

## N.V. "VAN MEEL'S VLIEGTUIGENFABRIEK"

- J. Sas -

*Uit: V.V.O.F. Mededelingenblad Nr. 1 van april 1986, blz. 7 – 8 en 13 - 14.*

Hoewel menig Nederlander erom zou durven wedden dat Fokker de eerste en enige vliegtuigenfabriek is, is dat toch niet juist. Werd Fokker op 21 juli 1919 opgericht als de N.V. Nederlandsche Vliegtuigenfabriek, reeds zes jaar eerder, op 12 juni 1913, werd voor notaris Frans L. Hartong te Rotterdam de acte van oprichting verleden voor de N.V. "Van Meel's Vliegtuigenfabriek", gevestigd te Soesterberg. Directeur was de heer Marinus van Meel, een van onze grote luchtvaartpioniers.

De heer Van Meel, van oorsprong afkomstig uit de kaashandel, was in 1910 getuige van een vlucht van de beroemde Jan Olieslagers en was in een klap bezeten van vliegen.

Hij vertrok naar Frankrijk, leerde daar vliegen bij Henri Farman, die hem ook zijn eerste toestel leverde voor de som van Gfrs 28.000,— (f 14.000,—). Op 9 mei 1911 was hij de eerste Nederlander die het verzaard vliegbrevet haalde en in hetzelfde jaar deed hij, als vaandrig in dienst van het Nederlandsche leger, met dit toestel succesvol mee aan leger manoeuvres in Nederland. In de winter van 1912 op 1913 crashte hij met dit toestel, maar bracht het er zonder kleerscheuren van af.

Hierna begon hij zelf een toestel te bouwen, de later befaamde "Brik". Het was wel gebaseerd op de Farman, maar "op gevoel" bracht hij een aantal verbeteringen aan. Hij slaagde erin het toestel twee maanden later al succesvol de lucht in te krijgen, wat een record betekende. Het toestel was voorzien van een 7-cilinder 50 pk Gnôme-motor en haalde bijna 100 km per uur, tegen 80 voor de Farman. Ook was het hoogtebereik groter en er werd een erkend hoogterecord van 1800 m mee gehaald. Bij zo'n rotatiemotor was de kruk vast gemonteerd en draaiden cilinders en carter eromheen. Door dit snelle draaien werden de cilinders gekoeld. Het was een zeer lichte motor, ongeveer 1½ kg per pk geleverd vermogen. Smering vond plaats met wonderolie, omdat deze olie de met rubber geïmpregneerde linnen bekleding van draag- en stuurvlakken niet aantastte. Dat dit wel belangrijk was blijkt wel uit het volgende. De Gnôme gebruikte maar liefst 10 liter olie per uur, maar daarvan werd slechts 15 % werkelijk gebruikt voor smering, de rest werd naar buiten geslingerd, zodat werkelijk alles droop van de stinkende olie.

Ondanks al deze successen op vlieggebied bleef Van Meel in Soesterberg wel kampen met financiële problemen en zag zich soms gedwongen deurwaarders echt te "ontvluchten", door met zijn Brik het luchtruim te kiezen. Met allerlei schone beloften (die overigens later keurig werden nagekomen) slaagde hij er toch in verder te komen.

Om financieel sterker te worden besloot hij tot oprichting van de N.V. "Van Meel's Vliegtuigenfabriek", met een kapitaal van f 500.000,—. Een tussen deze vennootschap en het Ministerie van Oorlog op 20 april 1914 gesloten contract tot levering van een vliegtuig aan de Luchtvaartafdeling van het leger is in origineel bewaard gebleven. De bepalingen van het contract logen er niet om: het toestel moest 10 dagen later bedrijfsvaardig zijn; het moest zijn een tweepersoons tweedekker met een dubbele besturing (lesmachine), spanwijdte 16 m, lengte 11 m, hoogte 3½ m, inhoud benzinetank 65 liter, olietank 28 liter (let op de verhouding). De luchtvaartafdeling zou zorgen voor levering van een 60 pk Gnôme-motor en voor een toerenteller, barometer en kompas (dit laatste is nog te bezichtigen in het luchtvaartmuseum te Schiphol). Er moesten twee proefvluchten mee worden gehouden: bij de eerste diende binnen 20 minuten een hoogte van 500 m te worden bereikt, bij de tweede moesten binnen 10 minuten op een hoogte van 50 m vier rechtse en vier linkse bochten worden beschreven. De machine moest binnen 100 m los zijn en een landingsuitloop hebben van 75 m. Als aan deze vereisten werd voldaan zou de koopsom van f 4.100,—(!) worden uitbetaald.

We mogen rustig aannemen dat bij het tekenen van dit contract het toestel al voor het grootste deel klaar heeft gestaan, want anders had Van Meel zeker niet zijn handtekening onder dit contract hebben geplaatst.

Het bleek al gauw dat het rijk zich niet erg aan de bepalingen hield: de motor en instrumenten zouden uiterlijk 15 april 1914 (dus voor het sluiten van het contract !!) aan Van Meel worden overhandigd; dit

gebeurde echter op 30 april, waardoor Van Meel ook twee weken respijt kreeg. Op 3 mei werd het toestel officieus geprobeerd, maar de proefvlucht mislukte en het toestel werd licht beschadigd.



Op 14 mei was Van Meel gereed om te vliegen, door de slechte weersomstandigheden kon hij echter pas op 22 mei de lucht in. Deze eerste officiële proef mislukte, maar het toestel werd niet beschadigd. Een tweede poging op dezelfde dag mislukte eveneens en opnieuw lagen Van Meel en zijn timmerman J. van Dooren (overigens zijn enige personeelslid) met het toestel in de hei van Soesterberg. Volgens het contract moest hij nu binnen 14 dagen een wel geslaagde vlucht maken. Omdat beide pogingen op één dag hadden plaatsgevonden telden ze voor één en had Van Meel dus nog recht op een herkansing. Na het aanbrengen van een aantal wijzigingen waagt hij op 13 juni opnieuw een poging en dit keer slaagt hij met vlag en wimpel.

Gesterkt door dit succes bouwde hij hierna nog een versie van de Brik met drijvers, bestemd voor de Marine. Ook hiermede gaf hij diverse geslaagde demonstraties, tot het in Rotterdam mis ging en hij ten gevolge van slecht weer in de Maas dook. Weliswaar werd hij er heelhuids uitgevist, maar toch betekende deze gebeurtenis min of meer het einde van zijn carrière als vliegtuigbouwer en net als zijn Brik verdween Van Meel's Vliegtuigenfabriek "ins Blaue hinein".

Natuurlijk zal ook de zuinige opstelling van de overheid, waar men nog steeds maar weinig zag in de vliegerij, wel eenigzins hebben bijgedragen tot zijn besluit. Eind 1917 ging hij op reis naar de Verenigde Staten, om daar eens zijn licht op te steken over de luchtvaart, maar ook daar was toen nog weinig belangstelling. Dit veranderde pas sterk na de geslaagde vlucht van Lindbergh in 1927. Van Meel begaf zich nu in de kolenhandel en de scheepvaart en wederom succesvol.

Op 77-jarige leeftijd is deze pionier van onze luchtvaart overleden, na een zeer kleurrijk te noemen loopbaan.

Bewerkt naar gegevens uit "50 Jaar Luchtmacht" uit de collectie van de heer H.W. Gunst en van het Militaire Luchtvaart Museum in Soesterberg

*Hieronder volgt meer informatie over deze maatschappij uit V.V.O.F. Mededelingenblad Nr. 2 van maart 2013*

# VAN MEEL'S VLIEGTUIGENENFABRIEK

gevestigd te Soesterberg

- Roelof Oosten -

*Uit: V.V.O.F. Mededelingenblad Nr. 2 van maart 2013, p. 5-7.*

In de jaren vóór de Eerste Wereldoorlog werd veel geëxperimenteerd op het gebied van de luchtvaart. In 1910 koopt het automobielbedrijf Verwey & Lugard uit Den Haag een terrein van 300 ha bij Soesterberg. De bedoeling is daar vliegmachines te fabriceren en vliegdemostraties te houden. Daarvoor werd in dat jaar opgericht de Maatschappij voor Luchtvaart. Er kwamen echter weinig bestellingen binnen en in 1912 ging de maatschappij failliet.

De Haagsche Courant van 23-11-1912 schrijft het volgende:

Het gewezen vliegterrein van de heeren Verwey en Lucard (zefoutje) met omliggenden grond te Soesterberg, waar op dit oogenblik onder leiding van den militairen vlieger, luitenant van Meel, drie officieren de heeren van Heyst, Coblijn en Versteegh, vliegen, zal met de geheele inrichting, door het Rijk worden overgenomen. Dit terrein zal dus in de toekomst het militaire vliegveld van Nederland worden, meldt "de Kampioen".



Prentkaart Vliegveld Soesterberg met ingemonteerde vliegtuigjes uit 1925.

Een werknemer, Marinus van Meel, startte vervolgens zelf een fabriek. Marinus wordt geboren op 28 november 1880. Na zijn schoolopleiding begint hij in de kaashandel. Door het zien van vliegdemostraties in 1910 wordt hij enthousiast voor de luchtvaart. Hij volgt een technische opleiding bij een vliegschool in België en haalt in 1911 bij een vliegschool van Farman in Frankrijk als eerste Nederlander zijn vliegbrevet. Hij koopt meteen een Farman vliegtuig.

Hij komt vervolgens terecht bij Verwey & Lugard/Maatschappij voor Luchtvaart. Daar bouwt hij een verbeterde versie van de Farman, een anderhalfdekker. In 1912 bouwt hij een verbeterde Farman tweedekker.

In 1913, de Maatschappij voor Luchtvaart is inmiddels failliet, bouwt Van Meel zijn beroemde Brik, een éénpersoons vliegtuig. De Militaire Luchtvaartafdeling (LVA) huurt dit toestel voor f 25,- per dag en koopt het later voor f 3.500,-. Het is daarmee het eerste militaire vliegtuig van Nederland. Een volgend toestel wordt uitgerust met drijvers en wordt de Waterbrik genoemd.

Om kapitaal aan te trekken voor commerciële productie van vliegtuigen, richt Marinus samen met zijn broer J.J.A. van Meel de "N.V. Van Meel's Vliegtuigenfabriek" op. Het kapitaal bedraagt f 500.000,-, verdeeld in aandelen van f 1000,-. Er wordt f 150.000,- geplaatst.

Er komt slechts één opdracht binnen, een tweepersoons lesvliegtuig voor de LVA. Dit is een grotere versie van de Brik en wordt de Brik II genoemd.

Verdere opdrachten blijven uit. De Eerste Wereldoorlog breekt uit, Van Meel wordt gemobiliseerd en keert na de oorlog de luchtvaart de rug toe. Na een kort verblijf in Amerika wordt hij directeur van Van Meel Kolen- en



Scheepvaartbedrijf te Rotterdam.

Zijn bedrijf, Van Meel' s Vliegtuigenfabriek doet hij in 1924 over aan de Matevio van J. Th. Rijkens. Marinus van Meel overlijdt op 12 juli 1958 in Den Haag.

Bron: diverse artikelen van internet.

**P.S.**

- Peter Baas -

In de Eerste Wereldoorlog begon een bekende producent in Rotterdam n.l. "Van Berkel's Patent" bekend van zijn vleessnijmachines ook met de iets grotere vliegmachines

Uit de Van Oss van 1923 haal ik;

"Omtrent de fabricatie van vliegtuigen, waarmede in 1918/19 werd begonnen, deelt het verslag 12919/20 mede: "Tegen het einde van het boekjaar werden de laatste vliegtuigen van onze 1<sup>e</sup> serie aan de Regeering afgeleverd. Wij hebben het volste vertrouwen in de mogelijkheid dat door verdere samenwerking met de Regeering deze industrie van nationale beteekenis zich verder zal blijven ontwikkelen. In het verslag van 1920/21 wordt melding gemaakt van belangrijke inkrimping van de fabricatie van vliegtuigen. De Vennootschap werd in hare verwachting van steun dezer industrie door de Regeering in 1920/21 teleurgesteld. In boekjaar 1921/22 is de afdeling Vliegtuigbouw wegens het uitblijven van nieuwe Regeeringsopdrachten dan ook geheel geliquideerd".

Van Berkel heeft zelfs een aantal vliegtuigen afgeleverd in de periode dat Van Meel niets kwijt kon.

In 1918 was een teleurgestelde vliegtuigbouwer uit Duitsland met zijn hele "hebben en houwen" uit Duitsland teruggekeerd en heeft in 1919 zijn vliegtuigfabriek in Nederland opgericht. Zijn naam was Anthony Fokker.

Peter Baas, eigen archief.

*Uit: V.V.O.F. Mededelingenblad Nr. 2 van maart 2013, p. 7.*