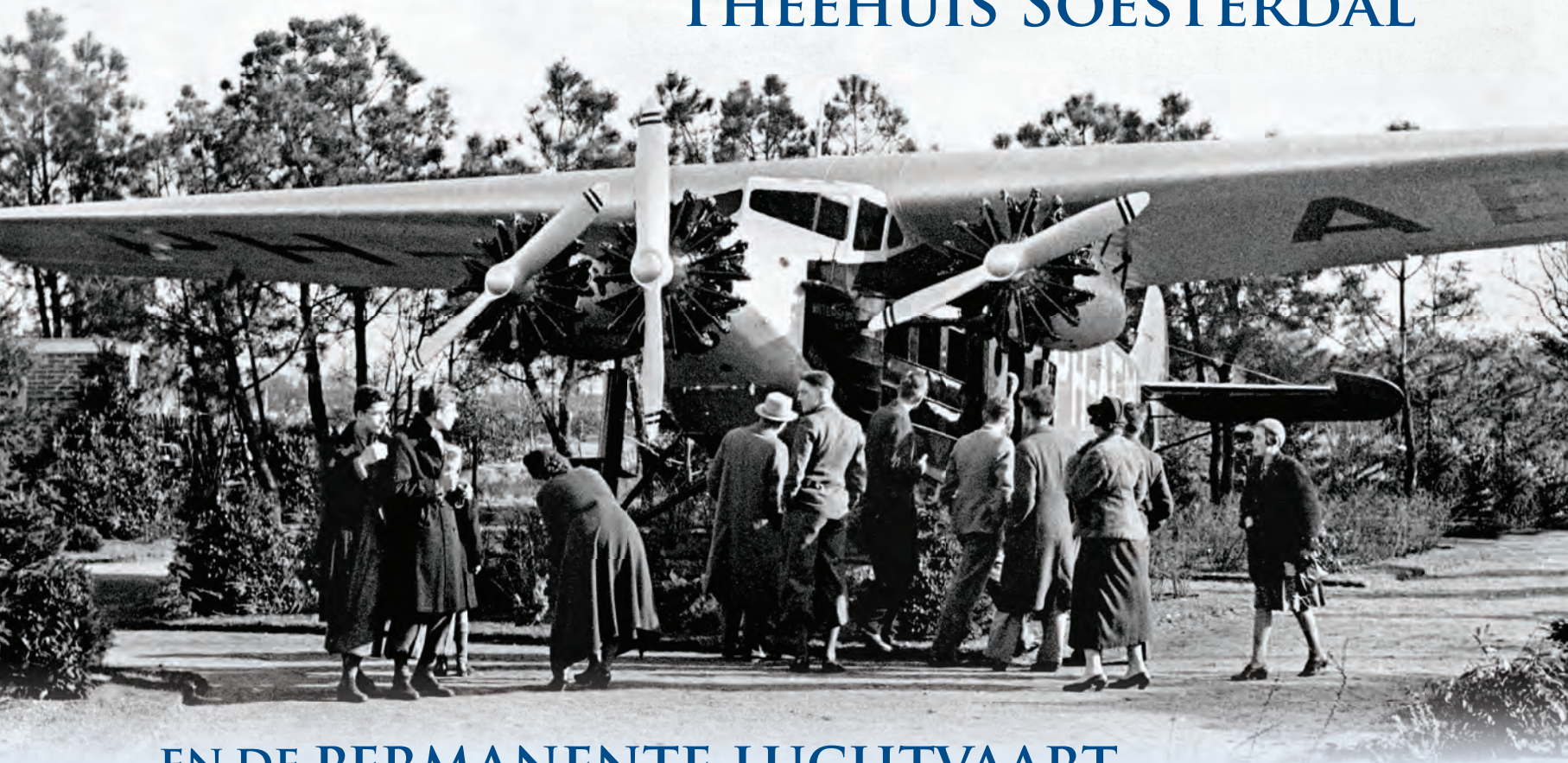


VLIEGKAMP SOESTERBERG THEEHUIS SOESTERDAL

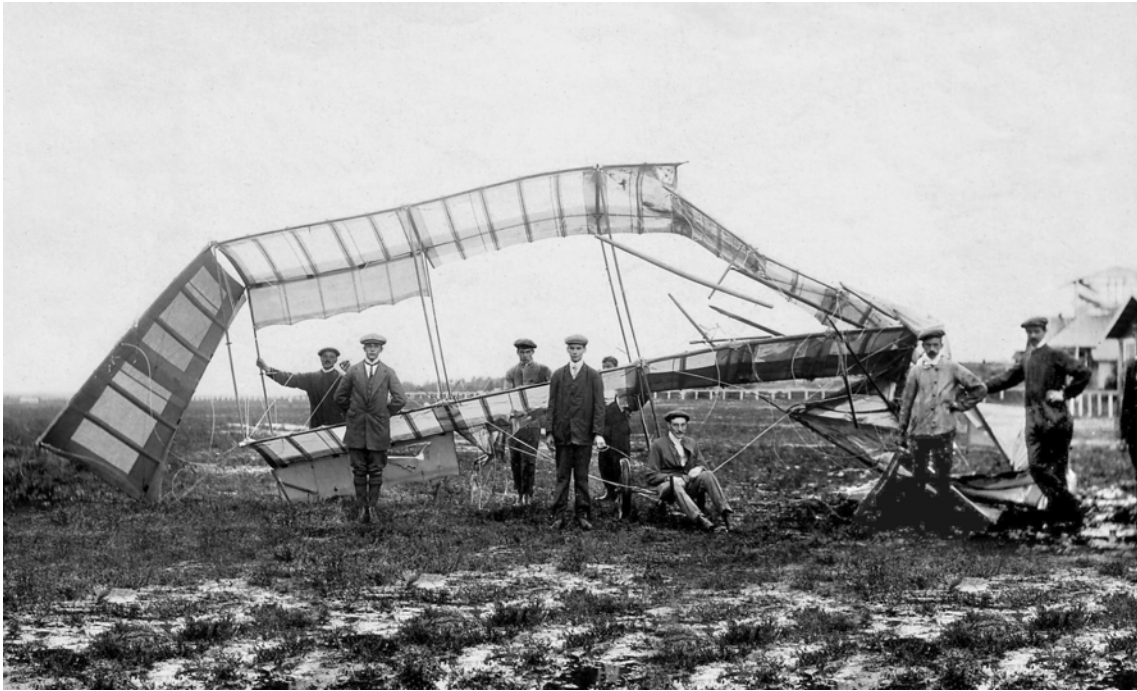


EN DE PERMANENTE LUCHTVAART- TENTOONSTELLINGEN OP SOESTERBERG



Theehuis Soesterdal > Avio Resto > Luchtmacht Museum > Militair Luchtvaart Museum > Nationaal Militair Museum

Dik Top



[11] Volgens een aantekening met potlood achter op deze foto: 'Wijnmalen, Gnôme Pinksteren 1910'. Dit lijkt onwaarschijnlijk 'vroeg', maar wel een feit is dat het restaurant van Verwey & Lugard op deze foto nog geheel ontbreekt – net zoals de motor van de vliegmachine. (DT)

is vaag het eerste gebouwtje te zien dat Verwey & Lugard er lieten bouwen als showroom. [11]

Het officiële vliegseizoen 1911 werd op 13 mei geopend met een kanonschot. Een tweede kanonschot kondigde de aankomst aan van het trammetje uit Den Dolder over de trambaan die kort daarvoor in de loop van een paar weken was aangelegd. Een groot restaurant was in aanbouw, maar het

dak was nog niet aangebracht. [12] Grote vliegdemostratiën volgden op 21 mei en op Hemelvaartsdag 25 mei met deelname van bekende buitenlanders. Behalve de Franse aviateurs Legagneux en Hanriot traden vooral de Belgen Fernand Verschaeve en Jules Tyck aan voor het geven van demonstraties. [13] Het formidabele restaurant naast de showroom kwam ondertussen gereed. (zie afb. 45.1) Het weer zat de MvL



[12] In mei 1911 begon het Fiat-trammetje van Den Dolder naar het vlieggebeuren te rijden. Het restaurant was al in gebruik, maar alleen de benedenverdieping ervan. (DT)



[13] Het waren in deze tijd vooral Belgen die in Nederland hun hals waagden in de vliegspor. Verschaeve staat klaar voor de start met waarschijnlijk mevrouw Koolhoven als passagier. (RdS)

C.1 [45.1]. De leskisten S.2 werden in 1922 besteld en kwamen het jaar daarop. De in 1922 opgerichte Nationale Vliegtuig Industrie (N.V.I.) in Den Haag probeerde de hegemonie van Fokker te doorbreken en demonstreerde reeds dat jaar op Soesterberg het lesvliegtuig C.II dat in 1921 door Joop Carley als L.II op het Vliegveld Ede was gebouwd. [45.2]. Dit toestel

werd ondanks goede vliegeigenschappen niet gekocht. Hetzelfde lot onderging de verbeterde Carley C.III, ondanks dat zowel Van Heyst als Jongbloed er gunstig over oordeelden. [45.3] Fokker had inmiddels op Soesterberg te vaste voeten aan en boven de grond. De S.2's werden vanaf 1924 afgelost door de solide S.4's. Deze vlogen aanvankelijk met rotatiemotoren van



[45.1] De tweepersoons Fokker C.1 diende als overgangs-lesvliegtuig en als verkenner. Fokker mocht er in 1919 65 leveren. Vier exemplaren staan aangetreden voor de loodsen uit de tijd van Verwey & Lugard. Achter het vroegere restaurant is de soldatenkazerne verrezen. (NIMH)



[45.2] De Carley C.II die door de NVI werd aangeboden en op Soesterberg getest. (NIMH)



[45.3] Ook de Carley C.III van de NVI moest het afleggen tegen de S.2 van Fokker. Deze Carley staat hier voor hangar 14, met daarin een paar Spijker V.2's. (NIMH)



[118] Gerhard Sandberg en Daan Lambermont lieten allebei met een Fokker D.16 staaltjes van hogeschoolvliegen zien. (NIMH)



[119] Een schijnaanval op een gronddoel met een serie C.5's. (NIMH)



[120] Soesterdal beleefde een van de drukste dagen. (NIMH)



[121] De parkeerplaats bij Soesterdal herbergde veel autobussen. Rechts het zomerpaviljoen van Couturier en een speciaal voor dit evenement opgezette tent. (NIMH)

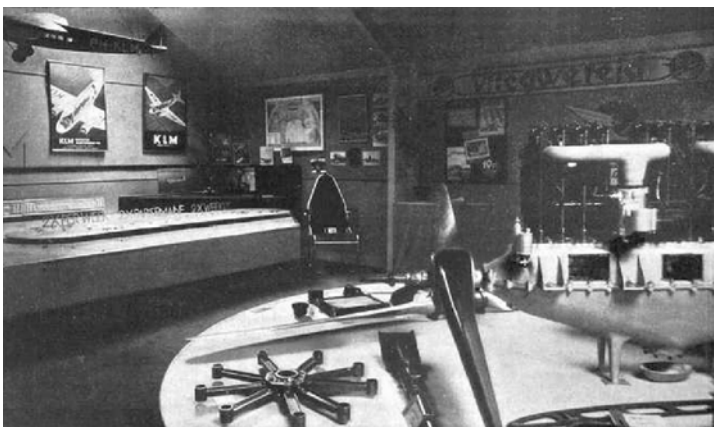


[122] De pas aan de KLM geleverde Fokker F.36 trok ook veel aandacht. Anthony Fokker zelf gaf tekst en uitleg bij zijn reusachtige vliegtuig, aan onder anderen minister Colijn. (NIMH)



[161.2] Voor de Koolhoven F.K.51 nr. 10 twee vliegers in volle uitrusting, compleet met parachute. (via Peter Knippels)

Poelman en Van Gemenen begeleidden het vliegtuig met ieder een jachtpatrouille. Deze gebeurtenis was vanaf de Batenburglaan en Soesterdal te zien, maar er was die dag niet veel publiek omdat er geen ruchtbaarheid aan was gegeven.



[162] Toen de expositie van Soesterdal na de winter werd heropend, was het een en ander gedaan om de aantrekkelijkheid te verhogen. (Vliegwereld 25 maart 1937)

1937 – Reisdoel voor toeristen uit heel Nederland

Het Theehuis werd dit seizoen heropend op 25 maart, drie dagen vóór Eerste Paasdag. Het tijdschrift *Vliegwereld* gaf er bericht over met onder meer enige dichtregels: *‘Waar je duizend luchtvaartvragen over dit en over dat, snel beantwoord, zonder klagen, worden tot een kostbare schat.’* [162]

Fokker had in november 1936 met de nieuwe en revolutionaire jachtkruiser G.1 grote sensatie veroorzaakt op de internationale *Luchtvaartsalon* in Parijs. Dit vliegtuig kreeg al voordat het de lucht in ging door allerlei persberichten over zijn bijzondere uiterlijk, zware bewapening en verwachte hoge prestaties ook in Nederland grote bekendheid. De G.1 had vervolgens op 16 maart 1937 op het Vliegveld Welschap van Eindhoven zijn luchtdoop ondergaan. Voor deze gelegenheid bij mooi weer was zelfs een eskader Fokker D.16's onder commando van Van Weerden Poelman naar Eindhoven gevlogen. Op 13 april landde deze G.1 met de tijdelijke fabrieksregistratie X-2 op Soesterberg, met invlieger Meinecke. De commandant van de Vliegschool kapitein Willem van Gemenen ging op 14 april als eerste met dit toestel de lucht in. Zijn commentaar



[241.2] *In dezelfde woning links Friedrich Ehlebracht en Richard Götz. Midden met sigaar Eymael, wel militair, maar hier niet in uniform. (Friedrich Ehlebracht)*

tegenover, op Paltzerweg 1. (zie afb. 40) De stalen hangar 23, dicht tegen de Paltzerweg en vlak naast de woning van de vroegere commandanten, stond ook in de weg. Deze werd afgebroken en opnieuw opgezet aan de overkant van de Banningstraat, dicht tegen het Soester Hoogt aan. Hermann Göring in hoogst eigen persoon bezocht *Fliegerhorst Soesterberg* op 16 oktober 1940. [242]



[242] *Hermann Göring legde een officieel bezoek af aan de Fliegerhorst Soesterberg op 16 oktober 1940, om de mannen van zijn Luftwaffe te belonen en verder moed in te spreken. Zijn titel was niet minder dan Reichsmarschall des Grossdeutschen Reiches und Oberbefehlshaber der Luftwaffe. (Klaus Born)*

Ondanks talloze kleine luchtaanvallen vielen er in het dorp Soesterberg heel weinig bommen. De eerste klap trof slager R.J. van Lierop die zijn winkel en woning had op Postweg

39. In de avond van vrijdag 15 november 1941 liet een Bristol Blenheim die in Duitse zoeklichten was gevangen zijn bommen dadelijk vallen om veilig weg te kunnen komen [243.1 en 243.2]. Niet alleen veranderde het pand van de slager in een ruïne, zijn vrouw liep lichte verwondingen op en zijn dochtertje Corrie van vier jaar werd zwaar gewond onder het puin gevonden. De Duitse *Gefreiter* Karstens rende met het zwaar gewonde meisje naar de woning van Gijs Tammer op Postweg 23, maar haar leven kon niet worden gered.

Couturier verhuisde in januari 1942 met zijn gezin van Verlengde Postweg 100 naar nummer 72. Daar had eerder W.E.Ch. Henriks gewoond, die boekhouder was op het Vliegkamp. Van Zadelhoff overleed op 10 maart 1943.

In deze tijd werden successievelijk ook alle huizen aan de Sportweg, de Sportdwarsweg en de Verlengde Tempellaan afgebroken. Voor al dit sloopwerk waren de mannen van de *Bauleitung* verantwoordelijk, veelal Nederlanders die voor de Duitsers werkten en goed werden betaald. Per straat ver-



[243.1 en 243.2] *De eerste Britse bommen troffen de woning en winkel van slager Ruderius van Lierop op Postweg 39 en lieten een complete puinhoop achter. Zijn dochtertje Corrie overleefde dit niet. (R.E.W. Lans)*



Verdere lotgevallen van de vliegtuigen van prins Bernhard

(1) De Sentinel PH-PBB had vanaf 1956 een serie verschillende eigenaren, onder wie Schreiner & Co. Deze werd in 1967 verkocht naar België en werd daar OO-PBB. Aero Pan gebruikte hem voor lucht reclame. Met financiële steun van Martin Schröder werd de Sentinel in oktober 1989 teruggekocht. [276.1] Op 3 mei 1990 vloog prins Bernhard er weer mee als PH-PBB en met de originele beschildering. [276.2] Daarna werd dit vliegtuig eigendom van de Dutch Dakota Association.



[276.1 en 2] De PH-PBB vloog een tijd in België als OO-PBB, later weer in Nederland en uiteindelijk opnieuw met de registratie en de kleuren uit zijn Soesterbergse tijd. (JZ)

(2) Volgens *Vliegwereld* waren er al in februari 1947 onderhandelingen met Westminster Airways over verkoop van de Siebel PH-NAV, maar eind oktober dat jaar werd deze verkocht naar Spanje, werd daar in mei 1948 EC-ADB en verongelukte op 18 juni dat jaar doordat een motor in brand vloog.

(3) De Messerschmitt Taifun PH-PBC werd in maart 1954 verkocht aan Schreiner & Co. In oktober 1956 ging de Me 108 naar Duitsland er werd daar D-EHAF. Maar in de zomer van 1958 werd deze gebruikt in de film 'Operation Amsterdam', geschilderd in de kleuren van de *Luftwaffe*. In deze gedaante stond het toestel op 23 juli 1958 op het Vliegveld Hilversum.

(4) De Siebel PH-NLL werd in februari 1953 ingezet bij de watersnoodramp. [277.1] In 1964 gekocht door J. van Staverden en figureerde sindsdien op het Vliegveld Hilversum [277.2] Na enige tijd werd dit interessante vliegtuig voorzien van grote letters SKYLIGHT op zijn romp en oranje vleugeltips en kielvakken. Het toestel werd op den duur met verf besmeurd en kaalgeplukt door jongeren. Uiteindelijk verschoot.



[277.1] De Siebel Si 204 1B werd onder meer gebruikt tijdens de watersnood in 1953. Gefotografeerd op Schiphol in december 1963. (JZ)



[277.2] Een jaar later werd dit toestel aangetroffen op het Vliegveld Hilversum, wegens vernielzucht in een slechte staat. Het werd kort daarna gesloopt. (JZ)



[299] *De Viking G-AGRU werd met een steun onder zijn staart opgesteld op de vroegere tennisbaan. Dit bijzondere café trok vanaf het begin veel bezoekers. Foto gemaakt op koninginndag 30 april 1965. (JZ)*

een realistische manier beleven hoe het was om aan boord van een vliegmachine te worden bediend door de charmante stewardess Carla van den Akker uit Zeist. [300] Het recept was koffie met gebak, geen alcohol. In de *Soester Courant* van 27 maart verscheen de mededeling dat Bouvy een verzoek had ingediend voor verlening van Verlof B voor het vliegtuig bij het perceel Amersfoortsestraat 124, en dat tegen het verstrekken van deze vergunning protest ingediend kon worden.

Bouvy arrangeerde onder meer bijeenkomsten om zijn bedrijf nog nauwer bij de luchtvaart te betrekken. In mei 1964 nodigde hij de Koninklijke Vereniging De Luchtmacht uit samen met pionier George Koppen die in oktober 1927 zijn legendarische retourvlucht met post naar Batavia had gemaakt. Deze oud-Soesterberger vertelde in een voordracht uitgebreid over de doorlopende pech die hij en zijn mannen tijdens die marathontocht hadden ondervonden.

Reeds in januari kwamen bij de gemeente Soest de eerste klachten binnen over het bedrijf van Bouvy dat werd vermeld als *Chanair Club*. Omwonenden ondervonden last van de drukte en hadden hierover een brief gestuurd. Gemeenteraadslid Pieren maakte zich zorgen over het feit dat de aandacht van passerende automobilisten door het grote vliegtuig kon worden afgeleid en vreesde daarom voor verkeersongelukken. De gemeentelijke autoriteiten konden hier niets tegen inbrengen, omdat de Provinciale Staten toestem-

ming voor de plaatsing van het vliegtuig hadden verleend.

John's huwelijk met Dicky was op 7 september 1965 geëindigd in een scheiding. Op 18 maart 1966 ging hij in Zeist een nieuw huwelijk aan met Carolina (Carla) Reinira van den



[300] *In de begintijd werden in het vliegtuig alleen drankjes geserveerd. Voor maaltijden moest men zijn in het restaurant van 't Olde Jagthuus. (Avio Resto)*

passagiersvliegtuig Koolhoven F.K.50A. Ook vliegtuigen van de *Luftwaffe* die in Nederland waren achtergebleven, gingen naar de sloper. De neus van de Fokker T.9 had nog op Soesterberg gestaan in een tent van de expositie in 1952!

Als gevolg van deze uitermate kortzichtige politiek telde de collectie van het museum de eerste jaren – afgezien van de eerder genoemde Fokker C.5 nr. 618 die een aantal jaren onderdeel was geweest van het NLM op Schiphol – uitsluitend uit in het buitenland gebouwde vliegtuigen van voor 1945, [326] in totaal rond de vijftien toestellen, waaronder beroemdheden zoals een Supermarine Spitfire, een North American Mustang, een Avro Anson en een De Havilland Tiger Moth, benevens enige van de eerste door de KLu gebruikte straaljagers: Gloster Meteors Mk.4 en



[326] De Fokker C.5 (C.6) nr. 618 had eerder in het NLM op Schiphol gestaan. (JZ september 1970)

Mk.8 en een Hawker Hunter F.4. [327.1 t/m 327.6] De Meteors Mk.8 en de Hunter waren door Fokker gebouwd, in aantallen van respectievelijk 330 en 460 exemplaren. Soms werden toestellen uitgewisseld met vliegtuigen die in opslag stonden op de vliegbases Gilze-Rijen en Woensdrecht. Een belangrijk onderdeel van het museum werd gevormd door de documentatie-afdeling met veel foto-materiaal. Het eerste jaar na de opening hadden 63.000 personen het Luchtmacht Museum bezocht.

Een interessante aanwinst werd de North American B-25 Mitchell. Deze veteraan was tijdens de zogenaamde *politie acties* gebruikt door de ML-KNIL en daarna door de Indonesische luchtmacht AURI. Vervolgens had deze bommenwerper vijf jaar werkeloos op het Vliegveld Andir op Java gestaan. Toen prins Bernhard begin jaren zeventig een



[327.1] Een beroemdheid uit de Tweede Wereldoorlog, de Supermarine Spitfire H-1 van de LSK. (NMM)



[327.2] Al even beroemd was de North American P-51 Mustang. (JZ september 1970)



[327.3] Deze Avro Anson werd ook onderdeel van de collectie van het Luchtmacht Museum. Deze was niet van het type dat begin jaren vijftig op Soesterberg werd gebruikt. Rechts generaal H. Schaper die al voor de oorlog militair vlieger was. (NIMH)



Het imponerende gebouw waarin sinds 14 december 2014 het Nationaal Militair Museum is gehuisvest. Ondanks de grote afmetingen is er voor vliegtuigen veel te weinig plaats. De 'toren' mocht niet hoger worden dan 33 meter. (HvB)