

Een vliegtuigfabriek in Cuijk

Door Ger Graat

Op 30 maart 1920 schrijft de *Graafsche Courant*:

“Cuijk. Als een bewijs dat ondanks de sombere tijden de ondernemingsgeest toch nog niet geweken is, kan dienen het feit, dat een onzer ingezetenen het plan heeft opgevat zich op de fabricatie van vliegtuigen te gaan toeleggen. De noodige technische krachten zijn in Duitschland reeds geëngageerd.” Pas op 29 mei 1920 maakt het Cuijkse weekblad *De Echo* hiervan melding: “De onlangs alhier opgerichte N.A.V.O. (Nederlandsche Automobiel- en Vliegtuig Onderneming) is op energieke wijze met haar werkzaamheden begonnen. Reeds zijn een 7tal vliegtuigen aanwezig, terwijl ervaren Duitse technici aan den bouw van een nieuw type bezig zijn, waarmede men reeds over eenige maanden proefvluchten hoopt te doen om de voortreffelijkheid van het nieuwe model aan te toonen.”

Deze ingezetene was Jan van der Eijken, 44 jaar, koopman, veehandelaar en slager; eind 1919/begin 1920 richtte hij in Cuijk een vliegtuigfabriek op en al op 18 februari 1920 importeerde hij de eerste vliegtuigen uit Duitsland (www.hdekker.info). Hierover zijn op diverse plaatsen al interessante artikelen geschreven, waarin vooral de technische aspecten bekeken werden en van de werknemers alleen ingenieur Walter Rethel, Johann Keidel en de piloot Hans Wende genoemd werden. Voor een vliegtuigfabriek lijken me dat toch wel erg weinig werknemers.



Hans Wende (originele foto Hans Heijl)

Door een toeval ontdekte ik, dat Hans Wende in pension was bij de metselaar Jan Heijl in de Maasstraat in Cuijk. In het bevolkingsregister 1910-1922 van de gemeente Cuijk staat, dat hij geboren was op 22 maart 1899 te Berlijn, ongehuwd, van beroep vliegenier en ingekomen 11 december 1920 uit Essen. Maar in het rijtje pensiongasten stonden nog twee Duitsers, te weten:

Karl Keidel, geboren 18 juli 1884 te Augsburg, gehuwd, beroep monteur, ingekomen 11 december 1920 uit Katernberg en

Hans Steinrötter, geboren 24 april 1896 te Horst-Emschen (D.), ongehuwd, monteur, ingekomen 11 december 1920 uit Recklinghausen.

Deze vondst bracht mij op het idee het hele Cuijkse bevolkingsregister 1910-1922 na te zoeken op Duitse namen en dat leverde het volgende op:

- Walter Karl Paul Rethel, geboren 15 augustus 1892 te Wesel, ingenieur, ingekomen 11 december 1920 uit Hamburg;
- Johann Keidel, geboren 10 juli 1888 te Augsburg, gehuwd, vliegtuigmonteur, ingekomen 11 december 1920 uit Essen. Hij laat zijn vrouw Elsa Bärs overkomen en betreft dan een woonhuis in Cuijk;
- Heinrich Bassmann, geboren 5 september 1883 te Horst-Emschen, gehuwd, timmerman, ingekomen 11 december 1920 uit Gelsenkirchen;
- Wilhelm Dömer, geboren 21 april 1899 te Katernberg, ongehuwd, monteur, ingekomen 11 december 1920 uit Essen;

- Georg Weber, geboren 4 december 1903 te Katernberg, ongehuwd, beroep niet ingevuld, ingekomen 11 december 1920 uit Essen.

In *De Echo* van 23 juni en 7 juli 1920 wordt nog de piloot Aland genoemd die ook in dienst van de N.A.V.O. was. Deze is niet in het bevolkingsregister ingeschreven. Waarschijnlijk is dit Erich Aland die later gevlogen heeft voor Lloyd Ostflug (1921) en Dornier (1924). De naam van een derde piloot vond ik op een onverwachte plaats. In het gedenkboek “50 jaar Jan van Cuijk”, de plaatselijke voetbalvereniging staat op bladzijde 17: “Zijn zoons (van Jan van der Eijken) en de vliegeniers Wendel (sic) en Schultz speelden in CVV”. (CVV was de voorganger van JVC.) De naam Schultz kom ik echter nergens anders tegen.

De in het bevolkingsregister ingeschreven personen komen allen uit de directe omgeving van Gelsenkirchen, waar de Kondor-Flugzeugwerke gevestigd waren. Ongetwijfeld op advies van ir. Rethel en Johann Keidel zal Jan van der Eijken, de directeur van de N.A.V.O., hen naar Cuijk hebben laten komen. Blijkbaar was dit aantal voldoende om vliegtuigen te kunnen bouwen, die als een soort bouwpakketten uit Duitsland geïmporteerd werden. Volgens een mededeling van de heer Th. van Bergen uit Oeffelt heeft zijn schoonvader Hendrik Schelbergen verteld, dat de vliegtuigonderdelen per trein in Cuijk aankwamen. De vleugels werden met twee man naar de fabriek gedragen – station en fabriek lagen ongeveer 200 meter van elkaar – en de zwaardere onderdelen vervoerde hij met paard en wagen. Of er verder meer Nederlanders gewerkt hebben, is mij niet bekend.



De vliegtuigfabriek was gevestigd in een groot gebouw met drie verdiepingen, dat in 1916 gebouwd was door Gerard van der Eijken, een broer van Jan. Gerard was molenaar en slager en in dit gebouw, direct naast zijn exportslagerij, bracht hij een maalderij, een groentendrogerij en een opslagruimte voor granen en meel onder. In een gehuurd gedeelte hiervan begon Jan van der Eijken in 1920 zijn

vliegtuigfabriek.

Het gebouw waar de N.A.V.O. startte; later gekocht door de CHV.

In de regionale, maar ook in de landelijke pers verschijnen in die tijd enthousiaste verhalen over de Cuijke vliegtuigfabriek en over de vliegdemostraties. Een bericht in de *Graafsche Courant* van 17 april 1920 zegt: “Te Oss zijn op het landgoed den Elzenburg de aangekondigde vliegdemostraties gehouden met een drietal machines van verschillend type. (...) De heer J. v.d. Eyken uit Cuijk, eigenaar der machines, heeft met eenige Duitsche oorlogsvliegers contracten afgesloten en heeft nu het plan om in meerdere plaatsen van het land vliegdemostraties te geven.”



Op het vliegveld te Heumen/Malden (Foto: Collectie BHIC)

Volgens het *Boxmeers Weekblad* van 19 juni 1920 heeft de N.A.V.O. op eigen kosten een groot landingsterrein doen aanleggen in de omgeving van Mook-Malden, op welk terrein de N.A.V.O. vliegdemostraties zal geven. De *Graafsche Courant* van 8 mei 1920 schrijft hierover, dat dit terrein 1000 bij 1000 meter groot is en geschikt is voor alle soorten sport- en handelsvliegtuigen; ook zullen er enkele grote hangars verrijzen.

De krant gaat verder: “De N.A.V.O. is thans in het bezit van een twaalfstal toestellen, waaronder L.V.G.’s Albatrossen enz. (...) De directie van de N.A.V.O. is er in geslaagd de patenten van een nieuw type eendekker te kopen. Dit fabrikaat, waarvan de uitvinders de Duitsche ingenieurs Rethel en Keidel, die aan de N.A.V.O. verbonden zijn, zelf de fabricage-leiding nemen, is van het Parasol-type. (...) De bekende Duitsche vliegenier en luchtkunstenaar Weichel en de vliegenier Wende worden vermoedelijk belast met de op te richten en aan de N.A.V.O. verbonden vliegschool. Het ligt in de bedoeling der onderneming om naast de vliegtuigen ook automobielen en motorbooten te gaan construeeren.”

N.A.V.O. CUIJK. N.A.V.O.
2^{de} Vliegdemostratie
op Zondag 27 Juni 1920
to HEUMEN.
Parachute-
Sprong,
 Passagiersvluchten -:- Acrobatiëk.
 Aanvang 3 uur. ²³⁴
 Verschillende Extra-Trams van en naar Nijmegen.

Bij de demonstraties werd het publiek onthaald op “mooie evolutiën in de lucht, luchtacrobatiek, draaien om de vleugels, kurkotrekkers e.d.” Parachutespringen en passagiersvluchten stonden eveneens op het programma, maar er werden ook halsbrekende toeren uitgehaald. In *Het Vaderland: staat- en letterkundig nieuwsblad* van 28 juni 1920: “Op het vliegeterrein te Heumen bij Nijmegen zijn gisteren wederom welgeslaagde demonstraties gegeven door de N.A.V.O. te Cuijk. (...) Te 5 uur steeg de soldaat der Koloniale Reserve Vermeulen, die zich bij verhindering van den aangekondigden Duitschen parachutist belangeloos aanmeldde, met den vlieger Wende op en sprong op een hoogte van 1500 M. gekomen met een parachute uit het

toestel. Hij daalde vlot op het terrein. De kranige 18-jarige jongeman, die nimmer te voren een parachute had gezien, werd geestdriftig gehuldigd. De dag werd besloten met een vlucht tijdens welke de chef-mécanicien der fabriek Keidel staande tusschen de vleugels van een tweedekker meevloog.”

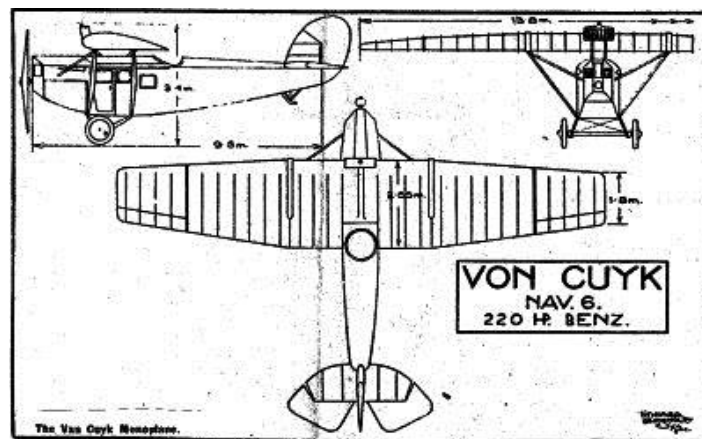
Naar aanleiding daarvan schrijft *De Sumatra Post* van 28 augustus 1920: “(...) Rare, domme dingen heeft men ook op de Maldensche vlakte kunnen zien. Daar werden verleden week vliegdemostraties gegeven vanwege de Nederlandsche Auto- en Vliegtuig Onderneming, kortaf N.A.V.O. geheten. (...) ’t Was tegen 6 uur, dat het talrijke publiek het terrein reeds begon te verlaten. Maar, zegt de *Provinciale Geldersche en Nijmeegsche Courant*, zij die voor het einde zijn heengegaan,

hebben nog iets bijzonders gemist. In den laten namiddag heeft een der tweedekkers gevlogen met een mecanicien staande op een der vleugels. Jammer voor al die menschen, die dat heerlijk hartverheffend schouwspel gemist hebben. Maar geen nood, want een volgende maal ligt het in de bedoeling bij een volgende demonstratie ook het overklimmen langs een touwladder te vertoonen. Menschen van het land van Cuyk, weest wijzer! besluit het orgaan.”

De Echo van 1 september 1920 schrijft: “De vorige week hadden op het N.A.V.O.-terrein op Heumensoord de eerste proeven met de parachute plaats, ontworpen door de technische afdeling der N.A.V.O. Trots de hevige en zeer verschillende winden in onder- en bovenlucht kwam de parachute, telkens belast met een zwaardere vracht zand, volkomen volgens de verwachting der uitvinders neer. 75 K.G. gewicht daalde in schroefvormige wendingen van een hoogte van 1000 M. in 67 seconden. (...) Naar wij vernemen, is het nieuwe type der N.A.V.O.-vliegmachine reeds bijna gereed en wekt het door zijne talrijke verbeteringen de bewondering van de voormannen der Kon. Ned. Luchtvaartvereeniging en van onze Marine.”

In *De Echo* van 4 december 1920, maar ook in talloze andere kranten, zelfs het *Bataviaasch Nieuwblad* staat een uitgebreid verslag van de proefvlucht van deze machine, waaruit enkele citaten:

“Dit eerste product van onze Cuijsche onderneming dwingt de bewondering af van allen, die het zagen. Het maakt een forschen en massalen indruk. Het is ontworpen door de ingenieurs Rethel en Keidel . Dit ééndekker-verkeersvliegtuig heeft een vluchtwijdte van 13.80 M. Het draagvlak bestaat uit hout en heeft een grootste diepte van 2.55 M. (...) Het toestel draagt een staanden Benz-motor van 220 P.K. De fraai ingerichte, modern gestoffeerde cabine biedt plaats aan 4 passagiers en heeft ter weerszijden een portier. Is bij de Fokker-passagiersvliegtuigen de stuurstoel van den piloot vóór de cabine, bij den N.A.V.O.-ééndekker bevindt deze zich achter de “passagiersloge”. (...) De totale lengte van dit groote “luchtdier” bedraagt 9.50 M., de grootste hoogte 3.40 M. Het toestel is er op berekend om 5 uren in de lucht te toeven, terwijl het pl.m. 170 K.M. snelheid per uur kan halen. (...) Rethel verzekerde, dat zijn machine door de uitstekende kwaliteit en capaciteit van den motor en door de grootere stabiliteit in de practijk zou bewijzen beter te voldoen dan de Fokker-passagiersvliegtuigen. (...) De proefvlucht voldeed uitstekend. De ietwat lange start was volkomen verklaarbaar uit de omstandigheid, dat de aviateur Wende – een van de koenste en behendigste in ons land – door de directie voorzichtigheid op ’t hart was gedrukt daar deze thans eerst voor de tweede maal met deze machine de lucht ging doorkruisen. En hij deed het prachtig. De landing was eveneens uitstekend. Van alle zijden werd de koene aviateur gecompimenteerd. (...) Naar wij vernemen zal binnenkort de nieuwe N.A.V.O.-eendekker nogmaals een proefvlucht maken te Soesterberg. Moge ook die goed slagen!” Veel autoriteiten waren aanwezig: de directie der Kon. Luchtvaartmaatschappij, de commandant van het militaire vliegveld Soesterberg als vertegenwoordiger van de minister van Oorlog enz.



Niet alles verliep echter probleemloos. Bij de vliegdemonstraties op zondag 20 juni 1920 was ook “de bekende Duitse vlieger Voss” van de partij. Bij de landing raakte hij een oneffenheid, waardoor het vliegtuig “capoteerde” (op zijn neus ging staan), maar ongedeerd kroop Voss onder de machine uit en aan het toestel was niets gebroken (*De Echo* 23 juni 1920). Op woensdagavond 4 augustus 1920 steeg Hans Wende op de Mookse Maasoever op met een tweedekker die bestemd was voor de vliedschool op Heumensoord. Door brandstofgebrek moest hij echter al direct een noodlanding maken, waardoor het vliegtuig gedeeltelijk in het water terecht kwam. Piloot en toestel bleven ongedeerd. *De Echo* vermeldt niet dat de directeur van de N.A.V.O., die met zijn auto naar Nijmegen moest, benzine uit het vliegtuig had getankt zonder dit aan de piloot door te geven!

Een memorabele gebeurtenis deed zich op 8 juli 1920 voor bij de viering van het feit, dat 75 jaar eerder de Eerwaarde Zusters in Cuijk kwamen. *De Echo* van 10 juli 1920 schrijft in het verslag van de feestelijkheden: “Onvolledig zouden wij zijn, wanneer we hier niet met een enkel woord gewag zouden maken van een zeer bijzondere attentie van de Directie van de Ned. Automobiel- en Vliegtuigonderneming te Cuyk, welke n.l. het lumineus idee had om aan de Eerw. Jubilarissen een bloemenhulde per vliegtuig te brengen. Te circa kwart over elf streek een der N.A.V.O.-vliegtuigen heel laag over Cuyk, terwijl nabij het Liefdegesticht door een der inzittenden een fraai bloemenbouquet werd uitgeworpen. Voorwaar een moderne huldebetuiging, welke de geachte jubilarissen zeer zeker bijzonder op prijs stelden.”

Onvolledig zouden we zijn, wanneer we hier niet met een enkel woord gewag zouden maken van een zeer bijzondere attentie van de Directie der Ned. Automobiel- en Vliegtuigonderneming te Cuyk, welke n.l. het lumineus idee had, om aan de Eerw. Jubilarissen

een bloemenhulde
per vliegtuig

te brengen.

Te circa kwart over elf streek een der N.A.V.O. vliegtuigen heel laag over Cuyk, terwijl nabij het Liefdegesticht door een der inzittenden een fraai bloemenbouquet werd uitgeworpen. Voorwaar een moderne huldebetuiging, welke de geachte jubilarissen zeer zeker bijzonder op prijs stelden.

Een leuke anecdote vertelde mij Geer Hendriks, een bekende Cuijkenaar. Als kleuter van een paar jaar mocht hij mee met een medewerker van de timmerfabriek van zijn vader. Die ging afval storten in de spoorgraaf en nadat dat gebeurd was, zei hij: “We zullen eens gaan kijken, of er een vliegtuig buiten staat”. Dat was inderdaad het geval, waarop de man zei: “Ik zal jou eens in dat vliegtuig zetten”. En hij tilde de kleine Geer op en plaatste hem in de machine met de woorden: “Als je nou op dit knopje drukt, gaat ie vliegen”. (Met dit knopje werd bij de start extra benzine aan de motor toegevoegd. GGr). Op dat moment komt er iemand uit de fabriek hollen, roepend: “Nergens aankomen, nergens aankomen!” “Nou”, zei Geer, “ik heb nog nooit zó hard geschreeuwd als toen!”

Het schijnt dat de Gennepe autohandelaar Dries Jetten ook in deze onderneming geïnteresseerd



Het vliegtuig, ontworpen door Rethel en Keidel, met 2^e en 3^e van links resp. Dries Jetten en Jan van der Eijken was. Op deze foto staat hij tweede van links met Jan van der Eijken, Rethel en Keidel bij een vliegtuig van de N.A.V.O. Ik heb bij de Cuijkse notaris H. van Bergen echter geen gegevens kunnen vinden, of hij er ook daadwerkelijk geld in gestoken heeft, maar wat ik daar wél vond, is zeker de moeite waard.

Jan van der Eijken neemt een hypotheek op bij de Maas- en Waalsche Bank te Nijmegen van 70.000 gulden, waarvan op 25 juni 1920 bij notaris van Bergen akte 165 is opgemaakt. Dit geld is ongetwijfeld bestemd geweest voor de vliegtuigonderneming. Helaas gaat het daarmee niet goed, zodat op 25 februari 1921 bij de notaris een nieuwe akte (no. 50) wordt opgemaakt. Hierin verklaart Jan van der Eijken, dat hij ten behoeve van de Maas- en Waalsche Bank in pand geeft de zaken die zich in de vliegtuigfabriek bevinden, alsmede een vliegtuig dat op het militaire vliegterrein te Soesterberg staat.



Hans Wende bij een tweedekker van het type LVG (originele foto Hans Heijl)

Al deze zaken waarvan de belangrijkste hierna genoemd worden, zijn door een onpartijdig technisch ingenieur, een marine-officier, getaxeerd. Het ging om o.a.:

- twee vliegtuigen, merk L.V.G.-C6, zonder motor, resp. fl 500,-- en fl 700,--;
- een vliegtuig, merk Alb. B2, met motor en vleugels, fl 1000,--;
- de romp van een vliegtuig, merk Alb. B2, zonder landingsgestel, fl 250,--;
- een vliegtuig, merk Alb. B2 K. 41, met motor, fl 900,--;
- een vliegtuig, merk Alb. B2 K. 25, zonder motor, fl 600,--;
- een vliegtuig, merk Alb. B2 K. 46, zonder motor, fl 600,--;
- twee vliegtuigen, merk Kondor Parasol, zonder motor, resp. fl 950,-- en fl 1400,--;

- een vliegtuig, merk Kondor Parasol, compleet, fl 4600,--;
- verder 14 vliegtuigmotoren, merk Göbel, Benz en Mercedes, 20 propellers, 250 vierkante meters triplex hout, materialen en gereedschappen;
- een vliegtuig, staande te Soesterberg, merk Navo Parasol, type R.K. (waarschijnlijk is hiermee bedoeld Rethel-Keidel), fl 15000,--.

35. een vliegtuig, merk „Navo. Pa.
 rasol, vier, twee honderd paardkracht
 type „R. K.“ ad vijftien duizend gul
 den 15000 --
 Te samen vier en veertig duizend vier
 honderd vijftig gulden. 44450 --
 Deze inspanning is geschied tot meerde
 re zekerheid van de som van veertig
 duizend gulden, waarvan sprake is
 in de akte van hypotheekstelling voor mijn
 notaris verleden den vijftienden juni
 jongstleden ten behoeve derzelfde
 Bank en verder onder alle bepalingen

Dit alles voor een
 geschat bedrag van fl
 44.450,--, welk bedrag
 dient tot meerdere
 zekerheid van de som
 van fl 70.000,--, waarvan
 sprake is in de
 hypotheekakte van 25
 juni 1920.
 Omdat er in deze akte
 niet gesproken wordt
 over auto's of auto-
 onderdelen, mag men
 aannemen dat de

N.A.V.O. geen auto's gebouwd heeft. *Fragment uit akte van notaris Van Bergen, no. 50 van 25 februari 1921*

Wat er met de vliegtuigen en materialen naderhand gebeurd is, is mij niet bekend. In 1925 informeerde de Maas- en Waalsche Bank nog naar de waarde van het toestel dat op Soesterberg stond. De reactie was, dat het niets meer waard was en of het gesloopt kon worden (www.hdekker.info). Dat zal daarna wel gebeurd zijn.

Ingenieur Walter Rethel vertrok naar de Fokker Vliegtuigfabrieken en keerde in 1926 terug naar Duitsland, waar hij chef-constructeur werd bij de Flugzeugbau firma Arado; in 1936 werd hij door de Nazi's op een zijspoor gezet.

Volgens *De Echo* en het *Boxmeersch Weekblad* van 2 april 1921 blijft ingenieur Keidel in Cuijk, waar hij een automobielbedrijf heeft opgericht. Omdat geen voornaam is vermeld, is niet duidelijk, welke Keidel bedoeld wordt, maar het meest waarschijnlijke is, dat het gaat om Johann Keidel. Deze vertrekt echter 2 september 1922 naar Amsterdam (Fokker?) en Karl Keidel wordt op 1 december 1922 in het bevolkingsregister van Oss ingeschreven. Door geen van beiden is een hinderwetvergunning voor een autobedrijf aangevraagd.

Wilhelm Dömer is op 7 mei 1922 naar Amsterdam gegaan, waarschijnlijk ook naar Fokker. Van Hans Steinrötter en Georg Weber is in het bevolkingsregister niet vermeld, wanneer en waarheen zij vertrokken zijn. Heinrich Bassmann, wiens vrouw Hermina van List op 22 december 1920 overgekomen is, blijft in Cuijk wonen en heeft een timmerbedrijf. In september 1944, na de landing van de geallieerde parachutisten, vertrekken zij haastig naar Duitsland.

Hans Wende vertrekt 14 februari 1922 naar Rotterdam. Vanaf 1923 vliegt hij bij Junkers Luftverkehr AG en later, in 1926, bij Deutsche Lufthansa. Op 29 april 1933 stort hij bij Traunstein in Beieren met zijn vliegtuig neer en komt daarbij om (Keesings historisch archief 13 juni 1933).

En Jan van der Eijken? Die verhuisde met zijn gezin op 27 juni 1925 naar Roosendaal, waar hij als exportslager werd ingeschreven. Hij overleed daar op 56-jarige leeftijd op 18 augustus 1932.

Zo kwam er een einde aan zijn droom van een vliegtuigfabriek in Cuijk, of, zoals *De Echo* op 2 april 1921 schrijft: “Es war so schön gewesen, aber es hat nicht sollen sein!” Het *Boxmeersch Weekblad* van dezelfde datum besluit met de fraaie volzin: “De N.A.V.O. is nog slechts een herinnering aan opkomende nijverheid voor het Maasstaddeke Cuijk”.

Met dank aan:

BHIC Grave

Websites: www.hdekker.info

www.kranten.kb.nl

Theo van Bergen, Oeffelt

Geer Hendriks, Cuijk

Hans Heijl, Cuijk