 1 DECEMBER VOOR HET DAAROP VOLGEND JAAR.

ADVERTEREN IN BIGGLES NEWS MAGAZINE
OP TIJD VOOR 2019
OPVALLEND ADVERTEREN VOOR EEN PRIMA PRIJS
Dat kan voor een VERFRISSENDE prijs in zwart/wit en kleur
ondersteboven of achterstevoren u zegt het
OPMERKELIJK ADVERTEREN IN BIGGLES NEWS MAGAZINE
***vraag naar de mogelijkheden en prijzen op**
bnm@biggles.nl / penningmeester@biggles.nl

BIGGLES NEWS MAGAZINE

ISSN 0924-4492
© 2019 Uitgeverij I.B.A., Anna Paulowna
@: uitgeverij-iba@biggles.nl

productie: Dirk Edel
samenstelling: D. Edel / H.P. Meeuwis Pzn
@: bnm@biggles.nl

illustraties omslag:

voorkant: Frontispiece uit “Biggles buries a hatchet” van Stead
achterkant: Omslag-illustratie “Biggles buries a hatchet” van Stead
omslag ontwerp: Dirk Edel

drukkerij
FritsPrint
VORMGEVING • DRUKWERK • BUITENRECLAME • WEBSITES
De Marowijne 17, 1689 AR Zwaag
Telf. 0229 277200
info@fritsprint.nl
www.fritsprint.nl