



DOEN

Jaap van Mesdag
en zijn Early Birds



DOEN

Jaap van Mesdag en zijn Early Birds

Jos Sinnema

Amsterdam,
oktober 2017



Early Birds-hangaar, Lelystad: Piper J-3 Cub 1944 (l), Fokker D VII-replica, Piper J-3 Cub 1946 (r)

Inhoud

9	Hilversum
17	Naar Engeland
25	Intermezzo in Afrika
31	Amerika
41	De oceaan over
51	La Ferté-Alais
61	De vetfabriek in Maarssen
69	Doen
93	Wings and Wheels
97	Een <i>gentleman's agreement</i>
107	Sun 'n Fun en Guntersville
115	Blériot achterna
129	PH-JAT
141	'Ik heb zelf gevlogen!'
149	De collectie
150	Fotoverantwoording
152	Colofon



Hilversum

Het gezamenlijke diner, dat was het prettige ritueel dat zich in zijn jeugd in de jaren dertig bijna dagelijks herhaalde. Voor ze in de eetkamer konden aanzitten was het voor Jaap en zijn drie jongere broers wel wachten op hun vader. Ver was het niet, van zijn kantoor op de fabriek in Weesp naar hun villa in een lommerrijke wijk in Hilversum. Maar hoe laat hij thuiskwam was toch elke dag weer een verrassing. Hun moeder stond erop dat er op hem gewacht werd. Zodra hij er was schoof iedereen aan, aan de voor de dagelijkse avondmaaltijd eenvoudig gedekte eettafel. Nadat het keukenmeisje het vis- of vleesgerecht in een grote dienschaal op een tafeltje naast hun moeder had neergezet, en zij vanaf haar plaats iedereen had opgediend, werd aan tafel de dag doorgenomen. Hoe stond het met de schoolprestaties? En hoe was de voorgaande avond de dansles van meneer Martin geweest? Martin kwam iedere week vanuit Amsterdam naar Hilversum om bij hen thuis of in de woning van een bevriende familie dansles te geven. Dat wisselden ze af. Als meneer Martin kwam werden de meubels terzijde gezet en kregen ze dansles op de parketvloer. De foxtrot, de tango.

Altijd ging het tijdens het diner ook over zaken, want als er iets was wat hun vader bezighield dan was het de firma. Zijn zakelijke beslommeringen nam hij mee naar huis, waar hij ze aan de eettafel deelde met hun moeder, die hem daar alle ruimte voor gaf.

De firma, dat was de C.J. van Houten & Zoon N.V. Koninklijke Cacao- en Chocolade-fabrieken in Weesp. Jaaps opa Geert van Mesdag was in 1893 firmant van de cacao-fabrieken geworden, nadat hij was getrouwd met de enige erfgename Hermine Martha



Ouderlijk huis in Hilversum



Kantoor van Van Houten te Weesp



Maxwils. Twee van hun zonen, Jaaps vader en diens oudere broer Gilles Jacob, waren sinds 1926 mede-eigenaar. Jaaps vader was belast met de commerciële en algemene leiding en trad op als voorzitter van de directie. Van Houten, dat in 1815 was begonnen met een eenvoudig chocoladefabriekje in de Amsterdamse Jordaan, was toen al uitgegroeid tot een onderneming met wereldfaam. Dat succes was onder meer te



danken aan twee belangrijke technische innovaties. Dankzij de hydraulische pers waarop Van Houten patent had, kon er veel meer vet uit de cacaobonen worden geperst. Hierdoor was het mogelijk om van de bonen cacaopoeder te maken, wat de basis werd voor alle chocoladeproducten. Door het poeder te bewerken met alkalische zouten (een streng geheimgehouden procedé dat nu bekend staat als *Dutching*) verbeterde bovendien de smaak en werd het oplosbaar in water. Daardoor kon er heel gemakkelijk chocolademelk van worden gemaakt, iets wat tot dan toe een hele kunst was. Met deze twee innovaties legde Van Houten de basis voor een bloeiende onderneming; een voor die tijd bijzonder innovatieve marketingstrategie deed de rest. Vooraanstaande ontwerpers gaven de producten typerende verpakkingen met het Van Houten-logo en op straat was dit logo te zien in etalages, op gebouwen, op reclameborden en op trams. Meestal met een pakkende slogan erbij. In de bioscoop draaiden reclamefilmpjes van Van Houten en beroemdheden als Laurel & Hardy, die zich lieten fotograferen terwijl ze een kopje Van Houten-chocolademelk dronken, vestigden de merknaam verder. Toen Jaaps vader en diens broer mede-eigenaar werden, had de firma vestigingen in Londen, New York, Parijs, Krefeld, Wenen, Praag, Dublin en Kaunas. Vertegenwoordigers van Van Houten reisden de hele wereld over. Overal kende men het merk en werd het verkocht.

Door het zakelijke succes verkeerden de Van Mesdags in uitzonderlijk goeden doen. Met een liefdevolle moeder genoten Jaap en zijn broers van een zorgeloze jeugd waarin het hen aan niets ontbrak. Buiten de vakanties, die ze gerieflijk doorbrachten in Duitsland, Frankrijk of Zwitserland, draaide het thuis naast school voor een belangrijk deel om sport. Ze speelden hockey, tennis en ze roeiden, wat paste bij hun sociale klasse. En dan was er natuurlijk nog het luxe zeiljacht dat hun vader in 1936 cadeau kreeg van zijn ouders. De tweemaster was gebouwd op een scheepswerf in Muiden en had in dat stadje ook zijn thuishaven. Regelmatig gingen ze ermee het IJsselmeer op. Huisknecht Jarig, zoon van een beurtschipper uit Amsterdam, ging dan mee als schipper.

Met het prachtige familiebedrijf dat ze hadden, was het voor Jaaps vader vanzelfsprekend dat zijn zonen in de zaak zouden komen. De drie jongsten konden zich daar wel in vinden, maar voor Jaap lag dat anders. Dat leidde bij tijd en wijle tot frictie tussen hem en zijn vader, en ook wel tot spanningen in de rest van het gezin. Om te beginnen was er de vraag wat hij na zijn eindexamen aan de HBS zou gaan doen. Dat hij een bedrijfs-economische studie zou gaan volgen was voor Jaap zeker geen uitgemaakte zaak, want die ambitie had hij helemaal niet.

Van de vier kinderen was Jaap misschien wel de meest eigenzinnige. Een intelligente jongen met een sterke wil. De koosnaam 'Jambeltje' die zijn moeder hem had gegeven, veranderde ze al snel in 'Doen'. 'Ik doen', zei hij als peuter telkens, bijvoorbeeld als zij een speelgoedje voor hem wilde oprapen. 'Ik doen.'

In zijn tienerjaren ontwikkelde Jaap zich tot een actieve jongen die zijn eigen passies had, vandaaruit zijn eigen plan trok en er dan vol voor ging. Een van die passies was zijn trompet en de swing jazz die vanuit Amerika was komen overwaaien. Na schooltijd speelde hij bij het jazzcombo The Hurricanes, waarvan ook slagwerker Wessel Ilcken deel uitmaakte. Ilcken zou na de oorlog uitgroeien tot spil in de Nederlandse jazzscene.



Jazzorkest The Hurricanes in 1941, Jaap rechts

Hij trouwde met jazz-zangeres Rita Reys en vormde in 1950 zijn eigen formatie met haar: het Rita Reys Sextet.¹

Naast muziek was Jaap erg geïnteresseerd in alles wat te maken had met techniek. Al gauw had hij een eigen motorfietsje waaraan hij nog liever prutste dan dat hij erop reed. Hij hield ervan om dingen te bouwen en zo kreeg hij ook interesse in de luchtvaart. ‘Als ik eraan terugdenk’, herinnerde hij zich op hoge leeftijd, ‘dan is mijn interesse in de luchtvaart in de jaren dertig gewekt. Ik zag toen een modelzweefvliegtuig, volgens een modern ontwerp met een V-stelling. Dat vond ik een mooi ding. Die bouwdoos heb ik gekocht en met mijn grootvader ben ik dat ding gaan bouwen.’

Modelvliegwedstrijd

Op zaterdag 3 april 1937 vonden op de Gooische heide de nationale wedstrijden zweef- en motorvliegmodellen plaats, en daar wilde Jaap als 15-jarige jongen graag aan meedoen. De organisatie lag in handen van dagblad De Gooi en Eemlander en de Centrale Jeugdcommissie van de Koninklijke Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart. De wedstrijd vond plaats in aanloop naar de grote luchtvaarttentoonstelling in de expositieruimte in het hoofdgebouw van De Gooi en Eemlander in Hilversum. Met de tentoonstelling wilde de directie van de krant ‘een stimulans geven in de richting van zelfwerkzaamheid op het gebied van modellenbouw.’ Want, zo betoogde de directie nogal bevoogdend, de luchtvaart was de toekomst en het was zaak dat de kennis van het vliegwezen bij het publiek gelijke tred hield met de grote belangstelling die zij ervoor toonde.

In de maanden voorafgaande aan de wedstrijd en de tentoonstelling blikte De Gooi en Eemlander hier regelmatig op vooruit. Op de tentoonstelling zouden vooral veel schaalmodellen van vliegtuigen te zien zijn en lezers van de krant werden uitgenodigd deze te bouwen. Daar vielen mooie prijzen mee te winnen. Voor het beste schaalmodel stelde het dagblad ‘een rondvlucht boven geheel Nederland per K.L.M.’ beschikbaar. Het

mooiste eigen ontwerp zou worden beloond met een schaalmodel dat N.V. Koolhoven-fabrieken beschikbaar had gesteld. De modellen mochten een spanwijdte van niet minder dan 70 en niet meer dan 350 centimeter hebben. In een reeks artikelen werden uitgebreide aanwijzingen gegeven voor de bouw van moderne toestellen zoals de Fokker D XXI, de Koolhoven FK 50 en FK 53 en de Short-Empire vliegboot. ‘Bouwers van de modellen: Good luck!’ spoorde de krant de deelnemers aan.

Ondertussen konden kandidaten voor de nationale wedstrijden zweef- en motorvliegmodellen zich inschrijven voor één van deze beide categorieën. Wie zoals Jaap met een zweefvliegmodel aan de start kwam, lanceerde zijn vliegtuig met een lange lijn die losschoot zodra het toestel weerstand bood. Wie meedeed met een motorvliegmodel moest zijn toestel starten vanaf een plankier. Motorvliegmodellen hadden een landingsgestel en een motortje in de vorm van een elastiek dat, 400 à 500 slagen opgewonden en dan losgelaten, een propeller aandreef. Als het toestelletje goed was uitgebalanceerd huppelde het dan licht over het plankier en koos op precies het juiste moment het lucht-ruim.

Duizenden belangstellenden

‘Jaap van Mesdag!’ schalde het over de heide. ‘Jaap van Mesdag!’ Op de nationale wedstrijden zweef- en motorvliegmodellen op de Gooische heide waren ruim 250 deelnemers uit heel Nederland afgekomen die één voor één naar de startplaats werden geroepen.

In het begin van de ochtend was het zicht op de heide nog belemmerd geweest door nevel. Er hingen grijze wolken, het weer was dreigend en er vielen zelfs enkele regendruppels. Maar tegen elfen was een aangenaam lentezonnetje doorgebroken dat de mist verdreef. De politie, versterkt met Rijksveldwachters en marechaussees, dirigeerde het toestromende publiek in de goede richting. Aan twee zijden van de heide waren rijwielen



Nationale modelvliegwedstrijd, april 1937

bewaarplaatsen ingericht. Al gauw waren hier enkele honderden rijwielen afgeleverd. Ook automobielen en autobussen vonden er een plek. Rond het middaguur was het mild en aangenaam weer en hadden zich enkele duizenden belangstellenden op de heide verzameld.

Veel bezoekers hadden het advies van De Gooi en Eemlander ter harte genomen en een twaalfuurtje meegenomen. Ze vlijden zich tegen de heuvelrug achter het touw dat het wedstrijdterrein afzette, waar ze zich hun broodjes lieten smaken en de prestaties van de deelnemers met veel interesse volgden. Vanaf de vijf startplaatsen kozen voortdurend nieuwe modellen het luchtruim, zodat er vaak meerdere toestellen tegelijk in de lucht waren. Sommige modellen leken maar niet te willen landen. Geruisloos bleven ze boven de heide verder zweven. Af en toe verdwenen ze zelfs uit het zicht. Padvinders volgden de toestellen, raaptten ze op en holden ermee naar de jurytent. Het publiek reageerde met gejuich als de omroeper weer een mooie tijd te melden had.

Niet elke vlucht verliep voorspoedig en een enkel model zeilde rechtstreeks het publiek in. Hoewel de omroeper dan gebod het fragiele, met dun papier beplakte toestel niet aan te raken, en de padvinders toesnelden om het op te halen, verdrong zich dan direct een horde kinderen om het toestel te bemachtigen. Dat liep niet altijd zonder schade af.

Terwijl de operateur van Polygoon uit Haarlem de meest memorabele momenten probeerde vast te leggen voor het bioscoopjournaal, schalde de sonore stem van de omroeper nog eens over de heide: ‘Jaap van Mesdag!’

Verlegenheid en schaamte

Twee dagen later deed De Gooi en Eemlander onder de kop ‘Vliegfeestijn op de heide’ uitgebreid verslag van de wedstrijd. Bij de motormodellen was de eerste prijs naar de bekende Rotterdamse modelbouwer Mac Lean gegaan; zijn toestel was 70 seconden in de

lucht gebleven. Bij de zweefmodellen was A. de Boer uit Bussum met 217 $\frac{1}{2}$ seconden de winnaar. 'Hierbij dient echter nog aangetekend te worden', aldus het dagblad, 'dat het zweefmodel van den heer de Boer, dat zich in een grooten cirkel verwijderde na 217 $\frac{1}{2}$ sec. uit het zicht was verdwenen, doch toen nog niet was geland.'

En Jaap, hoe deed hij het? Ruim zeventig jaar later wist hij het nog precies. Met hulp van zijn grootvader was de constructie van het toestel aardig gelukt. Het model zag er prachtig uit. Alleen: wat moesten ze nou met dat loden gewichtje dat nog over was?

Op de dag van de wedstrijd ging hij samen met een vriendje naar de heide. Van tevoren hadden ze een paar keer geprobeerd het model te laten vliegen. Erg succesvol waren die pogingen niet, want wat ze ook hadden gedaan, elke keer was het ding fladderend naar beneden gekomen. 'Dat lag aan dat gewichtje dat ontbrak. We hadden geen benul dat we dat zo hadden moeten aanbrengen dat het zwaartepunt van het model bij het liftpunt van de vleugel ligt.' Zonder goede balans was het onmogelijk het model een lange vlucht te laten maken. Ligt het zwaartepunt in een vliegtuig te ver naar voren, dan wil het met zijn neus naar beneden duiken; ligt het te ver naar achteren, dan duikelt het achterover en valt het met zijn staart naar de grond.

Met bewondering keek Jaap naar de lange glijvluchten die de zweefstoestellen van de deelnemers voor hem maakten. 'Ik werd een paar keer omgeroepen, maar uit verlegenheid en schaamte heb ik niks gezegd.'

De deelname aan de wedstrijd was uitgelopen op een teleurstelling. Maar zijn interesse voor de luchtvaart was gewekt. Het verlangen om zelf te gaan vliegen kwam enkele jaren later, tijdens de Tweede Wereldoorlog.



De Havilland DH.82A 'Tiger Moth', het eerste toestel van de Early Birds

La Ferté-Alais

‘Kom stap in’, gebood Jaap de journalist die een artikel wilde schrijven in aanloop naar de vliegshow op vliegveld Zestienhoven. Maar liefst tachtig historische toestellen zouden in het weekend van 3-4 juni 1978 naar Zestienhoven komen, waaronder de Tiger Moth waar ze nu inklommen. De journalist kroop in de voorste open cockpit, Jaap in de cockpit erachter. Voor de start opperde hij dat de verslaggever de oude tweedekker zelf ook maar even moest besturen. ‘Dan laat ik gewoon de stuurknuppel los en dan zie je de knuppel in je eigen cockpit wel heen en weer gaan. Dan kunnen we zien of je de kist zelf in bedwang kunt houden.’

De Tiger Moth was het eerste toestel van stichting Early Birds en als het aan Jaap lag zou het zeker niet bij die ene zorgvuldig gerestaureerde kist blijven. Weer op de grond vertelde hij waar hij van droomde: een museum met een flink aantal historische toestellen die ook echt konden vliegen. Met als voornaamste doel mensen het Nederlandse aandeel in de luchtvaartgeschiedenis te laten zien, want daar was veel te weinig oog voor. ‘Onvoorstelbaar wat ze allemaal hebben weggegooid’, vond hij. ‘Allemaal dingen die wij hadden kunnen gebruiken voor het restaureren van historische vliegtuigen. Er zijn haast geen originele onderdelen meer te vinden, zodat we ze moeten namaken. Je moet voortdurend ritselen en regelen.’ Waarna hij meteen een beroep deed op de journalist. ‘Schrijf maar op dat we voor dit werk alles kunnen gebruiken. Iedereen die een onderdeel van een oud toestel op de schoorsteenmantel heeft liggen, kan zich met ons in verbinding stellen.’

‘Een kistje om historie mee te bedrijven’

Vier jaar eerder was hij met drie gelijkgestemden vanaf vliegveld Teuge naar Parijs gevlogen. Rond de Franse hoofdstad hadden ze zo'n vijftien vliegvelden aangedaan, op zoek naar een oud kistje waarmee ze 'historie konden bedrijven'. Een Stampe en Vertongen SV.4C bijvoorbeeld, een tweedekker die bij de Franse luchtmacht dienst had gedaan in de

vliegeropleiding. 'Daar waren er nog honderden van en ze kostten een krats.'

Van alle vliegvelden die ze aandeden sprong La Ferté-Alais eruit. Daar zat een zekere Jean Salis met een indrukwekkende collectie historische vliegtuigen, vliegtuigmotoren en -onderdelen. Achter in een loods stonden zelfs enkele tientallen rotatiemotoren afkomstig uit kistjes uit de Eerste Wereldoorlog. Prachtig spul, maar of die roestige motoren ooit weer zouden draaien? In sommige beschadigde rotatiemotoren huisden muizen. Die hadden van de cilinders gezellige, met pluis gestoffeerde appartementjes gemaakt. De conditie van de De Havilland DH.82A 'Tiger Moth' uit 1945 die Salis wel aan Jaap wilde overdoen was gelukkig beter, al zou ook daar nog heel wat aan moeten gebeuren.



Tiger Moth met v.l.n.r. een medewerker van Jean Salis, Jaap en Ies de Caluwé

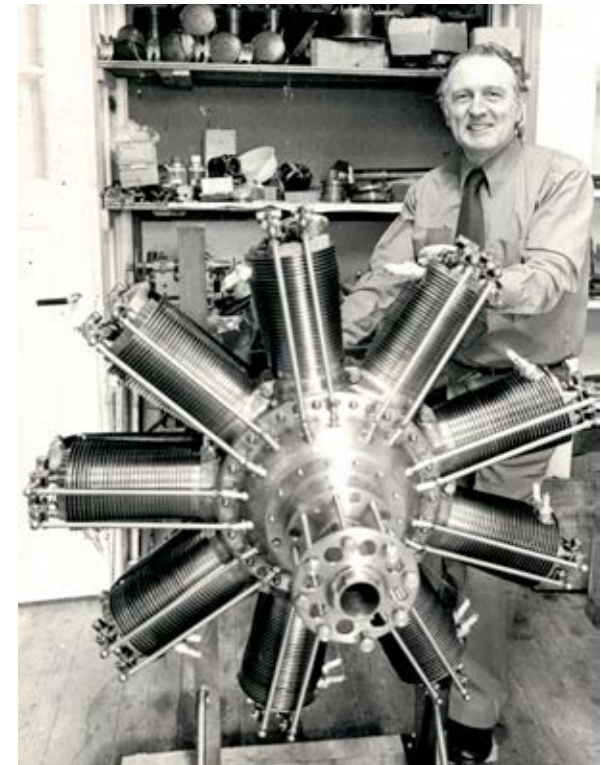
Voor de restauratie van de Tiger Moth wist Jaap al snel twee mannen te vinden die enthousiast waren om te helpen: de Utrechtse klokkenmaker Isaac 'Ies' de Caluwé die Jaap al langer kende en een kennis van De Caluwé, Cees van den Berg. Beide namen bruikbare vakkennis mee die Jaap zelf ontbeerde. De Caluwé was een ervaren instrumentmaker en

Van den Berg was een veelzijdig monteur en een ‘genie op motoreng gebied’ zoals Jaap later zou zeggen. Al gauw karden ze met z’n drieën regelmatig naar La Ferté-Alais om bij Jean Salis een lang weekend aan de Tiger Moth te sleutelen. Meestal reden ze met twee auto’s, want er werd ook heel wat heen en weer gesjouwd met onderdelen waaraan ze werkten. ‘Reuze gezellig’ vond Van den Berg die weekenden, waarin ze na een lange dag sleutelen overnachtten in een hotelletje en er ’s avonds lekker gegeten en gedronken werd.

Voor Van den Berg was de grootste uitdaging de revisie van de roestige 130 pk Gipsy Major zuigermotor waarin hij als ervaren monteur het voortouw nam. De professionele manier waarop ze de motor wisten te herstellen maakte indruk op de Fransen. Het trok tevens de aandacht van de in Duitsland wonende gepensioneerde Amerikaanse officier Arthur Williams, die ook vaak bij Salis kwam. Williams bezat een replica van een Fokker Dr I, een driedekker uit de Eerste Wereldoorlog. De niet-originele stermotor die erin zat wilde hij graag vervangen door een rotatiemotor die hij bij Salis tussen de door de muisen geconfisqueerde motoren had gezien: een negencilinder 130 pk Clerget type 8 uit 1917. Alleen beschikte hij niet over de kennis om die te reviseren. Konden Van Mesdag en consorten dat niet voor hem doen?

‘Brandgevaarlijk was het wel’

Parallel aan de restauratie van de Tiger Moth liep nu de revisie van Williams rotatiemotor, waarvoor Jaap assistentie zocht van de Technische Dienst van de Rijksluchtvaartdienst en de werkplaats van KLM. Het meeste werk gebeurde in de Jacob Catsstraat in Utrecht, bij De Caluwé thuis. ‘Die had op zijn zolderkamer al een behoorlijke werkplaats met twee freesbanken, een revolver- en een draaibank’, herinnert Van den Berg zich. ‘En toen de benedenwoning naast hem vrij kwam kocht hij die erbij als werkplaats waar wij aan de slag konden.’



Ies de Caluwé met een gereviseerde Clerget-rotatiemotor



Fokker Dr I in de Early Birds-hangaar in Lelystad

Doen

In april 1980 slaagde Jaap erin een bouwvergunning te krijgen voor een hangaar op Lelystad. De schop ging gauw de grond in. In november zegde hij de stallingsovereenkomst voor de Tiger Moth op Teuge op en verwisselden ze de werkruimte in de vetfabriek in Maarssen na ruim drie jaar voor de nieuwe eigen stek. Er werd verhuisd.

Met de bouw van de hangaar was Jaap niet over één nacht ijs gegaan. Hij had negen uitgebreide offertes opgevraagd die stuk voor stuk vergezeld gingen van gedetailleerde bouwtekeningen. Daarnaast lagen er meerdere deeloffertes. Bijvoorbeeld voor een rail-systeem om een vliegtuig te kunnen ophangen aan het plafond, over de daaronder gestalde vliegtuigen naar buiten te kunnen schuiven en daar te laten zakken. Kennelijk voorzag hij dat het in de hangaar van 25 bij 35 meter, die volgens de tekeningen plek zou kunnen bieden aan acht à tien toestellen met werkplekken, weleens woekeren met ruimte zou kunnen worden.

‘Heren, even opletten!’

Voortaan reed Jaap elke woensdagmiddag en zaterdag naar Lelystad. Aanvankelijk zaten ze er ruim in hun jasje en verhuurde hij er stallingsruimte aan anderen. Gaandeweg vulde de hangaar zich echter met nieuwe eigen kisten en breidde ook de groep medewerkers zich uit. Op zaterdagochtend tegen tien uur druppelden ze



In de kantine





Jean Pierre Lafille aan de stick (cloche) van de Blériot XI, Henk van Hoorn rent mee

Blériot achterna

In 1985 ging bij Henk van Hoorn in Zwolle de telefoon. Jaap van Mesdag, stichting Early Birds. Klopte het dat Van Hoorn op zijn zolderkamer een Blériot XI aan het bouwen was? Voor die vroege vogel uit 1909 had hij een prachtig motortje: een driecilinder Lenape Papoose stermotor die heel veel leek op het tweede type motor van de Blériot XI. Leek het Van Hoorn niet wat om de bouw van de replica samen voort te zetten?

Voor Van Hoorn was het een verrassend en meer dan welkom telefoontje. Een plaatje, vond hij de Lenape Papoose stermotor.¹⁵ Die paste inderdaad veel beter in de Blériot XI dan de DAF-tweecilinderboxermotor die hij zelf had. Bovendien liep hij in zijn werkruimte op zolder – waar hij eerder een radiografisch bestuurbaar Blériot XI-model met vier meter spanwijdte had gebouwd – letterlijk tegen grenzen aan. Het staartvlak en het richtingsroer van de *full size* luchtwaardige replica waar hij nu aan werkte waren gereed. Ook de beide houten vleugels had hij als een bouwdoos pasklaar gemaakt, zodat ze nog via de trap of door het zolderraampje naar buiten konden. Alleen zat hij met de vraag hoe het verder moest, want voor de bouw van de romp was de zolderkamer te klein. Jaaps idee om alles naar Lelystad te verhuizen en de bouw daar voort te zetten, kwam dus als geroepen.



V.l.n.r. Henk van Hoorn, Jaap en Jean Pierre Lafille

¹⁵ De Lenape Papoose stermotor was in de jaren dertig ontworpen voor de Piper Cub, maar daarvoor te licht bevonden.