

GEBROEDERS VAN STEYN **pioniers in de Nederlandse luchtvaart**

De familie van Steyn.

Gerard Henri van Steyn (1844-1897) was officier bij de Marine en vertrok naar Nederlands-Indië. Daar begon zijn loopbaan als luitenant ter zee. Gerard (ook wel geschreven als Gerhard) trouwde op 1 oktober 1875 in Semarang op Java met Elisabeth Jacoba Christina Dorrepaal (geboren in Semarang 1854), dochter van de zeer vermogende handelaar Georgius Leonardus Dorrepaal (1816-1883). Opmerkelijk is dat al hun zes kinderen werden geboren in Nederland, behalve hun dochter Louise Charlotte die op 19 september 1878 in Semarang ter wereld kwam. Henri Gerard werd in Haarlem op 14 augustus 1881 geboren. Léonard George werd in Amsterdam geboren op 1 juni 1884. De familienaam werd ook dikwijls geschreven als Van Steijn en soms als Van Stein.

Elisabeth werd in 1897 weduwe. Zij woonde toen in Den Haag en was zeer welgesteld. In 1914-'15 liet ze de villa 'Egghermonde' in Soesterberg bouwen. Haar plannen daartoe zullen al wel in 1913 zijn ontstaan om de vliegactiviteiten van haar zoons van dichtbij te kunnen volgen. Henri was nog in opleiding als piloot in Genck in Belgisch Limburg en Leo hoopte in 1913 minstens drie jaar bij de L.V.A. op Soesterberg te kunnen vliegen. Helaas voor haar vertrok Leo geheel onverwacht al in oktober 1913 naar Etampes (even ten zuiden van Parijs) om als instructeur op te treden bij de vliegschool van Henri Farman. Haar zoon Henri werd als vlieger in augustus 1914 wel op Soesterberg gedetacheerd, maar ook aan zijn activiteiten hier kwam al heel snel een einde. Hij zal misschien nog net hebben meegemaakt dat Villa Egghermonde van zijn moeder zo goed al voltooid was.

Henri Gerard

Hij werd geboren in Haarlem op 14 augustus 1881. Net als zijn vader werd hij luitenant ter zee bij de Marine in Nederlands-Indië. Die rang had hij al in 1907. Hij en zijn collega luitenant ter zee A.E. Rambaldo hadden in 1911 plannen om daar een vliegschool te beginnen. Rambaldo maakte sinds februari 1910 ballontochten bij Batavia en Soerabaja, enkele keren met Henri van Steyn als passagier/waarnemer. Op 5 augustus 1911 stegen ze weer op bij Soerabaja met de luchtballon 'Batavia' met het doel Semarang te bereiken. Er was (te) weinig wind. Nabij Blora verongelukten ze. Rambaldo die 32 jaar oud was, kwam daarbij om en Henri ontsnapte volgens de krantenberichten maar net aan de dood. **(noot 1)**

Op zijn verzoek werd Henri van Steyn bij de marine in Indië eervol ontslagen per 1 april 1912 en benoemd tot reserve-marine luitenant en vertrok hij naar Nederland. Op 4 augustus maakte hij in de ballon 'Amsterdam' met als commandant Chr. A.C. Nell een nachtelijke ballonvlucht van 10,5 uur waarbij 250 km werd afgelegd. Dit was waarschijnlijk in Duitsland.

In september kreeg hij zijn brevet als balloncommandant van de *Commissie voor Opstijgingen van de Nederlandsche Vereniging voor Luchtvaart*. In hun gedenkboek van 1912 dat dit najaar werd uitgegeven wegens het eerste lustrum werden 15 namen van balloncommandanten vermeld. Daarbij stond H.G. Steyn samen met mannen zoals F.A. van Heyst en Walaardt Sacré.

In de loop van augustus vertrok hij in opdracht van de Nederlandse regering naar Frankrijk om te leren vliegen bij de vliegschool van Henri Farman in Etampes (Seine et Oise) ten behoeve van de Indische militaire aviatiek. Toen op 13 september een demonstratie met

watervliegtuigen werd gehouden op de Schelde even ten noorden van Antwerpen bij Tamise (Vlaamse naam Temsche) kwam Henri over uit Etampes.

Zijn broer Leo was daar ook aanwezig. Wegens hevige regen konden slechts twee toestellen een zeer korte vlucht maken. Volgens Leo was zijn broer speciaal geïnteresseerd in watervliegtuigen en wilde hij zich daar in de nabije toekomst op toeleggen.

Begin oktober maakte Henri zijn eerste solovlucht bij de school van Farman. Op 18 oktober hoorde hij kort na de start achter zich een enorme knal. Hij kon veilig landen en constateerde dat van zijn zevencilinder Gnôme er nog maar zes over waren. De proeven voor zijn FAI-brevet legde hij een week later af. Aldaar werd hij gefotografeerd op de bok van een Farman, datum 19 oktober 1912. De Farmans in deze tijd hadden nog een hoogteroer zowel van achteren als van voren en nog geen kuip of gondel voor de twee inzittenden.



Henri van Steyn in een Farman zonder kuip en met voor en achter een hoogteroer. (foto Valentine Thomas)

De proeven voor zijn brevet legde hij af op 16 november 1912. Het brevet had nummer 1140. Hij hoopte spoedig de eisen voor het veel zwaardere militaire brevet te kunnen afleggen. De Belg Leon De Brouckère bouwde in Genck (Belgisch Limburg) vliegtuigen. De Nederlandse luitenants Spandaw en Ter Poorten waren in 1911 bij hem op deze vliegtuigen opgeleid. Ter Poorten was daarna naar Indië vertrokken met twee exemplaren. Ze bleken daar zeer slecht te functioneren en hij had er nauwelijks mee gevolgen toen ze werden teruggestuurd. In Genck werden ze sterk gewijzigd. Henri van Steyn werd omstreeks augustus 1913 daarheen overgeplaatst om zich met dit type vertrouwd te maken. In januari 1914 zou hij naar Wenen vertrekken om een overzicht te maken van de Oostenrijkse aviatiek en daarover voor de regering een rapport samen te stellen.

De Staatscourant maakte bekend dat hij door de minister van oorlog per 7 februari 1914 ter beschikking was gesteld van de gouverneur-generaal van Nederlandsch-Indië *“teneinde daar te lande tijdelijk te werk gesteld te worden bij de proefvliegtuigafdeeling van het Nederlandsch-Indische leger”*. Volgens een krantenbericht van 27 maart zou hij de volgende maand met het S.S. Tabanan naar Indië afreizen met twee vliegtuigen type De Brouckère en twee Deperdussin eendekkers.

Het is moeilijk na te gaan of deze reis doorging - mogelijk niet wegens het overlijden van zijn broer (zie onder). Hij was in ieder geval nog (of weer) in Genck toen WO I op 1 augustus uitbrak. Nederland mobiliseerde.

Van Steyn stuurde een telegram naar Soesterberg met het bericht dat in Maastricht motoronderdelen en een schroef op een trein waren verzonden naar Soesterberg. Op 3 augustus landde hij hier - volgens Walaardt Sacré na een avontuurlijke vlucht - met een Farman. Hij was namelijk onder geweervuur van Belgische gendarmes in Genck opgestegen. Dit was een van de zes Farmans die van de fabriek op weg waren naar Soesterberg, en waarvan er drie in België waren blijven steken.

Henri bleef op Soesterberg. Hier werd hij dadelijk weer benoemd tot luitenant ter zee 2^{de} klasse, volgens het Amersfoortsch Dagblad van 6 augustus 1914 "*ter bediening van het marinevliegtuig*". Op 10 augustus ging hij met Van Heyst de lucht in. Hij werd gedetacheerd bij de afdeling van de marine, waarvoor de vliegers ook op Soesterberg werden opgeleid, in de Farmans met de nummers M 1 en M 2. Op 14 augustus was hij al door de opperbevelhebber naar Vlissingen gestuurd om daar een geschikt landingsterrein uit te zoeken. Op 26 augustus vertrok hij er heen in een Farman, maar hij moest wegens tegenwind landen op Gilze-Rijen. Twee dagen later kon hij de reis voortzetten. Tijdens een storm op 13 september waaiden diverse vliegtuigtenten om, waaronder dat van Van Steyn op Walcheren. Zijn vliegtuig werd daardoor beschadigd. Walaardt Sacré vroeg het Koloniaal Etablissement om een tweede toestel voor Van Steyn naar Soesterberg te verzenden voor montage. Dit kwam de volgende dag in Utrecht aan en op 22 september op Soesterberg. Er waren wat problemen mee. Een paar dagen later was er een defect aan de auto van Van Steyn. De motor had een kapotte schuif.

De laatste aantekening over Henri Van Steyn in het dagboek van W.S. is dat hij op 19 januari 1915 weer te Vlissingen was gearriveerd. Later dat jaar werd hij uitgezonden naar de Verenigde Staten om daar vliegtuigen aan te kopen voor de marine. Met de S.S. Noordam kwam hij in september aan in New York in de rang van *buitengewoon luitenant ter zee 1^{ste} klasse der Koninklijke Marine-Reserve*. Wat er verder gebeurde is onduidelijk. Het laatste bericht over hem is dat hij op 5 juni 1916 in Los Angeles een einde aan zijn leven had gemaakt. Zijn stoffelijk overschot werd later naar Nederland overgebracht en op 15 juli 1916 begraven op Eik-en-Duinen.

Andere vliegers van de Marine die op Soesterberg werden opgeleid waren o.a. de luitenants ter zee Karel Doorman, Vreede, Lutz en Nieuwenhuis, kapitein Darlang en de bootsmannen J.G. de Wilde (1916), Lubsen (1917), Van de Witte, Bakker (later konstabel) en Bosdijk (1918). De vliegopleiding van de marine werd op 7 oktober 1918 verplaatst van Soesterberg naar De Kooy boven Alkmaar.

Leonard George

Leo kwam op 1 juli 1884 ter wereld in Amsterdam. Hier ging hij naar de lagere school. Daarna was hij op het Haagsch Gymnasium. In 1903 begon hij op de Leidsche Universiteit. Zijn studie moest worden afgebroken wegens militaire dienst. Vervolgens maakte hij twee keer een reis naar Nederlandsch-Indië. Tijdens een van deze twee tochten vanuit Genua in augustus 1907 met het S.S. Koningin Wilhelmina werd hij vergezeld door Henri, die dat jaar reeds luitenant ter zee in Nederlandsch-Indië was of werd. Hun moeder, sinds 1897 weduwe, woonde in die tijd in Den Haag.

De vliegopleiding van Leo begon in Cannes. Daarna was hij korte tijd in Antibes, maar hij meldde zich op 14 januari 1913 aan bij de vliedschool van Henri Farman in Etampes, waar zijn broer toen al zijn brevet had gekregen. De lessen werden gegeven door Pierre Gouguenheim. De proeven voor zijn FAI-brevet legde hij daar af op 1 maart. Die dag werd hij twee keer op de foto gezet vóór de Farman waarmee hij de eisen volbracht een. Het brevet met nummer 1268 werd aan hem uitgereikt op 4 april.



Leo van Steyn op 1 maart na het behalen van zijn FAI brevet. (foto Valentine Thomas)

Militaire brevet wordt geweigerd

De proeven voor het militaire brevet volgden met succes in de week van 7 tot 13 juni. Echter, omdat hij buitenlander was en geen militair, werd dit brevet hem geweigerd.

Vanaf zomer 1913 was Leo voortdurend in het nieuws. Hij kondigde van te voren aan dat hij op 26 augustus van Etampes naar Nederland zou vliegen. De opzet was om te landen op het terrein van de N.B.v.L.O. Hier zag hij van af omdat Van Meel daar eerder tijdens een van zijn vluchten een aantal hooioppers had aangestoken, iets dat hem niet in dank was afgenomen. In plaats daarvan werd de renbaan Duindigt zijn reisdoel. Hier had men voor hem een groot wit kruis neergelegd. Wegens een hevige wind moest hij de start uitstellen tot 27 augustus.

Hij vertrok 's morgens om 5 uur en na gemiddeld op 1400 m te hebben gevlogen, landde hij om 11.20 uur - na 439 km met een flinke tegenwind. Dit was zijn eerste vlucht in Nederland. Er was een grote menigte om hem te verwelkomen. Met een telegram werd hij door de bouwer van zijn vliegtuig Henri Farman met deze prestatie gefeliciteerd.



Leo van Steyn wordt gehuldigd na zijn landing op Duindigt. (foto Valentine Thomas)

De dagen erna maakte hij diverse vluchten vanaf Duindigt en landde hij onder meer op het strand van Scheveningen ter gelegenheid van een 'Tuinfeest'. Op 2 september was de koningin-moeder aanwezig. Hij werd aan haar voorgesteld en zij bewonderde zijn vliegtuig van dichtbij. Door regen kon hij die dag slechts twee korte vluchten maken. Hij kreeg een grote bloemenkrans van de voorzitter van de Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart kolonel Van Terwisge. In een korte toespraak beloofde hij dat hij samen met zijn broer in Frankrijk de naam van de Nederlandse aviateurs hoog zou houden. Menigeen had verwacht dat zijn broer Henri ook op Duindigt zou zijn. Deze was echter in Deauville (bij Le Havre) om zich op de hoogte te stellen van de vorderingen van de watervliegtuigen die daar in aanbouw waren en waarvoor de eisen bijzonder zwaar waren geworden.

Leo wordt bij de Luchtvaart Afdeling op Soesterberg ingedeeld.

Leo ging dadelijk bij de Minister van Oorlog op audiëntie om zijn diensten bij de legermanoeuvres aan te bieden. Op 4 september startte hij om 06.03 uur met passagier René David voor een vlucht naar Soesterberg. Na een noodlanding bij Woerden wegens mist kwam hij daar om 10.30 uur aan. Diezelfde dag maakte hij er enige vluchten. Hij moest echter voor zaken weer naar Farman in Etampes en liet zijn vliegtuig daarom op Soesterberg achter. Op 14 september kwam hij per trein uit Parijs in Den Haag aan en kon vertellen dat hij door Farman hartelijk was ontvangen.

Vervolgens werd Leo met zijn eigen Farman HF-20 met een motor van 80 pk bij de Luchtvaart Afdeling op Soesterberg (L.V.A.) gestationeerd. Hiermee nam hij reeds in september deel aan de legermanoeuvres te Millingen. De twee andere toestellen waren de Brik van Marinus van Meel en een Blériot van Henri Bakker.

Op 18 september maakte hij vanaf Soesterberg vier vluchten. De eerste met 2^{de} luit. L.M.J. Hofstee over Zeist. De tweede met 1^{ste} luit. Roepers Bosch naar Utrecht tot een hoogte van 1050 m. De derde met een vriend rond de Lange Jan in Amersfoort en de laatste met vaandrig Van Meel naar het paleis in Soestdijk. Al deze vluchten duurden rond de 15-20 minuten. Op zaterdag 20 september vloog commandant Walaardt Sacré als passagier met hem in 50 minuten van Soesterberg over Utrecht naar Duindigt. Het vliegtuig liep daar bij de landing lichte schade op.

Hoogterecords

Op 29 september probeerde Leo van Steyn op Soesterberg een hoogte van 3000 meter te bereiken. Na de vlucht werden de beide barograafs ter controle naar het KNMI in De Bilt gestuurd. Daar werd vastgesteld dat de hoogte die hij had bereikt 2880 meter was, een nieuw Nederlands record. Volgens een krantenbericht was dit 120 m hoger dan het record van Jan Olieslagers.

Op 11 oktober maakte Leo vanaf Duindigt weer vier vluchten met een passagier. Eerst met Hofstee om luchtfoto's te maken, onder meer van het kort daarvoor geopende Vredespaleis. Zijn volgende passagier was luit. P.M. van Wulfften Palthe. Om 15.45 uur startte hij bij regen opnieuw met Hofstee om een Nederlandsch *hoogterecord met passagier* te vestigen (dit was in Nederland nog door niemand geprobeerd). Alles was volgens de voorschriften geregeld. Vooral boven Rijswijk en Delft was het bar koud en ze kwamen in sneeuwbuien terecht. Ze landden na 53 minuten na een hoogte te hebben bereikt van 1880. De volgende dag vertrok Leo per trein naar Genck om Henri te bezoeken.

Het hoogterecord verbeterde Leo, weer met Hofstee als waarnemer, op 24 oktober boven Hoek van Holland met een hoogte van 2300 m. (hier en daar werd 2650 vermeld)

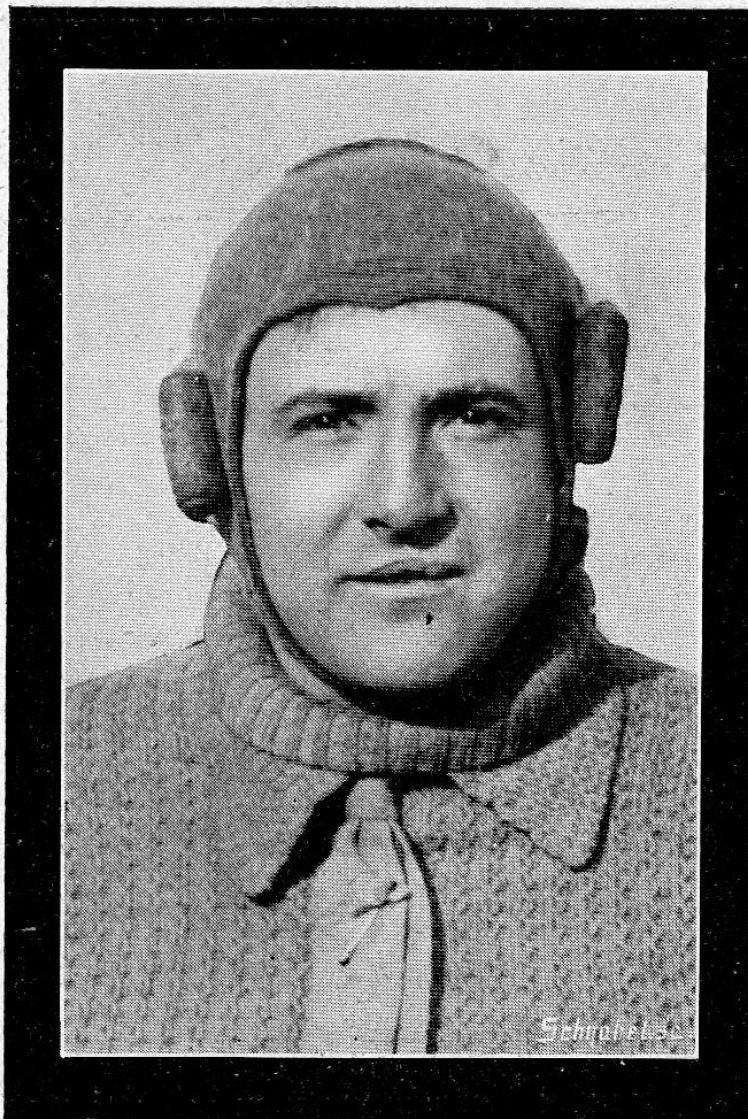
De grote wens van Leo was om in Nederland bij de op 1 juli op Soesterberg opgerichte Luchtvaart Afdeling van het leger te dienen. Deze wens ging niet in vervulling. Het Algemeen Dagblad van 29 oktober 1913 berichtte dat Leo van Steyn al in augustus een verzoek had ingediend bij de Minister van Oorlog voor actieve dienst gedurende drie jaar bij de L.V.A. Hij had geen antwoord gekregen en besloot daarom nog dezelfde week te vertrekken naar Frankrijk voor een baan als instructeur bij de gebroeders Farman in Etampes.

Hij vloog met zijn privé Farman naar Frankrijk. Onderweg moest hij een paar noodlandingen maken, en in Péronne halverwege Reims en Parijs werd zijn vliegtuig opgehouden, waarschijnlijk door de douane. Op 22 november meldde het Algemeen Dagblad dat zijn machine eindelijk in Etampes was aangekomen.

De Nieuwe Courant van 16 december 1913 plaatste een brief van 'onze recordhouder'. Hierin stond onder meer dat vrijdag jl. zijn vriend Ferdinand d'Or 's morgens in een Maurice Farman was opgestegen voor een lange vlucht met zijn Nederlandse leerling Van Wulfften Palthe. Kort daarna was Leo zelf zonder passagier gestart in zijn privé Farman om een wedstrijdje op touw te zetten. "*Grapje! Dit deden ze wel vaker. Vlak boven elkaar vliegen en op 'de vijand' neerschieten, en zo dicht mogelijk naast de ander landen. 't Was erg jolijk!*" De volgende dag had hij de jonge blonde vrouw van de Zweedse leerling Hygerth op haar indringende verzoek mee de lucht ingenomen. Zij wilde het Zweedse hoogterecord met vrouwelijke passagier verbeteren, dat op 1400 m stond. Op 2100 m gekomen vond Leo het welletjes. Maar toen wilde zij dat hij een 'looping the loop' zou maken. Dat had hij nog niet in zijn mars. Om haar tegemoet te komen was hij daarna met steile zwenkingen en duiken zo snel naar beneden gegaan dat hij op de begane grond gekomen zo doof was dat hij het geluid van zijn 80 pk motor bijna niet meer kon horen.

Ongeluk of zelfdoding?

In deze tijd gingen er geruchten dat Leo van Steyn naar Nederlandsch-Indië zou vertrekken., misschien wel samen met Henri. Hij leed aan slapeloosheid en nam (per ongeluk?) teveel van de slaappillen Veronal in. Daaraan overleed hij op 20 maart 1914. Waarschijnlijker is dat hij zelfmoord had gepleegd. Volgens de kranten verloor ons land met hem een van de beste vliegers. Op Soesterberg had hij nog geen twee maanden gediend.



**De Nederlandsche vlieger Leo G. van Steijn,
die de vorige week plotseling in Frankrijk
overleed.**

Krantenbericht van 24 maart 1914.

Toen hij in Etampes werd begraven was de opkomst zeer groot. Er waren twee wagens met kransen. Tien daarvan kwamen uit Nederland, van onder meer de KNVvL. Behalve familieleden waren uit Nederland ook meerdere personen uit de luchtvaartwereld overgekomen, onder anderen Van Wulfften Palthe die op 11 oktober 1913 een vlucht met hem had gemaakt (**noot 2**). Henri bedankte de schare voor de aan de overledene bewezen eer. Over Leo werd geschreven dat hij alleen vloog als pure liefhebberij en niet uit winstbejag. Bij de dankbetuiging van 15 mei werd vermeld dat Henri in Genck in België vertoefde. Zijn thuisadres in Nederland was in 1914 Wassenaar.

Noot 1: Rambaldo richtte in 1909 de Nederlandsch-Indische Vereeniging voor Luchtvaart op. Hij hield lezingen over vliegen en had een groot vertrouwen in de snelle ontwikkeling van vliegmachines. In februari 1910 kwam hij al met de voorspelling dat het over een jaar of vier mogelijk zou zijn om in vier dagen door de lucht naar Nederland te reizen. Diezelfde maand arriveerde in Batavia een luchtballon van de firma Franz Clouth in Keulen van 1680 m³. Deze werd 'Batavia' gedoopt. De 26^{ste} werd de eerste vlucht gemaakt met Lionel Marie als commandant. Rambaldo was een van de passagiers. Hij ging mee om metingen in hogere luchtlagen te doen. Ze stegen tot 800 m en de tocht duurde 65 minuten. Rambaldo maakte al plannen om met de Duitser Kurt Wegener met een ballon te vliegen over Nieuw Guinea. Op 10 juli 1910 maakte hij de eerste tocht vanaf Soerabaja met Van Steyn en nog twee passagiers.

Noot 2: De in 1891 geboren Van Wulfften Palthe werd arts en kreeg in 1915 op Soesterberg zijn opleiding als vlieger. In 1919 kreeg hij de opdracht de vlieg-medische dienst op te richten, waarvan hij een aantal jaren de leiding had. Toen op de Kampweg in 1951 het nieuwe Nationaal Luchtvaart Geneeskundig Centrum in gebruik werd genomen, kreeg hij daar ook weer de leiding. Hij was professor doctor (zie eigen artikel over Van Wulfften Palthe).

Bronnen:

Dagboek van commandant L.V.A. Hendrik Walaardt Sacré.
Historische kranten en tijdschriften.

Februari 2021