

FLORIS ALBERT VAN HEYST

een van de vier eerste Nederlandse militaire vliegers

1883 - 1975

Zijn ouders, schoolopleiding en echtgenotes

Vader Henricus Jacobus van Heyst leefde van 1856 tot 1949. Hij was notaris in Wijk bij Duurstede en was daarnaast ook plaatsvervangend kantonrechter. Op 29 september 1881 trouwde hij in Haarlem met jonkvrouwe Carolina Louise Styrum. Het echtpaar kreeg zeven kinderen, van wie Floris Albert nummer 2 was.

Floris Albert van Heyst (ook gespeld als Van Heijst) werd geboren in Wijk bij Duurstede op 28 augustus 1883. In Tiel ging hij op de HBS, die hij na vijf jaar afsloot. In de rang van kapitein trouwde hij op 10 februari 1920 in Wijk bij Duurstede met Madeleine Louise Jeanne Juniet die in 1898 was geboren in Boulogne-sur-Seine. Zij overleed al op 21 mei in 1921 (Soest) - vermoedelijk bij de geboorte van hun eerste kind. Twee dagen later werd ze in Wijk bij Duurstede begraven.

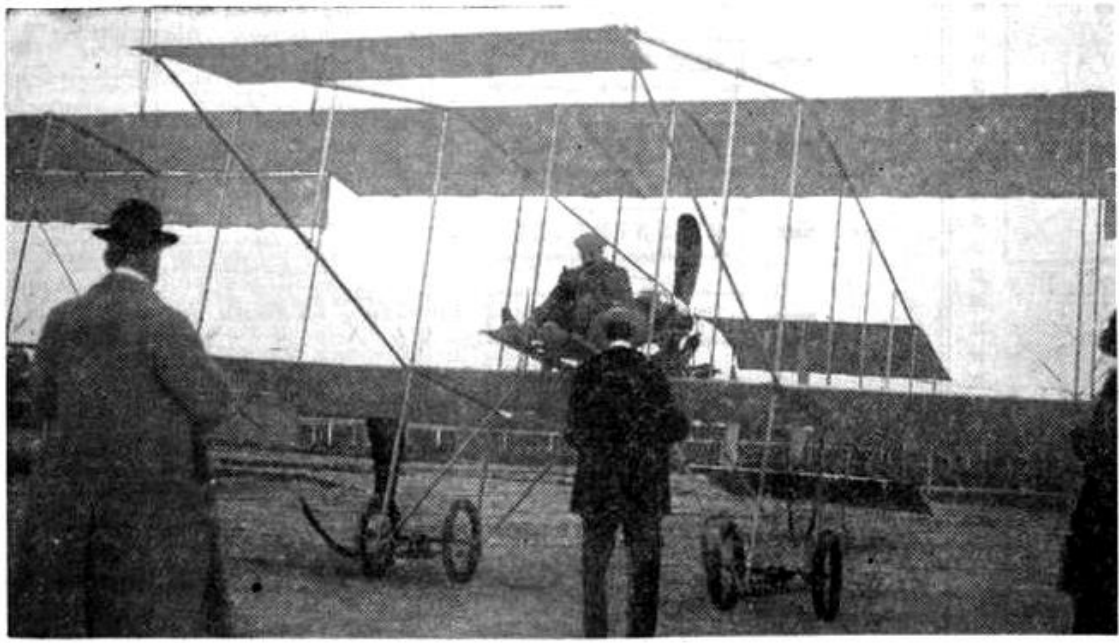
Madeleine was al weduwe van Henri James Meertens en was een dochter van koopman Justin Jean Baptiste Joseph Juniet in Neuilly-sur-Seine en Cecile Camille Fournier die in Parijs woonde. De laatste 6 maanden voor haar huwelijk met Floris woonde ze in Bilthoven.

Pas 14 jaar later, op 23 mei 1935 trouwde Van Heyst in Zeist met Maria Helena Johanne Schröder, die daar was geboren op 13 november 1895. Daarna verhuisden zij van Kampweg 84 in Soesterberg naar Oude Tempellaan 8. Zij was op 11 juni 1918 getrouwd met Nicolaas Jan Jérôme Bouvy (1892-1957) en van hem gescheiden op 26 september 1929 (Utrecht). Dit echtpaar had twee zoons, Alexander Nico (1919) en John (1923-1978). Maria Schröder overleed in Soesterberg op 26 november 1970.

Zijn militaire loopbaan

In 1902 werd Floris van Heyst als cadet der infanterie aangenomen op de KMA in Breda. Deze opleiding duurde drie jaar en verschafte hem de rang van 2^{de} luitenant. In 1909 werd hij 1^{ste} luitenant. In september 1910 werd hij geplaatst bij de werkplaatsen voor draagbare wapens bij de Hembrug. Daar was ook luit. Louis Coblijn. Het jaar daarop volgde hij een opleiding op luchtballonnen. Met 15 andere Nederlanders, onder wie Hendrik Walaardt Sacré en Henri van Steyn werd hij vermeld als balloncommandant in het gedenkboek van de Nederlandsche Vereeniging voor Luchtvaart van najaar 1912.

Sterk door de vliegerij aangetrokken had hij zich najaar 1911 al aangemeld bij Marinus van Meel op Soesterberg, die hem opleidde op zijn Farman. Van Heyst legde de proeven voor zijn FAI-brevet af op 8 december. Het brevet zelf werd met de datum 31 december 1911 op diezelfde dag uitgereikt. Van de officieren was hij de eerste die in Nederland leerde vliegen.



De verbeterde Farman van Marinus van Meel.

Op 15 augustus 1912 werd hij samen met Versteegh en Coblijn op Soesterberg gestationeerd. Als eerste maakte hij medio november in Nederland een vlucht van meer dan 3 uur. Hij steeg op Soesterberg op om 10 uur 26 en landde er om 1 uur 31. Nadat Louis Coblijn de Farman van Van Meel eind december onherstelbaar had beschadigd, assisteerde Van Heyst zijn leermeester gedurende de volgende maanden bij de bouw van diens eerste eigen ontwerp. Deze machine ging de eerste keer de lucht in op 28 maart 1913 met Van Meel aan de knuppel en werd Brik genoemd.

Toen de Luchtvaart Afdeling op 1 juli werd opgericht met als 'vliegend materieel' zegge en schrijve één vliegtuig, de Brik, waren Floris van Heyst, Willem Versteegh, Louis Coblijn en Jan Roeper Bosch de enige officieren-vliegers. Daar kwamen Van Meel, Leo van Steijn en Henri Bakker bij als vaandrags. Versteegh was opgeleid in Oostenrijk, Coblijn in België/Frankrijk en Roeper Bosch op Gilze-Rijen bij de ENV. Tijdens de legermanoeuvres in september bij Millingen maakte Van Heyst daar geslaagde vluchten met de Brik.

De eerste drie Farmans type HF-20 die eind september 1913 uit Frankrijk in kisten verpakt op Soesterberg aankwamen, werden allemaal door Van Heyst ingevlogen, respectievelijk op 3, 4 en 8 oktober. Op 10 oktober mocht Gerta, de vrouw van commandant Walaardt Sacré een vluchtje met Van Heyst maken.

Voor zijn militaire brevet maakte Van Heyst op 21 oktober een vlucht via Ede en Venlo naar Gilze-Rijen en terug naar Soesterberg.

Toen op 1 augustus 1914 WO I uitbrak en Nederland mobiliseerde, werd Van Heyst met een Farman van Soesterberg vergezeld door luit. Hofstee als waarnemer uitgezonden om de Duitse grens te verkennen. Ze vlogen via Venlo naar Maastricht en dezelfde weg terug. Ze konden melden dat aan Duitse zijde geen activiteiten waren te zien.

Met de Farman HF-22 van de Marine op Soesterberg, de nummer M 1, beleefde Van Heyst op 22 oktober 1914 benauwde ogenblikken. In een bocht op ongeveer 50 meter hoogte knapte een tendeur (spankabel). Hierdoor werd het vliegtuig bijna onbestuurbaar, maar met behulp van het richtingsroer slaagde hij er toch in veilig te landen.

Commandant Hendrik Walaardt Sacré vermeldde in zijn dagboek veel belangrijke gebeurtenissen niet. Wél staat er dat hij op 19 januari 1915 de eerste vliegles kreeg van Van Heyst, maar niet dat er nog meer lessen volgden. De toch zeker noemenswaardige opening van het Officierscasino op 1 augustus 1916 is ook niet genoteerd. Wat ook opvalt, is dat Van Heyst vooral de eerste jaren veel vaker wordt vermeld dan de later zo gevierde Willem Versteegh. Zo was het Van Heyst die steeds weer nieuwe types vliegtuigen invloog. Dit gebeurde o.m. op 4 september 1915 met de geïnterneerde Engelse AVRO 504 en op 4 november met de Franse REP.



Van Heyst bij de Avro 504 in september 1915.

De minister van oorlog Bosboom en zijn collega van marine J.J. Rambonnet bezochten Soesterberg op 24 september. Bosboom mocht met Van Heyst een vlucht maken in een Farman. Rambonnet kreeg zijn luchtdoop van de luitenant van de marine Thomson. Luit. A.K. Steup bracht de adjudant van Bosboom, Van Everdingen naar boven.

Op 16 januari 1917 vertrokken Van Heyst, Versteegh, ir. Vreeburg en mecaniciens Verhagen van Soesterberg naar Zweden voor de aankoop van vliegtuigen en motoren bij de fabriek van Thulin. Ze waren terug op 22 maart.

Twee dagen na volle maan, op 2 oktober maakte Van Heyst tussen 10 en 11 uur 's avonds eerst alleen een nachtvlucht en daarna nog een met Simon Thomas. Volgens Walaardt Sacré verliepen deze uitstekend.

Een nieuwe 'narrow escape' beleefde Van Heyst op 18 oktober 1917 toen hij de tweemotorige Duitse geïnterneerde bommenwerper Gotha vloog met aan boord Van den Abeelen en Bannink. Een van de motoren stopte, waardoor het vliegtuig vanaf ca. 10 meter hoogte capoteerde (op zijn neus ging staan).

Van Heyst was ook sterk betrokken bij de aankoop van vliegtuigen bij Trompenburg, de fabriek die auto's en vliegtuigen bouwde onder de naam Spijker en die werd geleid door de vliegveteraan Henri Wijnmalen. Eerst leverde de Amsterdamse fabriek een serie van de Farman HF-22. Het eerste eigen ontwerp, de eenpersoons Spijker V.1 zou door Wijnmalen zelf op Soesterberg worden gedemonstreerd op 24 februari 1917. Volgens het dagboek van W.S. werd dit een circusvertoning. De staart was veel te zwaar. Daarna kwam Versteegh er wel even mee los van de grond, maar toen brak de mill-as. Op 31 maart was het verbeterde toestel weer op Soesterberg. Van Heyst maakte er een rondje mee. Na diverse wijzigingen ging het beter op 5 april. Na weer problemen op 11 mei konden op 23 mei op Ede vergelijkende proeven worden uitgevoerd met de kleine Sopwith. Het Engelse vliegtuig had veel kortere stijgtijden, maar Van Heyst voerde wél drie loopings en verschillende tailslides uit met de V.1. De Thulin-motor was veel te zwak. Deze enige V.1 deed later korte tijd dienst bij de MLD.

Prins Hendrik bezocht Soesterberg voor de eerste keer op 5 juni 1918. Juist voordat hij met een vliegtuig de lucht in zou gaan, stortte vlak voor zijn ogen de Rumpler neer, die werd gevlogen door Van Wulfften Palthe met passagier jonkheer Van Reigersberg Versluys. De vlieger hield er alleen een stijf been aan over. De prins liet zich niet afschrikken door dit ongeval en kreeg dezelfde dag zijn luchtdoop van Van Heyst in een geïnterneerde DFW C.5.

Na de eerste jaren was hij niet de man die veel lessen gaf of meedeed aan stunts, in een team zoals Versteegh. Zijn hoofdopgave was de aankoop en het testen van vliegend materieel.

Zo werden door hem op 30 juli 1918 ook de Caudron en een Nieuport met 110 pk motor ingevlogen. In hoeverre hij lesvliegtuigen van het type Spijker V.2 testte is niet duidelijk. Het prototype moet de eerste vlucht al hebben gemaakt op 9 maart 1918. W.S. noteerde dat op 20 november 1918 twee Spijkervliegtuigen waren ingevlogen. In totaal werden daarvan 58 exemplaren door Wijnmalen aan Soesterberg geleverd. Van Heyst werd dit jaar bevorderd tot kapitein. Op 3 maart 1919 kreeg hij buitenlands verlof voor een reis naar Engeland. Twee weken later keerde hij per vliegtuig op Soesterberg terug.



De Spijker V.3 met Van Heyst is aan het proefdraaien.

Kapitein Winkelman (de latere generaal) bezocht Soesterberg op 13 mei 1919. Vergezeld door Koppen in een ander vliegtuig, maakte hij een vlucht met Van Heyst naar Ede. Deze tocht eindigde met een noodlanding op de Leusderhei. Het toestel kwam daarbij 'zachtjes' op zijn neus te staan.

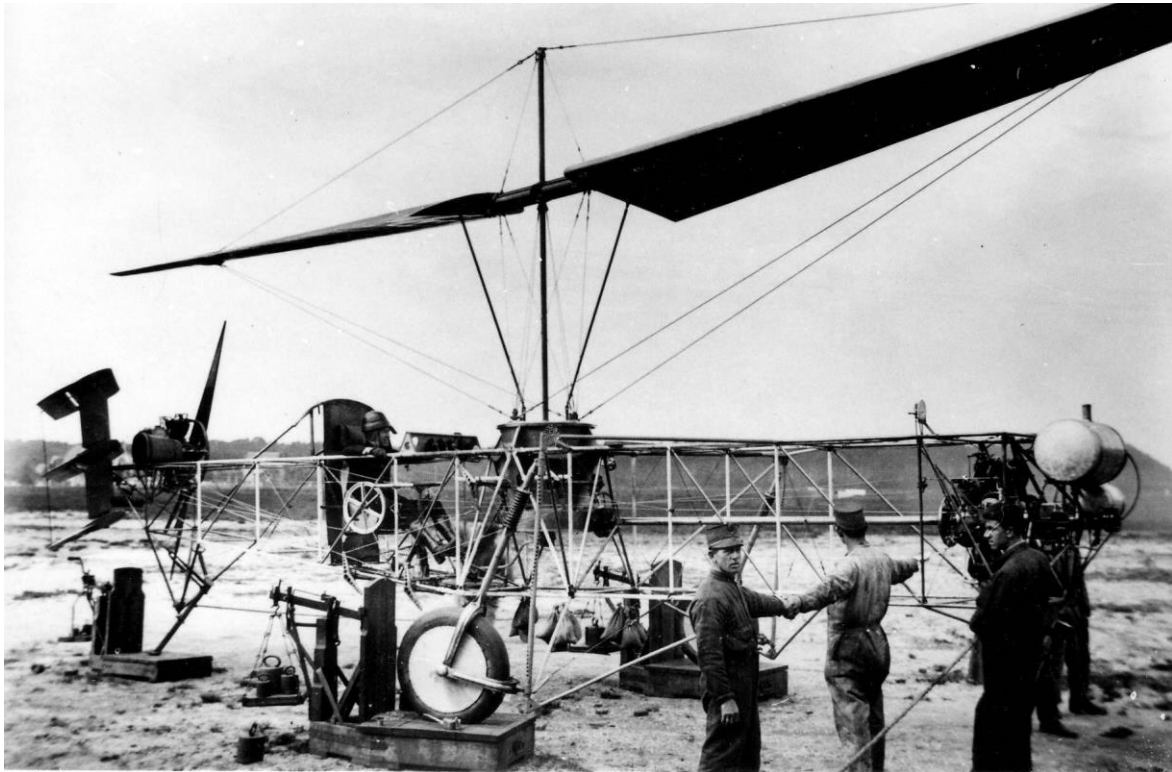
Het fraaie jachtvliegtuig Spijker V.3 werd door Van Heyst op Soesterberg ten doop gehouden op 18 juni 1919. Er werden mooie foto's van gemaakt, o.m. met hem in de cockpit en de motor op volle toeren. Op 8 juli werd de snelheid vanaf de grond gemeten: 186 km/u. Een van de zwakke punten van de V.3 was de Clerget rotatiemotor die maar 180 pk leverde. Op 11 juli werden de proeven tijdelijk gestopt omdat *slechte schakels met randscheuren* waren ontdekt. Er waren op dat moment al 72 V.3's besteld voor de L.V.A. en 20 voor de MLD. Toen Fokker uit Duitsland terugkeerde met veel D.7's en C.I's werden deze via Wijnmalen aangekocht en kwam de productie van Trompenburg ten einde.



Spijker V.3 met Van Heyst in de cockpit.

Tijdens de ELTA in augustus/september voerden Versteegh en Van Heyst beiden mooie stunts uit met de Spijker V.3. Een van een laatste hoogtepunten van de ELTA was een stervlucht over Nederland die werd gehouden op 12 september. Er namen alleen Nederlandse vliegers deel met hun waarnemers. De vliegtuigen waren 8 Rumplers C.VIII en 13 Spijker V.2's. Een daarvan werd gevlogen door Van Heyst met waarnemer luit. Giel.

Van Heyst was misschien de enige die op Soesterberg optrad als bestuurder van de helikopter die ontworpen was door ir. Von Baumhauer. Deze taak was zeker niet ongevaarlijk. De eerste proef werd gedaan op 18 juni 1925. Soms vlogen onderdelen alle kanten uit. Enige keren kwam het toestel gedurende een aantal seconden van de grond. Vanaf september werden de proeven voortgezet op Schiphol, totdat ze een jaar later werden stopgezet.



Van Heyst in de stuurstoel van de Von Baumhauer helikopter.

Van Heyst werd in 1933 majoor en in 1936 luitenant-kolonel. Hij bekleedde tal van functies in de luchtvaart. Vanaf het begin was hij lid van de redactie van het omstreeks 1917 op Soesterberg opgerichte tijdschrift *Het Vliegveld*, hij was lid van het hoofdbestuur van de KNVvL, voorzitter van de commissie voor keuring van luchtvaartmaterieel enz. Hij was officier in de Orde van Oranje-Nassau met de Zwaarden.

In 1937 werd Van Heyst commandant van het vliegekamp Soesterberg. In deze hoedanigheid leidde hij begin juli 1938 de gebeurtenissen tijdens de viering van 25 jaar L.V.A. en was daardoor voortdurend in het nieuws. Kort daarna werd hij commandant van de Luchtvaartbrigade. In deze functie ontving hij op 11 april 1939 prins Bernhard op Soesterberg. Op 1 juli werd in aanwezigheid van minister Van Dijk van Defensie op Soesterberg de Militaire Luchtvaart (ML) als zelfstandig wapen opgericht, waarvan Van Heyst als kolonel de inspecteur werd.

Toen op 3 februari 1940 op de begraafplaats Westerveld in Haarlem de as van de in december in New York overleden Anthony Fokker werd bijgezet, was Van Heyst aanwezig als inspecteur van de ML en tevens commandant van de Luchtvaartbrigade.

Dat jaar werd hij ook vermeld als lid van het dagelijks bestuur van de Nederlandsche Vereeniging tot bescherming van dieren.

Waarschijnlijk zijn laatste daad in de openbaarheid in vreedstijd was in Scheveningen op 3 mei 1940 toen hij prins Bernhard escorteerde bij diens inspectie van de erewacht van het Nederlandsch Instituut voor Luchtvaart.

Tijdens de mobilisatie zal hij zeker een belangrijke rol hebben gespeeld. Over zijn activiteiten in verband daarmee en tijdens de vijf oorlogsdagen is weinig bekend.

Van een militair in de positie van Van Heyst valt op dat hij na zijn vele vluchten in de beginjaren na ongeveer 1920 op geen enkele foto bij een vliegtuig is te zien. Het lijkt er op dat hij na het overlijden van zijn eerste vrouw zijn carrière als actief vlieger had opgegeven, en ook bij andere gelegenheden zoveel mogelijk op de achtergrond bleef.



Mogelijk de enige foto van Van Heyst, hier geheel links op de foto als kapitein, bij een Fokker. Dit was een C.5. In het midden luitenant-kolonel commandant J. Hardenberg.

Er zijn van Van Heyst ook vrijwel geen meldingen over noodlandingen of andere incidenten met vliegtuigen. Eén uitzondering: op 26 mei 1932 werd hij op Soesterberg met de Fokker C.5 (599) door een veranderlijke wind getoucheerd en op zijn neus gezet. Geen schade genoteerd.

Dieptepunt en afgang

Wat wel vast staat, is dat mevrouw Van Heyst-Schröder lid was van de NSB en dat hijzelf op een zeer vriendschappelijke manier met Duitse officieren omging. Zij werden beiden in mei 1945 opgepakt en samen met andere NSB-ers en collaborateurs in bewaring gesteld in het Wehrmachtsheim aan de Kampweg, het latere (nieuwe) Officierscasino. Hemelsbreed ca. 150 m van zijn woonhuis. Tegen Van Heyst werd voor zover bekend geen proces gevoerd. Het echtpaar werd spoedig vrijgelaten.

Voor hem waren de gevolgen, gezien zijn zeer hoge positie kort voor de oorlog, catastrofaal. Hij werd niet in eer hersteld en verdween totaal van het luchtvaartoneel. Hij was kinderloos. Van zijn vrouw werd verteld dat ze nertsen en/of poolvossen fokte. Nog even verscheen zijn naam in de kranten in verband met de activiteiten van zijn stiefzoon John Bouvy, die in de jaren '60 en '70 tumult veroorzaakte met zijn restaurant Avio Resto aan de Amersfoortsestraat in Soesterberg.

Tot aan zijn dood op 11 september 1975 leefde Floris van Heyst een teruggetrokken bestaan in zijn royale huis op Oude Tempellaan 18 (eerder nummer 8).



Van Heyst als luitenant-kolonel.

Adressen van Van Heyst in Soesterberg

1. Pension Nellysteijn op Amersfoortscheschestraat 1. 1915
2. Villa Sonnevand op Amersfoortscheschestraat 35 in 1918,
3. Kampweg 84 (werd later nummer 102) 1924 tot 1935. Dit was het laatste huis aan deze weg. Hier woonde in 1924 ook luit.-vlieger Graaf C.I. Schimmelpenninck en luitenant vlieger W.E. Hoogenboom. Sinds ongeveer 1927 ook H. van Weerden Poelman die daarvoor in Zeist had gewoond. In oktober 1928 verhuisde dienstbode Joh. E Machielse naar Kampweg 84. Zij zal een gemeenschappelijke huishoudster zijn geweest voor de officieren die er woonden. Nadat Van Heyst voor de tweede keer trouwde, verhuisde hij met zijn vrouw en haar zoon John naar de Oude Tempellaan.
4. Oude Tempellaan 8 (werd later nummer 18) 1935 tot aan zijn dood.

Bronnen:

Dagboek commandant Hendrik Walaardt Sacré.

Historische kranten en tijdschriften.

Foto's: Van Heyst en fotoarchief L.V.A.

Januari 2021