

## Van Slooten pepermunt en suikerwerkfabriek



Nadat Biscuitfabriek Patria in 1933 en 1936 met succes twee grote luchtvaart-albums had uitgebracht, volgde snoepfabriek Van Slooten in Leeuwarden een jaar later dit voorbeeld, maar op veel bescheidener schaal. Met intervallen van twee jaar bracht Van Slooten drie albums uit met de eenvoudige titel "Luchtvaartalbum". Dit zijn alle drie goedkope oblong boekjes met slappe kافت en bindkoord.

Toen in december 1937 het eerste boekje uitgebracht werd, was er nog geen sprake van een vervolg. Op de tweede druk is achter de titel het Romeinse cijfer I toegevoegd en onder de VS reclame op de laatste pagina: "(Spaart ook de foto's van Serie 2 voor Luchtvaartalbum II)". Onder het voorwoord is het zelfde tekeningetje gebruikt als in deel II.

De eerste twee boekjes bevatten beknopte beschrijvingen bij de plaatjes, zoals de reclamealbums in de twintiger en dertiger jaren. Het derde album, dat nog werd uitgebracht in het oorlogsjaar 1941, heeft een doorlopende tekst gewijd aan de geschiedenis van de luchtvaart in het algemeen. Dit is geschreven door de bekende luchtvaartdeskundige C. van Steenderen, die in 1938 al een bijdrage leverde aan het luchtvaartalbum van de Nationale Lucifer Fabriek, en na de oorlog twee grote luchtvaartalbums schreef voor Niemeijer koffie en thee.

Het is zeer opmerkelijk dat Van Slooten in 1941 nog toestemming heeft gekregen om een album te publiceren, en dan nog wel over vliegtuigen. Eind 1941 verbood de bezetter alle reclame. Het voorwoord gaat hierop in.

*En zoo zijn wij dan tot ons derde luchtvaart-album gekomen. Want, ook al laat het vliegtuig zich onder de huidige omstandigheden niet van zijn prettigste zijde zien, de belangstelling voor alles wat de luchtvaart betreft, is onverflauwd. Immers, zoo min als de taak van de automobiel in de eerste plaats die van een gevechtswagen is, zoo min als de scheepvaart in de eerste plaats tot doel heeft als oorlogsmarine te fungeeren, zoo min ligt de toekomst der luchtvaart in de militaire vliegerij. Natuurlijk zullen er altijd militaire vliegtuigen zijn, zoo goed als er steeds militaire automobielen en schepen zullen zijn. De werkelijke waarde van al deze vervoermiddelen ligt echter in hun toepassing in vreedstijd, in het bevorderen van handel en nijverheid, in het bevorderen van het verkeer tusschen de volkeren en landen op aarde.*

*Wij hebben daarom besloten dit derde luchtvaart-album te wijden aan het luchtverkeer, dat ongetwijfeld na afloop van dezen oorlog weer zal opbloeien en in veel sterkere mate dan in de afgelopen twintig jaren, het verkeer ter zee en op het land zal aanvullen en ten deele vervangen.*

*Wij vertrouwen, dat dit album, evenals zijn beide voorgangers, de groote belangstelling zal hebben van de vele luchtvaart-enthousiasten in ons land!*

Het derde album is uiteraard in aanzienlijk kleinere aantallen uitgegeven, en complete exemplaren zijn zeldzaam.

Van Slooten overleefde de oorlog, maar heeft geen eigen albums meer uitgegeven. In 1954 nam het bedrijf deel aan een albumproject van de NS samen met beschuitfabriek Hooimeijer en puddingfabriek Polak, "De kilometerkampioen" (zie HOPS01). In de zestiger jaren kwam Van Slooten met de bekende "autodrop" met plaatjes van auto's.





## SLOO01 Luchtvaartalbum (I)

*Luchtvaartalbum (I), Voertuigen langs 's werelds wonderweg. Van Slooten's „V.S.” Pepermuntfabriek Leeuwarden. October 1937*

10 ongenummerde bladen, met 48 fotoplaatjes om in te plakken.

Prijs: 5 postzegels à 5 cent.

De eerste uitgave is zonder reeksnummer. De tweede uitgave is met toevoeging van een Romeinse I aan de titel en vermelding van het tweede album onderaan de laatste pagina.

### Kenmerken

Dit boekje van 25 x 17,2 cm, is vormgegeven zoals veel reclamealbums in de dertiger jaren van plaatjes dieren, groenten etc. met leerzame beschrijving. De vijf dubbelgevouwen bladen van dik grijs papier (bij de eerste druk met een blauw werkje), worden met een bindkoord bijeengehouden in een slappe kaft met leerpersing. Op de achterkant staat het logo van VS pepermunt zoals op de pagina hiervoor is afgebeeld.

De eerste pagina bevat een voorwoord en de laatste pagina reclame voor Van Slooten's 'medicinale' pepermunt, „zoo zuiver als goud”. Op de 18 binnenpagina's is steeds de rechterpagina gebruikt voor de plaatjes en de linkerpagina voor de bijbehorende beschrijvingen. De eerste zeven paren bladen hebben steeds 6 plaatjes en beschrijvingen. Om niet een leeg blad over te houden zijn de laatste 6 plaatjes en beschrijvingen verdeeld over twee bladen.

De 48 plaatjes van het kleine formaat ca. 55 x 45 mm inclusief ruime witrand, zijn gemaakt als echte glanzende zwart-wit foto's. In de afbeelding is linksonder in wit het nummer van het plaatje aangebracht. In de hoge witte onderrand is een korte aanduiding geprint in grote sjabloonletters. De meeste foto's zijn geleverd door de K.L.M.

### Voorwoord

*De ontwikkeling van de luchtvaart is er een van verbijsterende snelheid en het is daarom niet te verwonderen dat iemand, die niet met het vliegtuigwezen in min of meer regelmatig contact komt, de grootste moeite heeft om "bij" te blijven. Zeker, allen kennen we de beroemde, de gróóte namen uit de luchtvaarthistorie, namen van vliegtuigen en vliegers, van vorschers en pioniers, doch veel méer weten de meesten onzer niet. Wat, bijvoorbeeld, verstaat men onder „lucht-taxi"? Hoe is een Indië-vliegtuig ingericht? Hoe ziet een autogiro er uit? Wat was het eerste Duitse verkeersluchtschip? Wat is de lengte van een Fokker F 22 ? Welke type Fokker bracht den eersten passagier naar Indië ?*

*Bij de enorme en nog allerwegen groeiende belangstelling van jong en oud voor al wat met de luchtvaart verband houdt, doen vragen als bovenstaande zich elken dag voor. En niet ieder verheugt zich in het bezit van een „luchtvaart-archief", een verzameling van uit kranten of tijdschriften geknipte afbeeldingen van vliegtuigen, zoals wij aantreffen bij een jeugdigen vlieg-enthousiast, die in schoolschriften allerlei luchtvaart-wetenswaardigs had bijeengebracht. Deze verzameling bracht ons op de gedachte, een luchtvaart-album uit te geven met beschrijvingen en korte bijzonderheden van vliegtuigen. Dat daarbij den K.L.M.-toestellen een ruime plaats toeviel, zal niemand verbazen. Immers, de vooraanstaande plaats die Nederland op het gebied der wereldluchtvaart inneemt, danken wij den onversaagden pioniersarbeid van de K.L.M. en haar kranige piloten. Doch ook buitenlandsche vliegtuigen, zweefvliegtuigestellen en luchtschepen hadden de aandacht der samenstellers, die zich ten doel hebben gesteld, U in klein bestek en aan de hand van foto's eenigszins wegwijz te maken in wat er momenteel op motorkracht door het luchtruim jaagt.*

#### 48 De triomfeerende reus.

Op weg naar huis! De enorme LZ 127 op weg naar Frankfort a.d. Main, het vertrek en aankomststation der Duitse luchtschepen, waar in een geweldige luchtschepenhal van 281 x 55 x 60 M. de gevaarten kunnen worden nagezien, schoongemaakt en zoo noodig gerepareerd. Het ligt in de bedoeling om, zodra de nieuwe, reeds ontworpen LZ 130 gereed is, de „Graf Zeppelin" een welverdiende rust te geven, na honderden vliegtochten, in een rustigen ouden dag als opleidingsschip voor toekomstige luchtschipbemanningen.





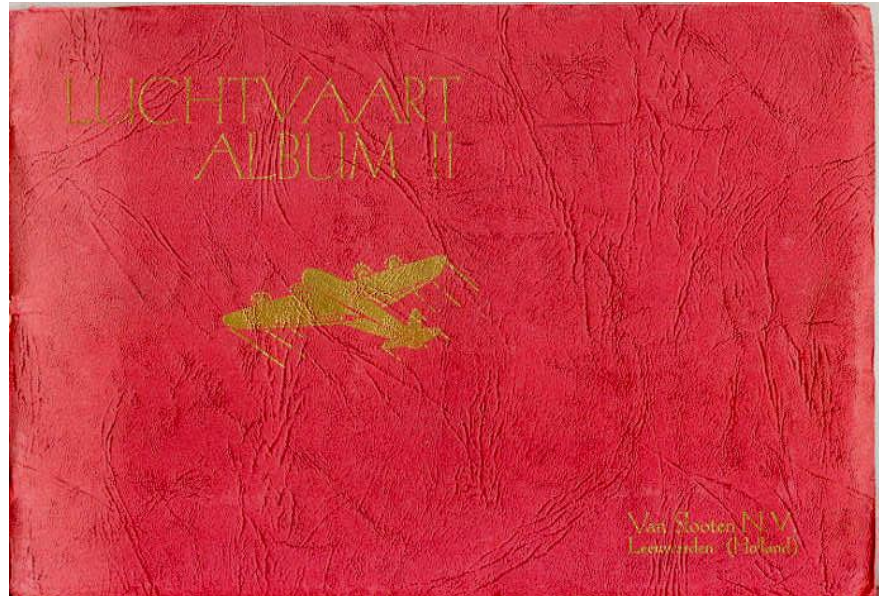
SLOO02

**Luchtvaartalbum II**

*Luchtvaartalbum II, Voertuigen langs 's werelds wonderweg. Van Slooten's „V.S.” Pepermuntfabriek Leeuwarden. Februari 1939*

10 ongenummerde bladen, met 48 fotoplaatjes om in te plakken.

Er is een kleine eerste druk van dit album met op de omslag een dikkere letter en een ander logo. Bij de tweede druk is dit gelijk gemaakt aan het eerste album, en in de advertentie op de laatste pagina is het verpleegsterkopje dat in alle advertenties gebruikt werd toegevoegd.

**Kenmerken**

Dit boekje is op dezelfde wijze vormgegeven als het eerste. De vijf dubbelgevouwen bladen van dik grijs papier met een blauw werkje, worden met een bindkoord bijeengehouden in een slappe kaft met leerpersing. De eerste pagina bevat een voorwoord waarin al gesproken wordt van "oorlogstoebereidselen". De laatste pagina bevat weer een reclame voor de VS pepermunt. Op de 18 binnenpagina's is steeds de rechterpagina gebruikt voor de plaatjes en de linkerpagina voor de bijbehorende beschrijvingen. De eerste vier bladen hebben afwisselend 5 en 6 plaatjes en beschrijvingen, daarna twee van 6 gevolgd door twee van 5, en tenslotte een van 4 plaatjes. De uitvoering van de 48 plaatjes is hetzelfde als in het eerste album.

**Inhoud**

In dit tweede deel wordt veel aandacht besteed aan "vliegboten" (vliegtuigen die op het water kunnen opstijgen en landen) en aan Nederlandse fabricaten. Bijvoorbeeld nummer 24, de Dornier Do.24, is een vliegboot ontworpen voor de Nederlandse marine voor de kustbewaking in de Oost Indische archipel; eerst in Duitsland geproduceerd, maar vervolgens in Nederland bij Aviolanda te Papendrecht samen met de scheepsbouwer Kon. Mij. „De Schelde" in Vlissingen. Ook is er in februari 1939 opmerkelijk veel aandacht voor gevechtsvliegtuigen. Er komen in dit deel ook een aantal Duitse vliegtuigen aan bod, duidelijk zichtbaar getooid met hakenkruizen.

De boekje bevat een getekend toestel, de Boeing «Yankee Clipper», met een fraaie tijdseigen impressie van Manhattan op de achtergrond.

Naast de verschillende typen vliegtuigen die weer de hoofdmoot uitmaken, zijn enkele nieuwigheden toegevoegd, met name plaatje 1 – de aërodynamische vernieuwing "Motorgondel met intrekbaar onderstel" – het promenadedek in een grote vliegboot (plaatje 40) en de cockpit van een "luxe-sportvliegtuig" van binnen (plaatje 43).

Opmerkelijk is de "Scheldemeeuw" van scheepsbouwer De Schelde, een eenpersoons houten watervliegtuigje voor de sportvlieger die dichtbij water woont, om "op mooie dagen en avonden veel plezier mee te beleven".

**39 Scheldemeeuw.**

Ons waterrijke land met zijn vele plassen, meren en rivieren leent zich bij uitstek tot de watervliegerij en dit bracht de Heer Slot, chef der afdeling Vliegtuigbouw der Kon. Mij. „De Schelde" te Vlissingen, ertoe, om een éénpersoons vliegbootje te bouwen, uitgerust met een 40 pk. luchtgekoelden motor. Boot en vleugels zijn van hout en iedere werf kan dit toestel onderhouden, resp. repareren. De afmetingen zijn gering, de spanwijdte is slechts 6.78 meter en de lengte niet meer dan 5.32 meter en het manoeuvreren op het water gaat zeer gemakkelijk. Ook in de lucht hanteert de machine prettig. Natuurlijk is dit vliegbootje niet bedoeld om groote tochten te maken, doch de sportvlieger, die dichtbij een water van voldoende afmetingen woont, zal er op mooie dagen en avonden veel plezier mee kunnen beleven.





SLOO03

**Luchtvaartalbum III**

*Luchtvaartalbum III, Luchtverkeer. Door C. van Steenderen. Van Slootens „V.S.” Pepermuntfabriek. Januari 1941*

10 ongenummerde bladen, met 48 fotoplaatjes om in te plakken.  
Prijs: 4 postzegels à 7½ cent.

**Kenmerken**

Dit boekje heeft anders dan de eerste twee doorlopende tekst. De vijf dubbele bladen van dik beige papier met een werkje, worden met een bindkoord bijeen gehouden in een slappe kaft met leerpersing. Zoals bij alle vooroorlogse lichtblauwe albums is de omslag meestal verbleekt.

Het eerste blad met blanco achterzijde bevat voorop een voorwoord. Het tweede blad bevat op de voorkant een simpele tekening en de subtitel “Luchtverkeer”, daarna volgen 15 tekstpagina’s met de plaatjes in de marge. De voorlaatste pagina bevat reclame voor “medicinale VS pepermint. Zuiver als goud !”, en de laatste pagina het VS logo zoals afgebeeld op de achterkant van alle drie de boekjes.

De uitvoering van de 48 plaatjes is hetzelfde als in de twee voorgaande albums. Veel foto’s zijn afkomstig uit het archief van Van Steenderen.

**Inhoud**

De schrijver Van Steenderen was een groot deskundige op het gebied van vliegtuigbouw. In 1938 leverde hij al een bijdrage aan het eerste Nederlandse luchtvaartalbum uitgebracht door de Nationale Lucifersfabriek, geschreven door de bekende vlieger-publicist Bert Prinsen Geerligts. Na de oorlog schreef hij twee grote luchtvaartalbums voor Niemeijer koffie en thee.

Van Steenderen begint zijn boeiende ooggetuigenverslag in 1919: “De oorlog was voorbij, men kon weer denken aan opbouwend werk. Duizenden jonge mannen hadden leeren vliegen, waren als monteur, als technisch officier bij de luchtmachten werkzaam geweest. Duizenden vliegtuigen waren overbodig geworden.” Zo verhaalt hij hoe vanuit de “oude oorlogskisten” de burgerluchtvaart ontwikkelde.

De enkeling die, ondanks de hevige protesten van vrouw en kinderen, mitsgaders andere familieleden, kennissen en goedmeenende lieden, zijn „leven waagde bij zoo’n vlucht, kwam weliswaar zeer enthousiast op de aarde terug als „luchtheld”, doch bleef daarna, op een zeer enkele uitzondering na, verre van het vliegtuig. Want ieder comfort ontbrak. .... De inrichting der vliegvelden was primitief, de vliegtuigen waren primitief en een verstandig mens nam de trein. Niemand kon hem hierin ongelijk geven. „Geen nood”, zeiden de mensen der verkeersvliegerij „als de passagiers bang zijn voor een beetje kou en nattigheid, zullen wij hen een dak boven hun hoofd geven”. En zij bouwden hun open verkenneren om en voorzagen den waarnemerscockpit van een opklapbaar dak met ruiten. Dat was een hele verbetering; je zat tenminste droog en uit de tocht. Maar het gebrek aan voldoende beenruimte bleef, er was nog steeds geen ruimte voor het bergen van een handtasch, zoodat de toeloop van passagiers maar weinig groter werd.

Onder andere Fokker zag in dat er nieuwe typen vliegtuigen moesten komen voor de burgerluchtvaart. Dit hele verhaal is verder gewijd aan de ontwikkeling die de burgerluchtvaart tot WOII doormaakte. Maar het gebrek aan beenruimte is driekwart eeuw later nog steeds heel herkenbaar.

Het boek eindigt met een toekomstvisie.

Iedere voorspelling is gewaagd, het staat echter wel vast, dat deze oorlog slechts tijdelijk een remmende invloed kan hebben op de verdere ontwikkeling van het luchtverkeer en, dat we over enkele jaren zonder tussenlanding naar Batavia zullen vliegen (plaatje 48), New York in een uur of twaalf zullen kunnen bereiken. De achter ons liggende twintig jaren zijn te beschouwen als pioniersjaren, waarin tal van problemen zijn opgelost en waardoor wij in staat zullen zijn in de toekomst een werkelijk wereld-luchtverkeer te bedrijven. Het is te hopen, dat wij niet al te lang zullen behoeven te wachten om met dit opbouwende werk te kunnen beginnen.



*Een toekomstvisie van Nederlandse bodem*