

Lustoord Molenheide
met vliegveld in
Mierlo

Samenvatting.

Na de Eerste Wereldoorlog legt het Verdrag van Versailles de Duitsers de verplichting op, om bijna alle oorlogsvliegtuigen te vernietigen. Slimme ondernemers in Nederland zien mogelijkheden om met deze vliegtuigen vracht- en passagiersvluchten te organiseren. Zo ook de Helmonder Josephus van der Meulen. Hij richt samen met twee compagnons “Lustoord Molenheide” in Mierlo op, bestaande uit een ontspanningsoord en een vliegveld. Op dit vliegveld verzorgen 4 Duitse en 1 Franse sportvlieger tussen 1919 en 1922 passagiersvluchten, stuntvluchten en parachutespringen. Ondanks het feit dat hier tienduizenden mensen op af komen moet het lustoord, als gevolg van financiële tegenslagen, in 1922 worden verkocht.

In de jaren die hierna volgen komen 3 Duitse sportvliegers, die in Mierlo actief zijn geweest, tijdens demonstratievluchten om het leven. Indirect is de dood van een van hen (Schindler) er de oorzaak van, dat Duitse sportvliegers in het begin van de jaren dertig weer hun kunsten in Nederland komen vertonen. Na de opkomst van Hitler worden alle sportvliegers ingelijfd bij de Luftwaffe. Inmiddels zijn de gevolgen van de beurskrach van 1929 ook in Mierlo voelbaar. De Molenheide wordt in het kader van de werkverschaffing bebost en mede door een gebrek aan financiële middelen, besluit het gemeentebestuur van Mierlo om af te zien van de aanleg van Vliegveld Mierlo.

Henk Simons
Maart 2016

Inhoudsopgave

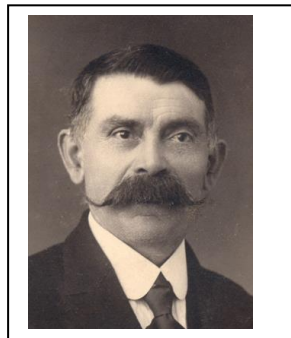
1. Inleiding
 2. Lustoord Molenheide
 3. Ontspanningsoord Molenheide
 4. Vliegveld Molenheide 1919 – 1922
 5. Financiële problemen
 6. Vliegveld Molenheide 1932 – 1934
 7. Ligging van het vliegveld
- Bijlagen:
- Bijlage 1: Alfred Kerzmann
 - Bijlage 2: Hermann Hess
 - Bijlage 3: Georg Straszer
 - Bijlage 4: Fritz Schindler
 - Bijlage 5: Albert Duchereux
 - Bijlage 6: Maier, Moog en Diedrich
 - Bijlage 7: In Gilze-Rijen en Mierlo gebruikte vliegtuigen

1. Inleiding

In 1919, als de Eerste Wereldoorlog teneinde is en Duitsland de oorlog heeft verloren, besluiten handige zakenlieden om voormalige Duitse oorlogsvliegtuigen inzetten voor het goederen- en passagiersvervoer. Dit idee pikt ook Josephus van der Meulen uit Helmond op en samen met twee compagnons richt hij de “Combinatie Lustoord Molenheide” op, welke bestaat uit een ontspanningsoord en een vliegveld. Duitse oorlogsvliegers, die voor hun land hun “sporen” hadden verdiend boven België en Noord-Frankrijk, waren plotseling werkloos geworden. In België, Frankrijk en Engeland waren ze natuurlijk niet meer welkom en in het Duitsland van na de Eerste Wereldoorlog was voor hen geen droog brood te verdienen. In het neutrale Nederland echter wel.

2. Lustoord Molenheide

Nadat de Eerste Wereldoorlog voor Duitsland in een nederlaag was geëindigd, werd de Duitse luchtmacht, als gevolg van het Verdrag van Versailles, opgeheven. Dit verdrag eiste dat alle Duitse vliegtuigen zouden worden vernietigd, met uitzondering van de D VII van Fokker. Dit type vliegtuig was in 1918 superieur aan de Franse en Engelse vliegtuigen en moest om die reden op het slagveld worden achtergelaten. Duizenden nieuwe bommenwerpers en jachtvliegtuigen waren daarmee volkomen waardeloos geworden en ze wachtten allemaal op de schroothandelaar. Men zocht daarom naar een nieuw toepassing voor deze vliegtuigen. Wat lag meer voor de hand dan ze in te zetten voor het vracht- en passagiersvervoer. De vliegtuigen, welke in de oorlog waren gebruikt, waren echter volkomen ongeschikt om er passagiers mee te vervoeren. Toch startten de KLM en de voorloper van de SABENA, die beide in 1919 zijn opgericht, met het vervoer van passagiers.



Josephus Lambertus van der Meulen.

Josephus Lambertus van der Meulen (1861 – 1950), smid en autohandelaar in Helmond, ontwikkelde het plan om vanaf de Molenheide in Mierlo, passagiersvluchten naar Engeland te gaan organiseren. Jos (Sjef voor zijn vrienden) richtte in september 1919 samen met twee compagnons (B. Schulte en J. van Nunen) de “Combinatie Lustoord Molenheide” op. Het Lustoord bestond uit een ontspanningsoord en een vliegveld. De uitgaven t.b.v. het vliegveld zouden moeten worden gedekt uit de inkomsten uit het ontspanningsoord. Op het vliegveld zouden vliegdemostraties, rondvluchten en parachutesprongen worden georganiseerd. Op termijn zou het moeten uitgroeien tot een internationaal vliegveld.

3. Ontspanningsoord Molenheide.

In 1919 vraagt de Combinatie bij de Gemeente Mierlo vergunning aan voor het oprichten van Lustoord Molenheide en op 2 juli 1919 krijgen zij hiervoor toestemming van B en W van Mierlo. In het begin wordt er veel geld in het Lustoord geïnvesteerd. Zo worden er een buitencafé en een paviljoen (café - restaurant - pension) met een terras gebouwd. Er worden Hinderwet- en Bouwvergunningen aangevraagd en Adrianus (Janus) van der Meulen, de zoon van Josephus, koopt op eigen kosten een smalspoor. Het liep achter het restaurant langs en vervolgens over een bruggetje, dat over de vijver was geplaatst. De wagons werden door een tweepersoons wagen voortgetrokken. In de vijver kon men zwemmen, roeien en kanoën. Aan de ingang van het Lustoord bouwde men een wachters woning, loketten voor de kaartverkoop en parkeerplaatsen voor fietsen en auto's. Voor de tram, die vooral s'zondags veel belangstellenden aanvoerde, werd een halteplaats gebouwd.

Aan de kinderen was ook gedacht. Zij kwamen ook aan hun trekken met een glijbaan, een wip, een luchtschommel en een zweefbaan. Af en toe was er een kermis en een circus (Hagebeck). Verder waren er verkooppunten voor snoep, ijs, etc.

De volwassenen werden vermaakt met muziekkuitvoeringen en toneelstukken. Er was gelegenheid om te dansen of een gymnastiekuitvoering te bekijken. Ook aan de meer actieve bezoekers was gedacht. Zij konden een uitzichttoren beklimmen of deelnemen aan handboogschieten. Het gaat het de Combinatie voor de wind. Maar dan komen er tegenslagen en een faillissement dreigt.

4. Vliegveld Molenheide 1919 - 1922

Op 1 oktober 1919 diende de Combinatie bij de Gemeente Mierlo een verzoek in om 50 ha heidegrond op de Molenheide te mogen pachten met het recht tot koop. Het doel was om er een vliegveld op te realiseren dat geschikt was voor het ontvangen van nationale en internationale vliegtuigen. Dit zou veel toeristen trekken en een deel van de inkomsten zouden ten goede komen aan de Gemeente. De gemeenteraad besloot om het terrein voor f. 500,- voor een termijn van 4 jaren te verhuren aan de Combinatie. Het vliegveld werd gerealiseerd op: Sectie F perceelnummers 1530, 1535, 1540, 751 en 761.

In september 1919 koopt het bestuur van "Lustoord Molenheide" twee D.F.W (Deutsche Flugzeug-Werke) vliegtuigen, die nog tijdens de Eerste Wereldoorlog waren ingezet en waarop nog het IJzeren Kruis prijkte. In hetzelfde jaar wordt er een hangar gebouwd van 12 x 40 meter, geschikt voor 3 vliegtuigen. Om het vliegveld winstgevend te maken gaat Adrianus van der Meulen, zoon van Josephus, in Duitsland op zoek naar vliegers. De meeste Duitse sportvliegers, die in Mierlo hun kunsten hebben vertoond, waren gedurende de Eerste Wereldoorlog actief geweest aan het front boven België en Frankrijk.

Hun namen zijn:

Hermann Hess

Alfred Kerzmann

Georg Straszer

Fritz Schindler

De eerste vlieger, met wie hij in Gelsenkirchen in contact komt en vervolgens naar Nederland haalt, is Hermann Hess (Bijlage 1). Alfred Kerzmann biedt Adrianus een rondreis aan en bezoekt Mierlo slechts een maal (Bijlage 2). Georg Straszer krijgt, net als Hermann Hess, van Josephus van der Meulen een vaste aanstelling (Bijlage 3). Fritz Schindler trad meestal samen met zijn vrouw op (Bijlage 4). Hun vliegdemonstraties, rondvluchten en parachutesprongen trekken niet alleen uit Mierlo maar ook ver daar buiten een talrijk publiek. De kranten spreken over tienduizenden bezoekers. Naast deze 4 Duitse sportvliegers laat ook 1 Franse vlieger zijn kunsten in Mierlo zien n.l. Albert Duchereux (Bijlage 5).

Niet alleen Franse en Duitse vliegers, maar ook een vermogend particulier n.l. de heer Pistorius, lid van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant en burgemeester van Aarle-Rixtel, gebruikte dit vliegveld. Hij was de eerste Nederlandse particulier die een vliegtuig voor privé gebruik had aangeschaft. In de Bijlagen 1 t/m 5 wordt het levensverhaal van de sportvliegers verteld en verder is er een selectie gemaakt van de belangrijkste krantenartikelen uit die tijd.

5. Financiële problemen.

De verrichtingen van de vliegers en parachutisten waren goed zichtbaar vanaf de Aardborstweg en de Geldropseweg, zodat er voor de bezoekers niet noodzakelijk was om een entreebewijs te kopen. Ook waren de vliegtuigen regelmatig defect of kon het vliegfeest, vanwege slechte weersomstandigheden, geen doorgang vinden. Mede door fouten in de boekhouding kwam de onderneming in zwaar weer terecht. Een faillissement kon ternauwernood worden vermeden en in september 1922 wordt Lustoord Molenheide tijdens een openbare verkoop verkocht aan A. Sevens uit Helmond.



6. Vliegveld Molenheide 1932 - 1934

Na de verkoop van het Lustoord wordt Hermann Hess testvlieger bij Fokker op Schiphol. Op 3 oktober 1925 demonstreert hij een militair Fokkervliegtuig voor een buitenlandse delegatie. Op een bepaald moment krijgt hij het toestel niet meer onder controle waardoor het neerstort. Hess komt hierbij om het leven.

Georg Straszer treed in juli 1922 in dienst bij Junkers in Dessau. Op 3 december 1925 demonstreert hij, als oudste en meest ervaren piloot, op een vliegveld bij Dessau een groot vliegtuig van Junkers. Tijdens deze demonstratie komt hij om.

Ook Fritz Schindler, een van Duitslands bekendste en beste sportvliegers, keert terug naar zijn land. Zijn eerste echtgenote Mia, waarmee hij ook in Mierlo optrad, verongelukt op 22 juni 1924 tijdens een parachutesprong. Op 18 september 1930 komen Fritz Schindler en drie andere deelnemers bij een testvlucht voor een nieuwe stunt in Böblingen om het leven. Men wilde met een ladder, op een hoogte van 300 – 400 meter, van de ene vliegmachine overstappen op een andere. Dit mislukt, omdat de ladder vast komt te zitten in de staalkabel van een zijroer, waardoor beide machines naar beneden stortten.

De dood van Fritz Schindler was voor de Duitse regering aanleiding om dit soort sportdemonstraties in Duitsland te verbieden. Indirect is de dood van Schindler er dus de oorzaak van dat er vanaf 1932 weer Duitse sportvliegers in Nederland actief zijn in o.a. Gilze-Rijen, Arnhem en Silvolde. In 1933 zijn er weer sportvliegers (Maier, Moog en Resch) op de Molenheide in Mierlo te zien (Bijlage 6). Dankzij het feit dat deze vliegers een maand later ook op vliegveld Molenheide in Gilze-Rijen waren, weten we nu met welke vliegtuigen zij in Mierlo gebruikten (Bijlage 7). In 1934 vertonen zij hun kunsten voor de laatste maal in Nederland. De reden is dat Hitler in 1933 in Duitsland aan de macht is gekomen. Vanaf 1934 worden alle sportvliegers ingelijfd bij de Luftwaffe. Wat er met Maier, Moog en Resch tijdens de Tweede Wereldoorlog is gebeurd is mij niet bekend.

7. Ligging van het vliegveld.

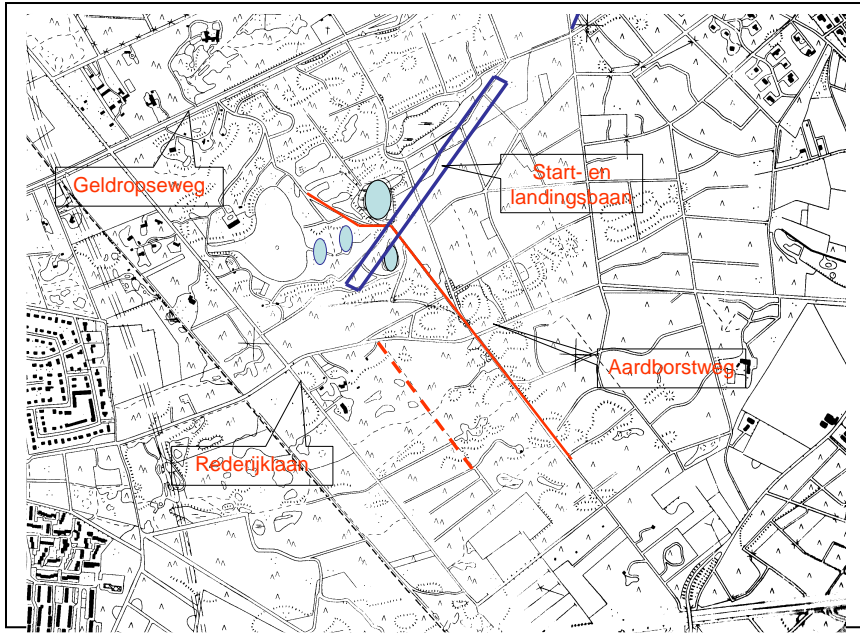
Vliegveld is een grote naam voor wat in werkelijkheid niet meer dan een heideveld zal zijn geweest. In de archieven is over de precieze ligging van de start- en landingsbaan niets terug te vinden. Het enige wat resteert is een foto, aan de hand waarvan een reconstructie kan worden gemaakt. Hieruit blijkt dat het begin van de baan aan de zuidzijde van het Galgeven was gelegen. De lengte van de baan kan worden afgeschat aan de hand van militaire start- en landingsbanen uit die tijd. Deze waren rond 1920 tussen de 400 en 500 meter lang. Dit komt overeen met de lengte van de door de eigenaren van de gemeente gepachte gronden. Het wordt ook nog eens bevestigd door een verzoek van de nieuwe eigenaren uit 1931, om het terrein te vergroten tot 400 x 400 meter. De richting van de banen werd over het algemeen bepaald door de overheersende windrichting: in onze streek was dit ZW-NO.

Tot slot is er een getuige verklaring van de heer van Vlerken (geboren in 1927) en nu wonende aan de St. Catharinaweg. In het verleden woonde hij op Heieind en hij vertelde, dat hij als kind in 1933 vliegtuigen heeft zien opstijgen van achter de TV toren (gebouwd in 1953).



Deze foto is genomen vanaf de Aardborstweg en toont Vliegveld Molenheide in Mierlo. Aan de horizon is in het midden de dubbele toren van de kerk van Geldrop zichtbaar. Linksboven staat een foto van Schindler. Het vliegtuig en de parachutist zijn het resultaat van fotobewerking (Foto RHCE).

Het vliegveld was gelegen op gronden die nu eigendom zijn van de familie van Doorne en van de Gemeente. De gemeentegronden zijn in de crisisjaren op de schop gegaan waardoor veel sporen, die vliegtuigen bij het starten en landen hebben veroorzaakt, verloren zijn gegaan. Het terrein van de familie van Doorne lijkt redelijk ongestoord te zijn gebleven waardoor sporen misschien bewaard zijn gebleven. Het Actueel Hoogtebestand van Nederland (AHN) toont op dit terrein patronen, die ZW-NO lopen en die mogelijk gedeeltelijk veroorzaakt kunnen zijn door vliegtuigen.



Ligging van de start- en landingsbaan

Zoals gezegd werd de Molenheide in de jaren dertig in het kader van de werkverschaffing bebost. Het terrein dat tot dan toe door de vliegers werd gebruikt, had nog steeds de bestemming “luchtvaartterrein”. De overheid was in die tijd op zoek naar terreinen, welke men kon gebruiken als noodlandingsterrein voor de ontluikende luchtvaart. Van het Ministerie van Waterstaat had de gemeente Mierlo vernomen, dat men geen belang hechtte aan de Molenheide in Mierlo als noodlandingsterrein. Desondanks had het Rijk de Gemeente Mierlo toestemming gegeven om dit terrein als vliegveld in te richten. Aangezien de kosten voor de inrichting hoog zouden zijn, werd eerst de interesse van de omliggende gemeenten gepeild. Het resultaat (met uitzondering van Geldrop) was echter teleurstellend en mede door een gebrek aan financiële middelen besloot het gemeentebestuur van Mierlo om af te zien van de aanleg van het vliegveld.

Met dank aan:

Monique van der Meulen

Ursula Eckstein, Marburg (D)

Thorsten Pietsch, Hamburg (D)

Gemeente Rot am See (D)

Technikmuseum Dessau (D)

Böblinger Fughafengeschichten (D)

Theo de Groof, Mierlo

Leo Lenssen, Mierlo

Adriaan van Riel, Gilze-Rijen

Heemkundige vereniging Old Sillevold

Aviodrome Lelystad

Regionaal Historisch Centrum Eindhoven

BHIC Den Bosch

Gelders Archief Arnhem

Stadsarchief Amsterdam

Nationaal Archief Den Haag

Delpher krantenarchief

Gallica (Frankrijk)

Heemkundekring Myerle

Peter van Vlerken: Eindhovens Dagblad van 2 en 9 januari 2010

Bijlage 1. Alfred Kerzmann

Eindhovens Dagblad 17-09-1919

Gisteravond omstreeks 7.45 uur is nabij de Molenheide geland de aviateur Alfred Kerzmann met zijn D.F.W. vliegtuig. De ander inzittenden waren de heren J.C. Vieweg, redacteur van de "Nijmeegsche Courant" uit Nijmegen en Adr(ianus) van der Meulen uit Eindhoven. Op Regatta te Amsterdam is hij reclame aan 't vliegen voor de Deutsche Flugzeug-Werke (D.F.W.) te Leipzig-Lindenthal. Het toestel, met een 220 PK Benzmotor, een postvliegtuig dat 380KG mee kan nemen. Het is gisteren van Kaldenkirchen over Nijmegen naar de Molenheide komen vliegen. Doordat het te donker was, kon er geen landingsterrein worden gevonden. Het maakte een noodlanding, waardoor de machine bijna kantelde.

Het Centrum 23-09-1919

De Duitse vliegenier Kerzmann maakte zondag op de Molenheide een proefvlucht met een D.F.W. toestel, die hem bijna het leven kostte. Hij vertelde na een gelukkige daling, dat de vleugels van zijn toestel door de regen een beetje "verspannt" waren, waardoor hij plotseling in de lucht zijn controle over zijn toestel verloor. Eindelijk, na veel vergeefse moeite, slaagde hij erin ten koste van een ernstig beschadigt chassis, op het terrein te landen. Gistermorgen vertrok Kerzmann met hersteld toestel van de Molenheide te Mierlo naar de Regatta (in Amsterdam).

Regatta te Amsterdam 1919



ELTA (eerste Luchtvaart tentoonstelling Nederland Amsterdam)

Foto: vliegenier Kerzmann, constructeur van de DFW- limousine, toont bezoekers de vliegmachine tijdens vluchten naar de Regatta. (bron: Het Leven, Spaarnestad Photo)

Het Vrije Volk 10-07-1982

Na de Eerste Wereldoorlog werd op gruwelijke wijze duidelijk dat de luchtvaart meer was dan een sport voor gefortuneerde avonturiers. Na die verschrikkelijke jaren werd de aanleg voor een vliegveld voor Rotterdam serieus overwogen. Alfred Kerzmann, een Duitse oorlogsvlieger, stelde de gemeente in 1919 voor om tachtig hectare hiervoor beschikbaar te stellen. Directeur A.C. Burgdorffer van Gemeente Werken omarmde de suggesties. “Een handelsstad van betekenis moet een goed geoutilleerd hoofdvliegveld bezitten”, zo rapporteerde hij. Korte tijd later werd bij de Waalhaven een terrein van 82 ha ingericht.

Bijlage 2. Hermann Hess

Hermann Hess wordt in 1895 in Sonneberg (Thüringen?) geboren. Zijn ouders waren Fritz Hess en Berta Schindhelm. Janus van der Meulen en Herman Hess ontmoetten elkaar op het vliegveld van Gelsenkirchen. Hess biedt aan om Janus en de compagnon van zijn vader (Bernard Schulte) terug te vliegen naar de Molenheide. Ze landen echter 1 km voor het vliegveld in een drassig terrein, waardoor het vliegtuig bijna omslaat. Met behulp van een paard wordt het vliegtuig de volgende dag naar vliegveld Molenheide getrokken.

20-09-1919 De Telegraaf

Gisteravond heeft de Duitse aviateur Hermann Hess van de vliegtuigenfabriek te Leipzig met twee passagiers zijn eerste vliegtocht ondernomen vanaf de "Molenheide" te Mierlo.

Er zullen nu geregeld passagiersvluchten gehouden worden. Men verwacht nog een tweede vliegtuig uit Leipzig, hetwelk "Molenheide" aldaar heeft aangekocht.

04-10-1919 Peel en Maas

In weerwil van het akelige regenweer aanvaardde Hess zondagmorgen de vliegtocht van Molenheide naar Venray, alwaar volgens bekendmaking grote vliegdemonstraties zouden plaats hebben.

17-10-1919 De Tijd: godsdienstig staatsblad.

De voortvarende bestuurders van het vliegveld en lustoord "Molenheide" bij Eindhoven hebben thans een "Fokker" -vliegtuig aangekocht. Dit zal a.s. zondag demonstreren met loopings enz. Met de reeds op het vliegterrein aanwezige Duitse toestellen zullen spiegelgevechten in de lucht worden gehouden. Tevens zal er de gelegenheid bestaan voor passagiersvluchten. (Hess, Straszer en Schindler)

15-05-1920 Godsdienstig-staatkundig dagblad.

Op de Molenheide nabij Mierlo had donderdag een vliegongeluk plaats, dat tamelijk goed is afgelopen. Door een defect aan de motor moest de vliegnier Hess deze op een hoogte van 60 meter stopzetten. Het vliegtuig tuimelde naar beneden en werd totaal versplinterd. Wonder boven wonder kreeg de vliegnier slechts enkele hoofdwonden van niet ernstige aard.

28-03-1920 De Telegraaf

Op maandag 5 april a.s. (2^e Paasdag) ter gelegenheid van de feestelijke opening, worden door het Lustoord "Molenheide" te Mierlo bij Helmond grote vliegdemonstraties gegeven met een Fokker machine waarbij loopings, spiegelgevechten enz. zullen worden uitgevoerd door de bekende gevechtsvliegeniers Hess en Straszer. Tevens zal er gelegenheid bestaan tot het maken van passagiersvluchten (ook op eerste Paasdag).

10-08-1920 Zuid-Willemsvaart

.... Terwijl de vliegnier Hess de machine van de acrobaat bestuurt zal de aviateur Straszer het publiek vergasten met nieuwe prestaties van de groene Fokker.

14-8-1920 Zuid Willemsvaart

.... Na afloop van deze prachtige luchtdemonstratie kwam de grote attractie. Aan de vliegmachine van onze vriend Hess was ondertussen de trapeze bevestigd, waaraan de wereldberoemde acrobaat Fritz-Schindler in de lucht de prachtigste toeren zou maken, zijnde een prestatie die tot dusverre in Nederland nog niet was vertoond. Onder het publiek heerste

een ademloze spanning toen de wakkere Hess de stoutmoedige acrobaat met zijn vrouw hoog in de lucht voerde, en al stijgend en dalend een paar grote kringen maakte.

27-08-1920 Rotterdamsch Nieuwsblad.

Op 29, 30 en 31 augustus zullen te Bergen op Zoom grote vliegemonstraties worden gehouden. De heren Hess en Straszer, de bekende vliegeniers van de Molenheide, zullen daar hun prestaties ten beste geven, waarbij de heer Schindler, de bekende lucht-acrobaat, zijn trapezewerk op een hoogte van 100 meter zal verrichten, vliegende met een snelheid van 100km in het uur.

13-09-1920 Eindhovens Dagblad

...Na lang dreutel wachten staan in de brandend hete middag, kwam er omstreeks half vier een snorrend geluid uit het luchttuig van vliegnier Hess, welk geluid natuurlijk onmiddellijk de vermoeiende inspanning van het wachten brak. Met Hess steeg als parachutist in de heer Vermeulen, koloniaal, die bij gelegenheid te Mook deze manoeuvre reeds had uitgevoerd. Hess en ingezetenen, ook de mecaniciens Jantje zat mede in, stegen op. Na een opvaren in oostelijk richting, ging het met een schielijken keer westwaarts en nog voor weer de draai genomen was, steeg de parachutist met goed gevolg uit, doch kwam ver buiten het terrein terecht, doordat hij, naar we later vernamen, reeds op het eerste teken hetgeen nog slechts beduidde met een been over de kajuitrand uitstijgen, ijlings de sprong deed, terwijl het tweede teken om tot de sprong over te gaan, nog niet gegeven was. Zeer spijtig was het dat in westelijke richting de sprong genomen werd, daar alle toeschouwers tegen de zon in moesten kijken en traanogend van het hoogst spannende springmoment niet veel zagen. Onder luide bijval van hoera's en handgeklap werd de heer Vermeulen, op het vliegterrein teruggekomen, begroet en gelukkigewest, nog was men in groepjes druk bezig de finesses van de sprong aan het bepraten of Hess liet zich weer horen en ondernam een gewone rondvlucht met twee passagiers.

Burgerlijke Stand Amsterdam

Op 19-08-1925 trouwt Georg Straszer in Amsterdam met Gertrud Helene Auguste Hübner. [4 en 5] Zij werd in 1898 (?) in Berlijn geboren en was de weduwe van Adolf August Emil Martin Parge. Haar ouders waren Ludwig Chistian Friedrich Franz Hübner en Anna Auguste Weinberg. Getuigen bij dit huwelijk waren: Reinhold Platz (vliegtuigconstructeur, 39 jaar, wnpl. Amsterdam) en Hermann Hess (chef op een vliegterrein, 30 jaar, wnpl. Haarlemmermeer)

05-10-1925 Limburger Koerier

Op het vliegveld Schiphol bij Amsterdam heeft zaterdag een vliegongeluk plaats gehad met een militair Fokkervliegtuig, dat het leven heeft geëist van de chef piloot van de Fokker fabrieken H. Hess. Hess demonstreerde voor een buitenlandse commissie met de D 14. De piloot zal ongeveer tien minuten in de lucht zijn geweest, toen hij op een hoogte van 300 meter in een wille geraakte. De vlieger trachtte uit de wille te geraken, doch was er op 150 meter hoogte nog niet in geslaagd. Hij gaf derhalve vol gas, slaagde er enigszins in een normale beweging te krijgen, maar toen hij op 75 meter het toestel nog niet in bedwang had zagen de toeschouwers dat Hess verloren was. De D 14 op de zuid-westelijke zijde van het vliegveld in een hoek van 30 graden neer. De motor boorde zich in de grond, terwijl Hess op het instrumentenbord werd geslagen. Ernstig gewond werd hij met een auto van de militaire geneeskundige dienst naar het Wilhelmina-gasthuis vervoerd, doch voor Sloten bezweek Hess aan zijn verwondingen. Het toestel werd geheel vernield, de bleef intact doch werd beschadigd. Er ontstond geen brand. De D 14 was voorzien van een Hispanomotor van 350

pK. Herman Hess, een Duitser van geboorte, was 29 jaar en van 1920 af verbonden aan de Ned. Vliegtuigenfabriek Fokker.

Bijlage 3. Georg Straszer

Georg Straszer wordt op 10-11-1891 geboren in Lenkerstetten (Württemberg). [1 en 4] Hij is het oudste kind van Georg Straszer en Marie Dümmler [4 en 5]. Zijn vader was brievenbesteller. In 1916 dient hij bij de "Fliegerabteilung 44" als "Flugzeugführer" [1]. Dit was een luchtverkenningafdeling, welke nabij Verdun actief was. In november 1916 wordt hij overgeplaatst naar de Jagdstaffel 17 (Jasta 17 opgericht op 23-10-1916) waar hij tot het einde van de oorlog actief blijft [1]. Deze Jagdstaffel was actief in Noord-Frankrijk in de omgeving van Metz [2]. In het boek "Malaula" van Julius Buckler wordt Straszer meermaals genoemd [1]. In december 1917 raakt Straszer gewond in komt in mei 1918 weer in de vliegdiens (in het vaderland) [1].



Jagdstaffel 17

Sommer 1917



G
ge
[2
D
VII machines. [2]



1919 (1915?): Foto van Georg Straszer in Mierlo [6]

Op 7-11-1919 wordt hij vermeldt in het Bevolkingsregister van de Gemeente Helmond. [3]
In Helmond staat Georg Straszer ingeschreven van: 11-10-1919 tot 03-12-1920

10-09-1919 De Tijd: godsdienstig staatsblad.

Het bestuur van ontspanningsoord "Molenheide" te Mierlo heeft twee D.F.W. vliegtuigen aangekocht, welke nog deze week arriveren. Tevens is een Duitse piloot (Straszer) voor vast geëngageerd, terwijl voor een ander vliegtuig een Hollander wordt aangesteld. Doel van het bestuur is het houden van passagiersvluchten. Gestreefd wordt najaar het openen van een internationale luchthaven.

11-10-1919

Straszer schrijft zich in bij de gemeente Helmond. Hij is afkomstig uit Katernberg (Duitsland)

06-04-1920 Maas- en Roerbode

Op het Lustoord "Molenheide" te Mierlo bij Helmond zijn zondag voor een talrijk publiek vliegdemostraties gehouden. De toeren van Straszer met zijn Fokker wekten de belangstelling. De gehele middag waren er passagiersvluchten. Tot slot deed, onder angstige stilte van het publiek, de vlieger Straszer de parachutesprong. Het dalen duurde een minuut. Behouden kwam de Duitser aan.

21-05-1920 Eindhovens Dagblad

De bezoekers van de Molenheide op 2 mei j.l. zullen zich nog goed herinneren de stouten sprong die de parachutist Straszer uitvoerde vanaf een hoogte van ruim 800 meter. Wij hebben toen den stoutmoedige luchtacrobaat bewonderd voor zijn courage.

Wij hebben gezien hoe hij met behulp van zijn collega Hess voornamelijk de parachute vouwde, terwijl een glimlach om zijn lippen speelde. Wij zagen hem zwaaiende met zijn arm de groet zenden naar het talrijke publiek toen hij reeds door het luchtruim zweefde. Hebben wij niet van zijn moe bewonderd op dat moment dat zijn leven in de waagschaal werd gesteld. Thans heeft de Directie op de 2^e Pinksterdag als attractie nog weer de parachutistensprong op het programma geplaatst. Dat moeder natuur die dag haar meewerking zal verlenen en dat die dag tienduizenden bezoekers de loketten zullen bestormen om een plaatsje op Molenheide. Laten diegene die op 2 mei buiten het terrein toeschouwers waren nu ook eens hun waardering voor Molenheide financieel doen blijken door een entree kaartje te kopen. Zulks komt toch ten bate van ons aller belang op ontspanningsgebied. Succes aan de Directie van Molenheide en aan de parachutist Straszer.

09-08-1920 Eindhovens Dagblad

... Op het terrein aangekomen stond de nieuwe Fokker van Straszer, alsmede een ander toestel, n.l. dat waaraan de acrobaat zou werken, reeds op het terrein.

Vol spanning zette het publiek zich neder. Eerst kwam Straszer aan de beurt. Bij het opstijgen bemerkten wij al direct dat zijn nieuwe vliegtuig niet voor de vroegere rode machine onderdeed. Duikelingen, kopvliegen, glijvluchten en kurkentrekken zagen wij uitvoeren en geen wonder dat de sympathieke vlieger met een hoera ontvangen werd.

Wanneer Straszer vliegt denken wij niet meer aan gevaar... wij kennen hem.

03-12-1920

Straszer schrijft zich uit bij de gemeente Helmond en vertrekt weer naar Katernberg (D).

18-04-1921 Meierijsche Courant

Vliegtuigongeluk op Molenheide.

Gistermiddag maakte vliegenier Straszer op Molenheide een eerste proefvlucht met de vliegmaschine van de heer Alberts Pistorius, burgemeester van Aarle-Rixtel, welke machine hij daags te voren uit die plaats gehaald en gistermorgen gemonteerd had. Met hem maakte de mecanicien Van Lieshout en een particulier de proefvlucht mee.

Na een schitterende tocht van bijna dertig minuten boven Eindhoven en Helmond, op een hoogte van gemiddeld 1000 meter, kwam Straszer tegen de sterke wind in over het paviljoen heen naar het vliegveld dalen, toen hij de aanraking met de aarde het toestel met kracht tegen de grond botste en op de kop kwam te staan. De mecanicien werd uit de cabine geslingerd, doch bekwam slechts een lichte kneuzing aan de hand. De ander passagier, die inmiddels het toestel snel had verlaten, kwam er niet zonder kleerscheuren en een overigens weinig ernstige wonde af. Straszer zelf, die direct zeer belangstellend naar zijn passagier informeerde, bekwam geen letsel. Het toestel werd echter geheel vernield. De schroef brak bij aanraking met de aarde doormidden, waarbij het afgeslagen gedeelte schier totaal versplinterde. Het gehele onderstel werd in elkaar gedrukt en verwrongen en drong op meerdere plaatsen door de wand van de romp heen, die dus ook geheel geschonden werd, terwijl tenslotte de beide vleugels aan de voorzijde ernstig beschadigd werd. Er was met de machine niets meer aan te vangen, vertelde Straszer ons. Het was goedkoper een nieuwe aan te schaffen dan de verongelukte te herstellen. Straszer was door het ongeluk zeer getroffen, daar de eigenaar hem

de machine voor de ganse zomer welwillend tot zijn beschikking had gesteld, tot het maken van passagiersvluchten. De hele dag weer voor niets gearbeid, zuchtte de mecanicien, die zijn Hollands ten dele aan Straszer heeft geleerd en daarvoor in ruil Duitse taalles heeft gekregen. Dezer dagen had Straszer in Duitsland een nieuwe machine voor Molenheide gekocht, doch juist voor hij er mee naar Holland wilde vliegen, werd er door de geallieerden beslag op gelegd. Dat zijn dus nu voor dezen koenen luchtreiziger twee stroppen kort op elkaar

10-07-1922 Straszer treed als piloot in dienst bij Junkers .

13-08-1923 Algemeen Handelsblad.

Straszer treed als piloot van Junkers op tijdens de internationale wedstrijd van Rotterdam naar Gotenburg voor verkeersvliegtuigen. Hier bereikte hij de tweede plaats .

Op 19-08-1925 trouwt Georg Straszer in Amsterdam met Gertrud Helene Auguste Hübner [4 en 5] . Zij werd in 1898 (?) in Berlijn geboren en was de weduwe van Adolf August Emil Martin Parge. Haar ouders waren Ludwig Chistian Friedrich Franz Hübner en Anna Auguste Weinberg. Getuigen bij dit huwelijk waren: Reinhold Platz (vliegtuigconstructeur, 39 jaar, wnpl. Amsterdam) en Hermann Hess (chef op een vliegerterrein, 30 jaar, wnpl. Haarlemmermeer) [5]

04-12-1925 Nieuwsblad van het Noorden

Gistermiddag is op het vliegveld bij Dessau een groot Junkers zespersoons passagiersvliegtuig verongelukt. De oudste en beste bestuurder van Junkers, Straszer (ook op onze Nederlandse vliegvelden een goede bekende) vond daarbij de dood. De enige passagier die de vlucht meemaakte, liep geen verwondingen op, daar de kajuit tengevolge van haar constructie, onbeschadigd bleef.

[1] Thorsten Pietsch (Hamburg)

[2] www.frontflieger.de

[3] www.wiewaswie.nl

[4] info Gemeente Rot am See: gezinsblad

[5] Stadsarchief Amsterdam: huwelijks akte.

[6] RHCE (Regionaal Historisch Centrum Eindhoven)

Bijlage 4. Fritz Schindler

Fritz (Karl Friedrich) Schindler werd op 11 augustus 1891 in Karlsruhe geboren. [1]
Gedurende de Eerste Wereldoorlog (1917) was hij bij de Fliegerabteilung 20 in Freiburg (Breisgau).



Fritz Schindler: Briefkaart gedateerd 5 mei 1917

Na de Eerste Wereldoorlog neemt hij op 11 en 12 oktober 1919 deel aan een vliegshow in Mannheim. Ten aanschouwe van duizenden toeschouwers werd er een luchtpantomime opgevoerd onder de titel: “een ontvoering of het huwelijk in het vliegtuig”. Onder de toeschouwers bevonden zich echter ook Franse waarnemers in civiel. [2]

03-08-1920 Eindhovens Dagblad

Een geheel nieuwe attractie biedt Molenheide a.s. zondag 8 augustus, een sensatie welke op de gehele wereld beslist zonder enige concurrentie is en in Nederland nog niet vertoond. De beroemde Duitse artiest Fritz Schindler, met partnerin, heeft tot nu toe zijn op sportgebied zo geroemde prestaties alleen in Duitsland's grootste steden vertoond en verwierf aldaar een ongehoorde bijval van publiek en pers. Deze luchtacrobaat werkt onder een vliegmachine bij een snelheid van 160km op een hoogte van 100 meter. Hij maakt de ongelofelijkste toeren aan een trapeze, welke 5 meter onder de romp van de machine hangt, zonder daaraan vastgebonden te zijn, dus geheel vrij. Geen wonder dat deze jonge artiest een enorme bewondering over de gehele wereld wekt. Voor 1921 heeft hij een engagement in Amerika. Terwijl de heer Hess de acrobatenmachine bestuurt, zal de heer Straszer met zijn nieuwe groene Fokker demonstreren. Daar de entree prijzen zeer laag gesteld zijn, is iedereen in staat de machines alsmede de acrobatische toeren van nabij te bewonderen. Wij verzoeken onze lezers er echter nota van te nemen, dat een en ander niet de 15^{de} augustus, zoals wij eerst schreven, doch de 8^{ste} augustus geschiedt dus a.s zondag.

10-08-1920 De Zuid-Willemsvaart

.... Fritz Schindler werkt onder het vliegtuig dat met een snelheid van ca. 160km per uur op een hoogte van slechts 100 meter. Hij laat dus zien aan een trapeze welke geheel vrij op 5 meter onder de romp van de vliegmachine hangt, buitengewone waaghalzige toeren. Zeker is het dat de jonge artiest een enorm gevolg en succes zal hebben. Voor 1921 heeft hij een engagement voor Amerika.

Na de Eerste Wereldoorlog wordt hij Duitse luchtacrobaat. [1]



Bundesarchiv Bild 102-10435 Flugakrobat Schindler

Schindler was getrouwd met Mia (Otilie Marie Dörflinger). Het paar trad vaak samen op, totdat Mia op 22 juni 1924 bij een parachutesprong op het vliegveld van Leipzig-Mockau dodelijk verongelukt. Vanaf 1925 neemt Fritz Schindler vaak met zijn nieuwe partner en latere verloofde Hedy Schumann aan evenementen deel. Net als Mia, is ook zij parachutiste en artieste aan de trapeze. Op 18 september 1930 komen Fritz Schindler en drie andere deelnemers bij een testvlucht voor een nieuwe stunt in Böblingen om het leven. Men wilde met een ladder op een hoogte van 300 – 400 meter van de ene vliegende machine overstappen op een andere. Dit mislukt omdat de ladder vast komt te zitten in de staalkabel van een zijroer, waardoor beide machines naar beneden storten. Het gevolg was een algemeen verbod op luchtacrobatiek in het Duitse Rijk [1]. Hij was verloofd met parachutiste Hedy Schumann en beide wilden in 1930 trouwen.



Bundesarchiv, Bild 102-10436
Foto: o. Ang. | September 1930

Bundesarchiv Bild 102-10436 Flugakrobat Schindler



Fritz Schindler en Mia



Fritz Schindler

[1] www.wikipedia.org

[2] Im Flug über ein halbes Jahrhundert 1942 van Richard Dietrich.

Bijlage 5. Albert Duchereux

De vijfde vliegenier die in Mierlo zijn kunsten vertoonde was Duchereux. Albert Maurice Duchereux wordt op 28 januari 1889 in Montluçon (Frankrijk) geboren. De eerste vermelding van Duchereux als vliegenier dateert van 1913. Hij is dan soldaat en woonachtig in St. Martin d'Auxigny (Cher). Daar heeft hij een eenmotorig vliegtuig geconstrueerd en hij heeft het uitgerust met een systeem, dat het vliegtuig automatisch stabiliseert. In het Franse oorlogsregister (1914-1918) komt zijn naam niet voor, maar het is aannemelijk dat hij in die tijd als militair actief is geweest met het construeren van vliegtuigen. In 1919 komt hij naar Nederland waar hij van 1 augustus tot 14 september met een Farman F.46 deelneemt aan de Eerste Luchtverkeer Tentoonstelling in Amsterdam (ELTA). Het is overigens dezelfde tentoonstelling waar ook Alfred Kerzmann aan heeft deelgenomen. Vanaf die tijd is hij in Nederland actief met het geven van vliegdemonstraties en parachutespringen. Ook is hij van plan om op verschillende plaatsen (Maastricht, Beegden en Het Gooi) een vliegschool openen.



Ducheneux, aviateur, ex-adjutant chef [naam] / Agence Meurisse

Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Op 1 mei 1920, hij is dan op weg naar Leeuwarden, wordt hij gedwongen om nabij Heerenveen een noodlanding te maken. Tijdens het uitlopen van zijn vliegtuig komt hij in een sloot terecht. Het onderstel wordt hierbij licht beschadigd. Gelukkig kan het toestel snel worden gerepareerd, waardoor hij de volgende dag zijn reis kan voortzetten. Op weg naar Leeuwarden moet hij echter voor een onweersbui uitwijken, waardoor hij verdwaald raakt. Nabij Warfstermolen in Kooten, zet hij het toestel aan de grond. Pas de volgende dag kan hij weer opstijgen om tenslotte in de middag in Leeuwarden aan te komen. Tijdens de landing heeft hij echter opnieuw pech en verliest hij een wiel.

Op 27 februari 1921 heeft Duchereux 4 vliegtuigen staan op "de Green" (Groote Griend, waar nu het MECC staat) nabij Maastricht, voor het maken van passagiersvluchten. Op 15 mei 1921 wordt vliegterrein de "de Green" geopend, waarbij Albert enkele demonstratievluchten maakt. De aanleg van dit vliegterrein is een particulier initiatief van de heren Zeguers en Duchereux. Zijn doel is om een luchtlijn te openen tussen Maastricht en Valkenburg. Hiervan komt echter niets terecht.

Op 9 september 1921 bezoekt deze Franse oorlogsvlieger met (vermoedelijk) een Sopwith B2 vliegtuig de Molenheide in Mierlo. Hij heeft inmiddels meer dan 2000 vluchten en 750 vliegreun op zijn naam staan. Om half negen maakt hij in het duister met zijn elektrisch verlichte machine een nachtvlicht, wat een fantastisch gezicht oplevert. Voor 15 gulden mogen passagiers meevliegen! Omdat hij zich in het duister maar moeilijk kan oriënteren, onderhoudt hij door middel van lichtkogels contact met zijn grondpersoneel.

Op 30-11-1921 gaat zijn onderneming, na een mislukte exploitatie van "de Green", failliet. Zijn machines worden vervolgens in beslag genomen. Hij heeft in Maastricht echter zoveel sympathie opgebouwd, dat vrienden besluiten om de vliegtuigen terug te kopen. Hij besluit om van Maastricht naar Roermond te verhuizen, maar uiteindelijk keert hij naar Frankrijk terug. In 1922 publiceert hij een boek over zweefvliegen onder de titel: "Les grandes réalisations modernes: le vol sans moteur (vlucht zonder motor)". In 1928 wordt hij leraar aan de pilotenopleiding Hariot in Bourges. In 1953 wordt hij verrast met een bezoek van Henri Farman en Gabriel Voisin, twee grote pioniers van de Franse luchtvaart. Dit bezoek is toch wel een teken dat Albert Duchereux niet zo maar een gewone Franse vliegenier was. Op 13 maart 1972 sterft hij een natuurlijke dood in Bourges (Cher).

Bijlage 6. Ludwig Maier, Heinrich Moog en Albert Diedrich.

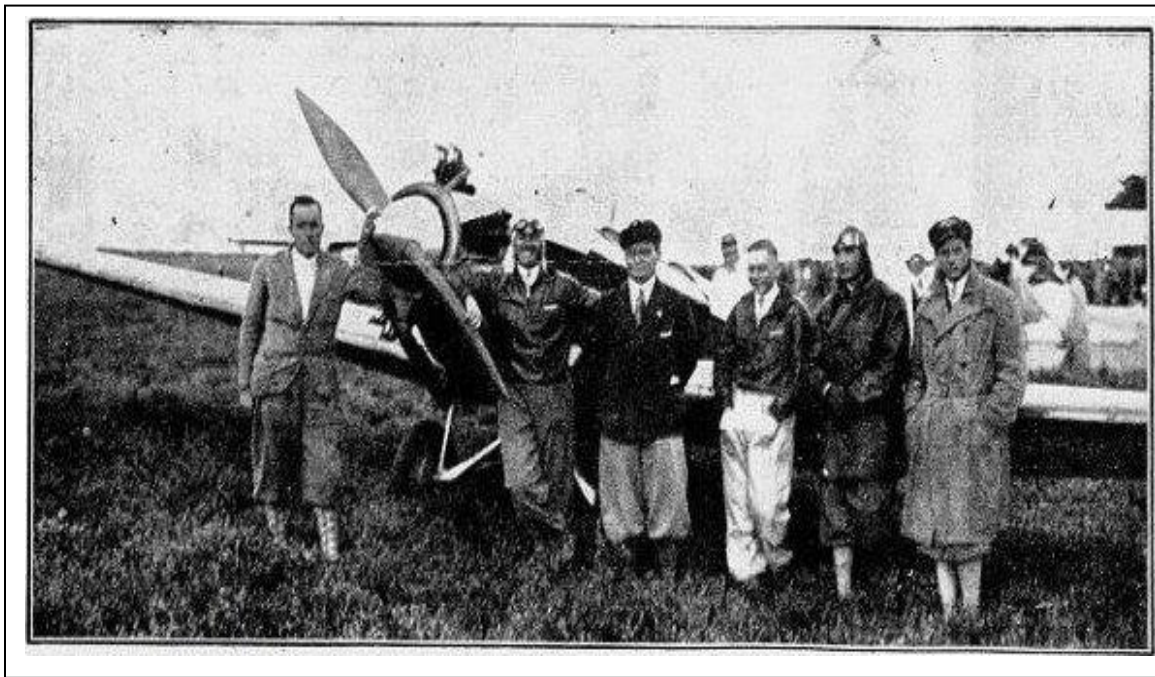
20-04-1932 De Nieuwe Koerier

De vliegemonstraties door de Südwestdeutschen Sportfliegerverein te Mierlo bij Eindhoven werden bijgewoond door ruim 25000 belangstellenden, welke naar de grote heide waren gestroomd om de koene aviateurs gade te slaan. Er werden met veel succes schitterende kunstvluchten en een goed program van acrobatische aviatiek uitgevoerd. Voortdurend waren de piloten Ludwig Maier, Heinrich Moog en niet te vergeten Albert Diedrich, genaamd "das Flieger-baby" met hun ranke vliegtuigen in de lucht.

De Eindhovensche en Meijerische Courant schrijft over de vliegemonstraties te Mierlo... Wie echter dacht dat zo een vliegemonstratie op de Molenheide geen mensen meer trekken zou? Mis hoor, we hebben nog nimmer zo een drukte en belangstelling als op gister voor die vliegsport gezien. Het aanwezige publiek op het goedgelegen terrein Molenheide werd geschat op 40 a 50.000 belangstellenden die met bewondering het luchtgebeuren hebben gade geslagen. Daartoe was reden. De roep over deze eminente Duitse vliegers had zich van Silvolde en Gilze-Rijen tot hier verbreed.

Deze Südwestdeutschen Sportfliegerverein was gevestigd in Giessen. Ludwig Maier kwam van Mainz naar Giessen en in 1934 werd hij gedwongen om naar Darmstadt te vertrekken.

Foto van vliegemonstratie in 1931 in Silvolde



Van links naar rechts: Resch, **Maier**, Sachsenberg, **Diedrich**, **Moog** en Schmitz.

Bijlage 7: In Gilze-Rijen en Mierlo gebruikte vliegtuigen.

In 1931 werden voor de vliegdemostraties op 12 juni in Gilze-Rijen de volgende vergunning verleend aan de Südwestdeutsche Sportfliegerverein in Giessen (D) voor:

Klemm L 26 II a D-1866

Werk-Nr. 228, Motor Sh 13, Vergunning juni 1930, eigenaar: Luftdienst Mittelrhein Wiesbaden-Mainz, april 1931 **L. Maier**, Wiesbaden-Erbenheim, augustus 1933 K.H. Leonardt, Würzburg.

Tijdens het luchtvaartspektakel op de Molenheide in Gilze-Rijen op 15 en 16 mei 1932 hebben de volgende personen vergunning gekregen:

Ludwig Maier, Heinrich Moog, Albert Diedrichs, Georg Resch en Erbprinz zu Solms-Hohensolms-Lich voor:

Klemm L 26 II a D-1832

Werk-Nr. 204, Sh 13, april 1930, Luftfahrtvereinigung f. Münster mit Ernst Brake.

Klemm L 26 II a D-1866

Klemm VL 26 a V D-2249

Werk-Nr. K1 VL 26 a V, Werk-Nr. 385, Motor: As 8

Vergunning april 1932, eigenaar: **L. Maier** Giessen, Verblijf D-EGER

