

**DE « VIEILLES TIGES »
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART**



Gedenkschrift

van de Belgische luchtvaart

Gebroeders BOLLEKENS
Vliegtuigbouwers
1909-1917

Voorgesteld en gepatroneerd door

Roland VERSELE
Kapitein-Commandant Ing. b.d.
Lid

Guido WUYTS
Bestuurder

DE « VIELLES TIGES »
VAN DE BELGISCHE LUCHTVAART
Vereniging zonder winstoogmerk

*

Koninklijke Maatschappij
Pioniers en Oudgedienden van de Belgische luchtvaart
Gesticht in 1937



Maatschappelijke zetel
Het Huis der Vleugels
Montoyerstraat 1
1000 BRUSSEL

De Gebroeders BOLLEKENS

Vliegtuigbouwers

1909-1917

I. Voornaamste data



Eugène, Joseph en Isidore Bollekens

1858 : Start van het bedrijf door Eugène en François Bollekens.

1877: Nieuwe werkplaats in de Pelikaanstraat.

1905: Oprichting “Bollekens Frères”. De broeders Eugène, Joseph en Isidore nemen de firma over van hun vader.

Oktober 1909: Herstelling van de Voisin tweedekkers van Baron Pierre de Caters.

1910: Bouw van vier tweedekkers voor de Maatschappij Aviator.

Juni 1911: Overname van vier Aviator tweedekkers en de Vliegschool te Sint-Job-in-'t-Goor. Oprichting samenwerkende maatschappij Jéro.

1911-1913: Bouw van vier Jéro tweedekkers.

27 februari 1912: Verkrijgen van de licentie voor bouw en verkoop Farman toestellen in België.

11 maart 1912: Bestelling van vier Jéro HF-16 toestellen door het Belgisch leger.

23 oktober 1912: Contract met het Belgisch leger voor de vorming van piloten te Sint-Job-in-'t-Goor tot het behalen van burgervliegbrevet.

2 december 1912: Bestelling door het Belgisch leger van een aanhangwagen voor vervoer van een gedemonteerd vliegtuig.

20 mei 1913: Contract met het Belgisch leger voor de vorming van piloten te Kiewit tot het behalen van het burgervliegbrevet.

8 april 1914: Chefpiloot Fernand Verschaeve verongelukt met een toestel op het vliegplein van Sint-Job-in-'t-Goor.

4 augustus 1914: Begin Eerste Wereldoorlog – De luchtvaartactiviteiten van de firma Bollekens komen onder controle van Commandant Mathieu.

7 oktober 1914 : Evacuatie van Antwerpen - Luchtvaartdepartement Bollekens per militaire trein naar Stene.

11 oktober 1914: Vertrek per militaire trein naar Frankrijk - Voortzetten activiteiten in Calais.

1 maart 1917: Stopzetting van de bestellingen door het Belgisch leger maakt een einde aan de luchtvaartactiviteiten van de Gebroeders Bollekens.

1919: Proces tegen de Belgische staat.

1923: De gebroeders gaan uiteen - Eugène zet de tak rolluiken en vensterblinden verder – Joseph en Isidore beginnen een autogarage.

5 april 1939: De Belgische staat wordt door het Hof van Beroep te Brussel veroordeeld tot het betalen van een belangrijke schadevergoeding aan de Gebroeders Bollekens.

Januari 1942: Cassatieberoep van de Belgische staat verworpen.

II. De belangrijkste feiten

Het bedrijf “Bollekens Frères”

Het bedrijf van de gebroeders Bollekens ontstond in 1858 toen de jonge schrijnwerkers Eugène en François Bollekens een tweemansbedrijfje oprichtten in de Jezusstraat te Antwerpen. In 1860 zag François op een Parijse tentoonstelling nieuwe Engelse houtbewerkingmachines en in het bijzonder machines die in staat waren gelijktijdig de vier zijden van houtstukken te schaven. De broers beslisten een nieuwe werkplaats te bouwen in de Appelmannstraat en kochten en installeerden er die Engelse Robinsonmachines samen met een stoommachine die voor de aandrijving instond. Hun nieuwe bedrijf ‘E.F. Bollekens Frères’ kende een belangrijk succes. Vanaf 1886 produceerden zij ook al rolluiken wat toen een nieuwigheid was, evenals deurstijlen, sierlijsten, kroonlijsten e.d. Door de heropleving van de Antwerpse havenactiviteiten stond de stad voor een belangrijke uitbreiding. Met de afbraak van de stadswallen en de citadel kwamen nieuwe bouwgronden vrij en de bouwactiviteiten kende een ware bloei. Het alsmaar stijgende zakencijfer bracht de broers ertoe in 1877 opnieuw grotere werkplaatsen te bouwen, ditmaal in de Pelikaanstraat langs de spoorweg. De oppervlakte van werkplaatsen en magazijnen nam geleidelijk toe tot 3.000 m², verdiepingen inbegrepen.

In 1895 neemt François het deel van zijn broer over in het bedrijf. Zijn drie zonen Eugène, Isidore en Joseph staan hem bij in de leiding. Het vervaardigen en plaatsen van rolluiken in binnen- en buitenland maakte een belangrijk deel uit van hun activiteiten.



Een andere specialiteit was het zagen van cederhout in fijne plankjes voor sigarenkistjes. Maar zij voerden ook grote opdrachten uit in Antwerpen, zoals al het houtwerk van de 'Zuidstatie', van de Nationale Bank, van de nieuwe 'Middenstatie' (het huidige Centraal Station).

Op 28 augustus 1905, kort voor het overlijden van hun vader, nemen de drie broers de stoomhoutzagerij over en richten het bedrijf '*Bollekens Frères*' op. Eugene zorgt er voor de boekhouding en administratie, Isidore is verantwoordelijk voor de productie en Joseph staat in voor de contacten met de klanten. De firma telt op dat ogenblik 150 werknemers: voornamelijk timmerlieden en schrijnwerkers.

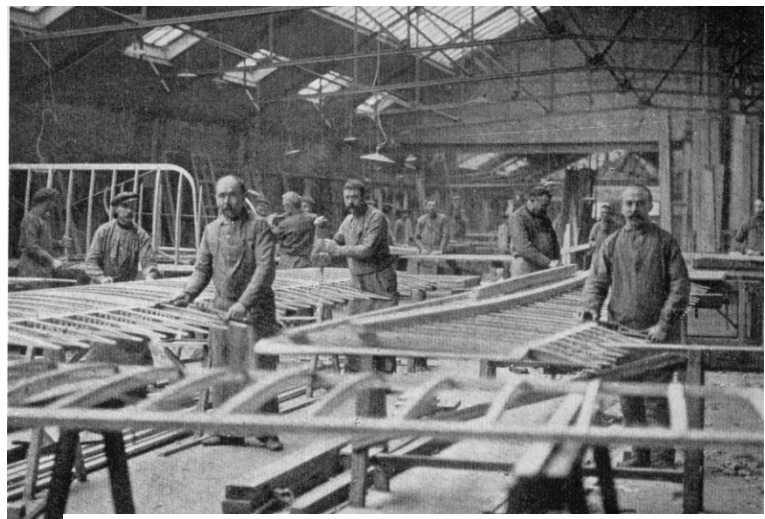
Eerste contacten met de luchtvaart

Einde oktober 1909 gaat op het Wilrijkse plein de eerste Antwerpse Vliegweek door. Er zijn eigenlijk niet zoveel bekwame vliegeniers om er aan deel te nemen. Eén van de belangrijkste is Baron Pierre de Caters uit 's-Gravenwezel die met een Voisin tweedekker deelneemt.

Bij het opstijgen voor een tweede vlucht wordt zijn toestel door een plotse windstoot in de flank gegrepen en gaat over kop. De baron komt er met de emoties vanaf maar zijn Voisin is ernstig beschadigd. Eugène Bollekens die het ongeval ziet gebeuren, biedt Pierre de Caters aan het toestel te herstellen. Een voorstel dat graag aanvaard wordt want het komt er voor de baron op aan nog dezelfde week opnieuw te kunnen vliegen. De reparaties aan het ernstig vernielde vliegtuig worden door het bedrijf van de gebroeders Bollekens met grote vakkennis uitgevoerd. Het mag wel eens aangestipt worden dat de toenmalige vliegtuigbouwers zeker geen schrijnwerkers waren en dat bekwame vaklieden nog belangrijke verbeteringen aan de toestellen konden aanbrengen. De werkplaatsen Bollekens werken dag en nacht door en op de vijfde dag van de vliegweek is de baron alweer paraat en verovert de prijs voor de eerste Belgische vliegenier die duizend meter aflegt in volle vlucht. Pierre de Caters is opgetogen over het gepresteerde vakwerk. Voortaan hoeft hij zich niet meer tot de Parijse firma Voisin te wenden wanneer zijn toestellen dienen hersteld te worden. De nabijgelegen firma Bollekens kan dit werk minstens even goed aan. Dit ongeval is dan ook voor de gebroeders Bollekens de aanleiding om in een nieuwe veelbelovende activiteit te stappen: de vliegtuigconstructie. Anderzijds bouwen zij ook een aantal vliegtuigloodsen voor de Caters op zijn vliegplein te Sint-Job-in-'t-Goor.

Vliegtuigbouw

Wanneer tijdens de vliegwedstrijden blijkt dat de Voisin tweedekkers, hoewel zeer veilig, eigenlijk niet meer kunnen concurreren met de andere toestellen, bestelt Baron de Caters in het toen nog Duitse Mulhouse een Aviatik tweedekker. De firma Aviatik GmbH bezit er een licentie voor de bouw van Henry Farman toestellen. Het Aviatik vliegtuig wordt in juli 1910 geleverd en Pierre de Caters vliegt er voor het eerst mee tijdens de Vliegmeeting van de Stad Brussel (Stokkel). Hij breekt er een vleugel en laat het vliegtuig daarop onmiddellijk naar zijn vliegplein te Sint-Job-in-'t-Goor overbrengen. Daar wordt het zeer zorgvuldig ontmanteld om als model te dienen voor de bouw van vier tweedekkers voor de maatschappij 'Aviator' waarin de baron een meerderheidsparticipatie heeft verworven. De gebroeders Bollekens worden met de fabricatie belast en richten voor die bouw in hun bedrijf speciale werkplaatsen in. Het zijn de eerste toestellen die in België in serie worden vervaardigd. Hun bouw vergt slechts tien weken.



Werkplaats Bollekens Antwerpen

Hoewel de Aviatik model staat voor de bouw van deze Aviator tweedekkers worden verschillende verbeteringen aangebracht, enerzijds op advies van Baron de Caters maar anderzijds ook door de kennis van houtbewerking bij de firma Bollekens. Zo wordt door hen voor het eerst ‘silver spruce’-hout aangewend voor de langere onderdelen in plaats van het tot dan toe gebruikte populieren- of grenen-hout. Een keuze die later in de vliegtuigbouw algemeen overgenomen wordt.

Op de talrijk bijgewoonde vliegweek van Sint-Job-in-‘t-Goor in oktober 1910 komen de Aviator tweedekkers voor het eerst op en bewijzen er hun degelijkheid. In een enthousiast ‘Het Handelsblad’ van 22 oktober kunnen we hierover lezen:

“De Belgische tweedekker ‘Aviator’, motor ‘Argus’ heeft gisteren te St.-Job eens te meer gezegepraald. De talrijke passagiers, waaronder leden van de Antwerpse pers, hebben zich kunnen reken-schap geven door de in gezelschap van graaf d’Hespel gedane proeven, dat het vliegmaschine ‘Avia-tor’ wezenlijk al de voorwaarden van sterkte, van buigzaamheid, regelmatigheid, gemak van behande-ling, weerstandskracht en draagvermogen bezit, dat men vandaag van toestellen van die aard kan eisen. De tweedekker ‘Aviator’ kan dus, onder alle opzichten, vergeleken worden aan de beste voort-brengsels van de vreemde nijverheid. Waarom nog vliegtoestellen elders gaan kopen, wanneer de nationale nijverheid de uitstekende ‘Aviator’ vervaardigd, aan zulke gunstige voorwaarden”.

Midden november 1910 vertrekt Baron de Caters voor vier maanden met twee Aviator toestellen samen met Jules Tyck (met een Blériot eendekker) per schip naar India om er vliegdemostraties te geven. Ook hier hebben de werkplaatsen Bollekens nog een extra bijdrage geleverd door het ontwerpen van de kisten voor het vervoer evenals een systeem voor snelle montage- en demontage van de toestellen. Op dit dispositief nemen ze ook een brevet.

Wanneer in juni 1911 de maatschappij Aviator in vereffening gaat komt er een minnelijke schikking met de stoomhoutzagerij Bollekens. De vier nog niet betaalde Aviator tweedekkers komen terug in haar bezit evenals de door haar gebouwde hangars op het vliegveld van Sint-Job. Voortaan huurt de firma Bollekens het vliegveld van Barones de Caters en neemt ook het vliegveldpersoneel en de daar gevestigde Vliegschool Aviator over. Verschillende vliegeniers blijven er een loods huren voor hun toestel.

Samenwerkende Maatschappij Jéro

Om een onderscheid te maken met de andere werkzaamheden van de houtzagerij gebeuren de luchtvaartactiviteiten van de firma onder de benaming ‘Jéro’ als een herinnering aan vader François Jérôme. Jéro is voortaan ook de merknaam voor de toestellen evenals voor de vliegschool. De Fransman Henri Molla is er instructeur en geeft ook talrijke vliegdopen. Met een Jéro tweedekker neemt hij in augustus 1911 deel aan de Antwerpse Vliegweek en behaalt er de ‘de Montigny’-beker voor het kortste vertrek (15,8 m) evenals de prijs voor het grootste aantal vluchten met passagiers. Een andere overwinning met een Jéro toestel behaalt Parisot in de Blankenbergse Vliegweek en wordt tevens tweede in de etappe Blankenberge-Antwerpen van de Ronde van België 1911.

Voor eigen rekening worden tussen 1911 en 1913 nog vier vliegtuigen gebouwd. Ze zijn uitgerust met een rotatieve zeven cilinder Gnome-motor, luchtgekoeld. Zoals bij de vorige toestellen wordt ook hier de motor achter de passagiersruimte geplaatst en is rechtstreeks verbonden met de duw-schroef.

Eén van die toestellen met een vleugelwijdte van 17 meter wordt in 1912 omgebouwd tot watervliegtuig om in september deel te nemen aan de ‘Kampstrijd voor stroom en coloniale Watervliegtuigen’ te Temse. Het toestel komt echter buiten de reglementaire tijd aan een mag aan de wedstrijd niet deelnemen. Daarop geven Fernand Verschaeve en René Vertongen met dit vliegtuig gedurende een gehele dag druk bewonderde demonstraties boven de Schelde te Antwerpen.

Met ditzelfde, terug omgebouwde, toestel behaalt Verschaeve op 20 december 1912 het wereldrecord hoogte wanneer hij met vier passagiers een hoogte bereikt van 596 m gedurende een vlucht van 37min 6s. Dit is tegelijk een Belgisch record zowel in hoogte als in duur. Verschaeve met Jéro be-komt ook definitief de Brichartprijs voor de piloot die van 1910 tot en met 1912 in een vlucht van minstens een half uur het grootste nuttige gewicht vervoerd heeft, in zijn geval 264 kg.

In totaal heeft de firma Bollekens veertien burgertoestellen gebouwd: eerst het tweemaal herbouwen van Baron de Caters Voisin tweedekker (1909) o.a. telkens een nieuwe romp, zes toestellen voor Aviator (1910-1911), twee voor de reis naar India van Baron de Caters (1910) en ten slotte vier voor eigen gebruik, waarvan twee lestoestellen met vier plaatsen.

Militaire luchtvaart

Op 7 juli 1910 had minister van oorlog generaal Hellebaut op het vliegveld van Kiewit een luchtdoop ontvangen met een Henry Farman toestel bestuurd door ridder Jules de Laminne. Hoewel in het leger niet iedereen het belang inziet van de luchtvaart, beseft de minister het nut van vliegtuigen voor verkenningsoverdrachten. In de schoot van de Genie bestond sinds 1886 een speciale Compagnie van Werklieden en Luchtschippers (Compagnie d'Ouvriers et d'Aérostiers du Génie), die beschikt over luchtballonnen en later ook over vliegtuigen (cerfs-volants) en een bestuurbaar luchtschip de 'Belgique III'. Het ligt voor de hand ook de vliegtuigen aan dit wapen toe te vertrouwen. Bijgevolg worden twee genieofficieren, luitenant Georges Nélis en onderluitenant Pierre Lebon, aangeduid om aan de Vlieg-school van Kiewit het burgerlijke vliegbrevet te behalen. Einde 1910 komt te Kiewit een nieuw Farman HF-3 toestel aan, als eerste militair vliegtuig door de Belgische regering aangekocht.

Op voorstel van kapitein-commandant Georges Le Clément de Saint-Marcq, commandant van de Compagnie Werklieden en Luchtschippers wordt onder zijn leiding begin 1911 te Brasschaat de Militaire Vliegschool opgericht. Het enige H. Farman leger-vliegtuig wordt echter al onmiddellijk vernield bij zijn landing op het vliegveld van Brasschaat op 5 mei. In 1911 zullen nog drie HF-3 toestellen rechtstreeks in Frankrijk besteld worden via ridder de Laminne. Het tweede toestel crasht eveneens bijna onmiddellijk. In juli wordt kapitein-commandant Emile Mathieu de nieuwe commandant van de Militaire Vliegschool met als technische adjuncten Nélis en Lebon. Op 26 april 1913 wordt onder zijn leiding te Brasschaat de Militaire Vliegenierscompagnie opgericht waaraan de Militaire Vliegschool verbonden wordt.



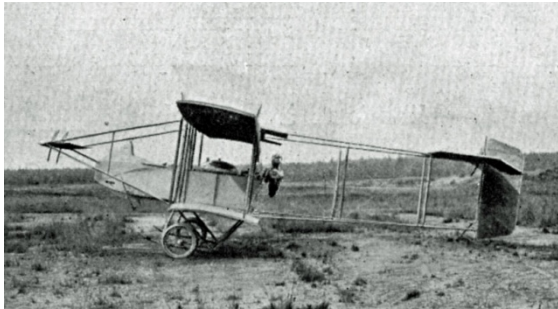
Luitenant Wahis in een Jéro (Bollekens) HF16
(Rond 1912)

De internationale toestand laat vrezen dat een nieuw conflict tussen de grootmachten Frankrijk en Duitsland tot de mogelijkheden behoort. In dit geval kunnen Franse leveringen aan de Belgische militaire luchtvaart ernstig in het gedrang komen. Daarom wordt besloten de bouw van de volgende militaire toestellen toe te vertrouwen aan een Belgische firma. Op 15 juni 1911 had de firma Bollekens zich al kandidaat gesteld voor 'levering binnen de acht dagen volgend op de bestelling van een volledig toestel, uitgerust met om het even welke motor.'

Op het ministerie van oorlog is men nochtans van oordeel dat op dat ogenblik de H. Farman toestellen de meest geschikte zijn. Het komt er dus op aan een licentie van de Parijse firma 'Farman Frères' te verkrijgen voor de bouw van hun toestellen in België. De Belgische firma die het best in aanmerking komt voor bestellingen door het leger is de firma Bollekens om volgende redenen:

- heeft van alle Belgische constructeurs de meeste vliegtuigen gebouwd;
- bezit een eigen vliegveld, vliegtuigen en een vliegschool
- is strategisch het best gelegen, bevindt zich namelijk in de Versterkte Stelling Antwerpen die in 1859 al werd uitgekozen als Nationaal Reduit. Dit is de wijkplaats waarin in geval van oorlog Koning, regering en leger zich zullen terugtrekken na verdragende gevechten om daar actief weerstand te bieden in afwachting van militaire hulp door de garanten van de Belgische onafhankelijkheid.

Vliegtuigbouw en vorming piloten voor het Belgisch leger



Op 27 februari 1912 verwerven de gebroeders Bollekens de licentie voor de bouw en verkoop van Henry en Maurice Farman vliegtuigen in België voor de duur van vijf jaar vanaf 1 maart 1912. Op 11 maart bestelt het leger voor het eerst vier H. Farman toestellen bij de gebroeders Bollekens voor een totaal bedrag van 100.000 frank.

Het lastenboek bevat o.a. volgende specificaties:

Maximale afmetingen: vleugelwijdte 12 m., lengte 8,5 m., hoogte 2,5 m.

Maximum gewicht: 350 kg met lege reservoirs.

Vervoerd minimum gewicht: piloot, passagier, brandstof, gereedschappen: 285 kg.

Werkelijke vluchtsnelheid: minimum 90 km/h.

Werkelijke vluchtsnelheid: minimum 90 km/u.

Stijgsnelheid: minimum 500 m in 15 minuten.

De firma Bollekens bestelt op haar beurt op 12 maart bij Farman een H. Farman toestel met 70 pk Gnome-motor dat voldoet aan de specificaties van het Belgisch leger en dat moet dienen als model. Het is de HF16 waarvan het eerste door Bollekens gefabriceerde vliegtuig de ontvangstproeven op 6 en 7 juli glansrijk doorstaat. De behaalde resultaten overtreffen in ruime mate de gestelde voorwaarden.

Op 26 juli verleent het ministerie van oorlog aan de Bollekens toelating om proeven uit te voeren met een watervliegtuig op de vestinggracht van het fort van Schoten, wat bewijst dat de firma zich ook nog altijd interesseert voor burgervliegtuigen.

Op 23 oktober wordt met het leger een contract gesloten voor de vorming van militaire piloten tot het behalen van het burgervliegbrevet aan de Vliegschool Jéro in Sint-Job-in-'t-Goor in maximum drie maanden. In maart werd Fernand Verschaeve als chefpiloot en vlieginstruuteur aangenomen. De firma verbindt zich tot het leveren van de vliegtuigen, de monitoren, het terrein en de loodsen. Een eerste sessie kandidaten bestaat uit Théophile Wahis, Johan Hagemans en Adolphe Schmit. Ze bekomen alle drie hun burgerbrevet op 6 januari 1913.

Op 8 november worden opnieuw vier toestellen besteld, ditmaal met een 80 pk Gnome-motor. Werkelijke vluchtsnelheid minimum 110 km/u, stijgsnelheid minimum 500 m in 7min 30s.

Op 30 november wordt aan de Bollekens opgedragen op de eerste vier toestellen de 70 pk-motor door een 80-pk Gnome te vervangen, evenals de plaatsing van Ratmanoff schroeven en nog een aantal bijkomende verbeteringswerken.

Op 2 december volgt de bestelling voor een aanhangwagen voor het vervoer van een in zes delen gedemonteerd toestel. Deze aanhangwagen kan een volledig toestel, een reservemotor, twee reserveschroeven en een Bessonneau tent vervoeren. Later zullen alle smaldelen met deze aanhangwagen uitgerust worden. De Gebroeders Bollekens verkrijgen op 21 januari 1913 een uitvinderbrevet op deze '*chariot-remorque pour aéroplanes*'.



Op 17 december bestelt het leger een Jéro-Farman tweedekker (zonder motor, de 70 pk motor zal door de Militaire Vliegschool geleverd worden) als scholingsvliegtuig voor 12.550 frank.

Ook in 1913 en 1914 gaan verdere bestellingen door. De firma Bollekens bouwt nu Jéro HF20 en Jéro HF23bis toestellen met een 80 pk Gnome-motor. Deze vliegtuigen hebben geen voorste stabilisator (planche à pain) meer.

Aan weerszijden van de bovenste vleugel kunnen demonteerbare panelen toegevoegd worden van 4,5 m lengte. De totale vleugelwijdte bedraagt dan 16 m. De lengte is 9 m. en de totale hoogte 3,3 m. Het gewicht mag maximaal 450 kg bedragen, de nuttige lading (piloot en brandstoffen inbegrepen) minimaal 325 kg.

Met een dergelijke lading moet het toestel minstens 90 km/u halen en een hoogte van 500 m kunnen bereiken in maximaal 10 minuten.

In 1914 bedraagt de prijs voor dit vliegtuig met motor 28.000 frank.

In totaal worden 20 Jéro HF20 en Jéro HF23bis nieuw gefabriceerd en twee herbouwd na ernstige schade. In de ateliers Bollekens werken op dat ogenblik 75 à 90 arbeiders exclusief aan de vervaardiging van vliegtuigen.

Om de piloten te beschermen tegen vijandelijk vuur vanop de grond wordt een gepantserde plaat ontworpen door de maatschappij Cockerill en onderaan de toestellen aangebracht. De vliegtuigen kunnen ook voorzien worden van een mitrailleur. De eerste schietproeven lucht-grond in Europa worden uitgevoerd in augustus 1912 te Brasschaat met een mitrailleur Lewis gemonteerd op een Jéro HF16. Piloot is luitenant Georges Nélis en schutter luitenant Louis Stellingwerff. Later volgen nog verdere proeven met Lewis- en ook met Hotchkiss- en Madsenmitrailleurs



Schietoefening met mitrailleur Lewis, Georges Nélis is piloot van de Jéro-HF16, Louis Stellingwerff is de schutter.
Mecanicien Coppens staat achter de schroef

Aangezien het leger meer vliegeniers nodig heeft dan de Vliegschool van Sint-Job kan vormen, wordt op 20 mei 1913 een contract ondertekend met het ministerie van oorlog voor de vorming van piloten in de Vliegschool te Kiewit, die nu eveneens in handen is van de gebroeders. Het leger staat in voor de bewaking van beide vliegpleinen en heeft er ook een verantwoordelijk officier aangeduid: luitenant vliegenier Alfred Sarteel in de Voorbereidende School Sint-Job-in-'t-Goor en luitenant vliegenier Arsène Demanet in de Voorbereidende School Kiewit.

Vlieginstructeurs zijn op dat ogenblik: in Sint-Job Fernand Verschaeve die er op 8 april 1914 het slachtoffer wordt van een dodelijk vliegongeval en opgevolgd wordt door René Vertongen, in Kiewit Henri Molla en Max Olieslagers, later opgevolgd door René Cozic en Ernest Demuyter. In totaal behalen 32 militaire piloten het burgervliegbrevet aan de Vliegscholen Bollekens.

Wereldoorlog I

Op 4 augustus 1914 schendt Duitsland de Belgische neutraliteit en valt het land binnen. Na vertragende gevechten trekt het veldleger zich op 20 augustus terug in de Versterkte Stelling Antwerpen met uitzondering van de troepen in de Versterkte Stelling Namen die daar nog stand houden tot 25 augustus. Op 27 september zet de zwaarste Duitse en Oostenrijkse artillerie de aanval in op Versterkte Stelling Antwerpen, die op 10 oktober in hun handen zal vallen.

Gedurende deze twee maanden is de activiteit bij de firma Bollekens maximaal: afwerken van nieuwe vliegtuigen en herstellen van beschadigde toestellen. In de voorafgaande maanden hadden de Bollekens op aanraden van kapitein-commandant Mathieu een belangrijke reserve aan wisselstukken aangelegd zodat snel nieuwe toestellen kunnen gebouwd worden. Vanaf het begin van de oorlog komt het bedrijf onder zijn controle. De vier toestellen van de Vliegschool Bollekens Sint-Job worden onmiddellijk ter beschikking gesteld van het leger en gaan over naar Brasschaat. Op 5 en 6 augustus wordt dit militaire vliegcentrum om veiligheidsredenen overgeplaatst naar het Wilrijkse plein waar de Compagnie Luchtschippers over twee loodsen voor luchtschepen beschikt. Daar zullen de scholingsvliegtuigen Jéro vanaf 15 augustus ingezet worden voor de opleiding van vrijwilligers vliegeniers. Het commando van de Vliegenierscompagnie vestigt zich in de kantoren van de firma Bollekens. In dezelfde straat eist ze twee onbebouwde terreinen op om er haar diensten te installeren. Dank zij dag en nacht werk van het bedrijf Bollekens, dat zijn aantal vliegtuigarbeiders aanzienlijk heeft verhoogd en van het Centraal Park van de Vliegenierscompagnie onder leiding van luitenant Nélis, slaagt men erin het 1^e escadrille opnieuw uit te rusten en tal van beschadigde toestellen te vervangen.

Wanneer begin oktober een terugtocht van het veldleger naar de kust overwogen wordt, wordt in het Waaslandstation op linkeroever een park op rails ingericht met het nodige materieel voor het verder functioneren van de militaire luchtvaart in geval van vertrek uit Antwerpen. Op 3 en 5 oktober vertrekken treinen naar Oostende met dit materieel. Het rollende materieel verlaat Antwerpen via de noodbrug over de Schelde op 7 oktober. Per militaire trein (ongeveer 40 goederen- en personenwagens) vertrekken die dag vanuit het Waaslandstation ook een veertigtal van de bekwaamste vakmensen van het bedrijf Bollekens met hun gezin, evenals de gereedschappen, materieel en vliegtuigonderdelen (o.a. Gnome-motoren, het silver-spruce hout soms 20 m lang). De drie broers rijden met hun gezin per auto naar Oostende. Als verantwoordelijke voor de stoomhoutzagerij in Antwerpen blijft Gaston Lens, een familielid.

Vanaf 8 oktober worden door het leger te Oostende reparatiewerkplaatsen ingericht. Als vliegveld wordt het naastgelegen terrein van de Wellingtonrenbaan gebruikt.

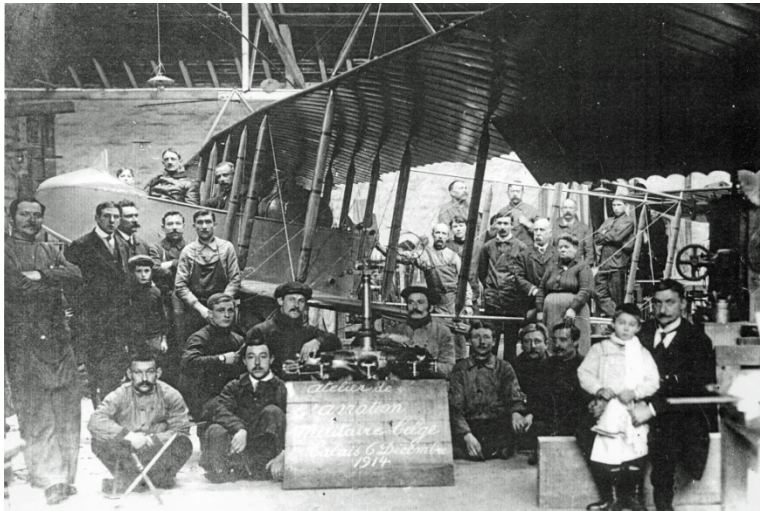
Frankrijk

Op 12 oktober verlaat het Centraal Park Oostende per spoor richting Frankrijk. Uiteindelijk zal het in Le Beau Marais nabij Calais belanden waar luitenant Nélis een permanent Maintenancepark kan organiseren in bestaande houten loodsen bij een bruikbaar vliegplein. Na vier dagen werkzaamheden in een grote schrijnwerkerij te Stene, waarbij nog een zwaar beschadigde Jéro-HF20 terug vlieggklaar gemaakt wordt, gaat ook voor het bedrijf Bollekens de reis verder met dezelfde militaire trein. In Nieuwpoort steken ze achter een gepantserde trein als laatste de brug over de IJzer over. De reis gaat eerst naar Le Havre, dan naar Calais en duurt vijf dagen. Daar zal de trein weken op een zijspoor blijven staan en voorlopig onderdak bieden aan de arbeiders en hun gezin.

In Calais huren de Bollekens de schrijnwerkerateliers met de bestaande machines en materieel van de firma Eugène Legros, rue Laroche, 12. Naast de meegereisde vakmensen nemen ze ook Franse werklieden aan om zo over een zestigtal arbeiders te beschikken.

Later komen daar ook nog enkele Belgische militairen bij. Het eerste werk bestaat uit de reparatie van een aantal door een storm te Duinkerke en St Pol vernielde Jéro HF20.

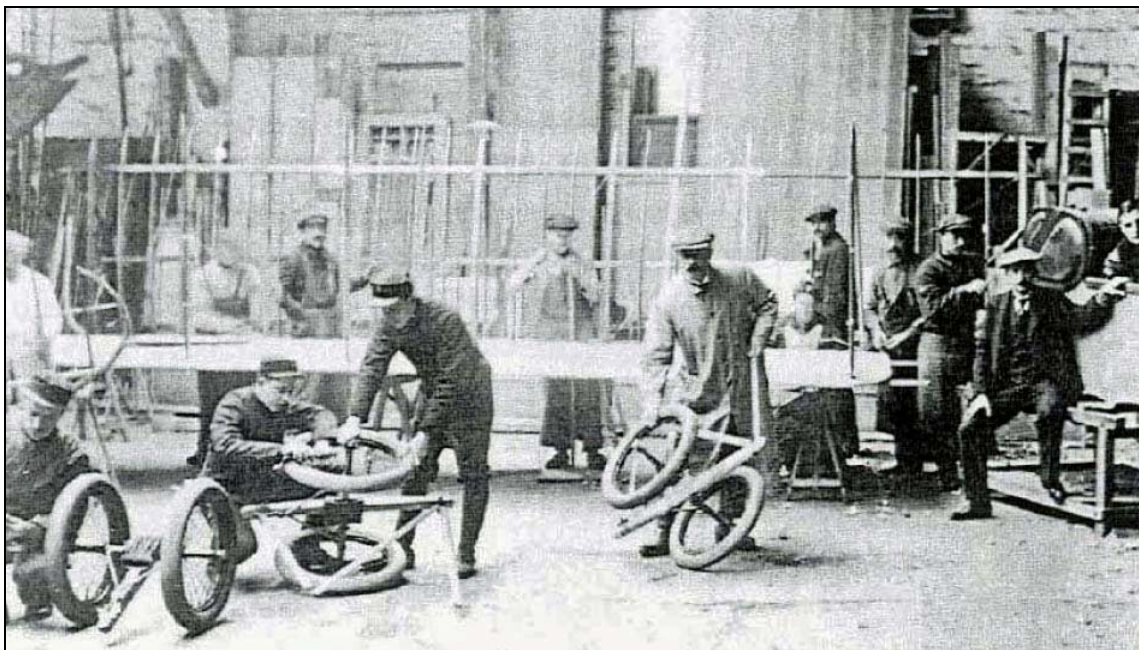
Verder gaat de constructie van Jéro Farman vliegtuigen onverpoosd door. Terwijl eveneens talrijke herstellingen worden uitgevoerd, niet alleen aan Farman maar ook aan andere toestellen (o.a. Nieuport, BE-2c). Dit alles in nauwe samenwerking met de militaire werkplaatsen in Le Beau Marais, waarvan luitenant ingenieur Mathieu Demonty instaat voor de controle op de geleverde arbeid in Calais.



Werkplaats Bollekens te Calais op 6 december 1914.
René Vertongen zit in het vliegtuig met achter hem Isidore Bollekens

Ondanks de weinige middelen waarover de firma beschikt, slaagt ze erin een hoog productieritme te handhaven. Een overzicht van het aantal gebouwde toestellen tijdens de Eerste Wereldoorlog geeft hiervan een duidelijk beeld:

- 1914: 6 Jéro-HF20 (waarvan 3 herbouw)
- 1915: 14 MF11 (Maurice Farman toestellen, waarvan 7 herbouw)
- 1916: 8 MF11 (waarvan 4 herbouw, 18 F40 en 18 F4)



De werkplaatsen in Calais waar burgers (Bollekens) en militairen samen werken

De constructie van de F40 vergde een bijzondere inzet. Dit toestel week in veel details fel af van de HF20 of MF11. Nochtans was twee maand na ontvangst van de plans van Farman het eerste F40 vliegtuig al gebouwd en klaar voor gebruik.

1917: 18 F41 en 2 G.N.

De G.N. (Georges Nélis) toestellen waren een poging van luitenant Nélis om eigen vliegtuigen te ontwikkelen die dus minder afhankelijk zouden zijn van de goede wil van de Franse en Engelse autoriteiten voor het leveren van wisselstukken. Vertrekkend van de F40 tekent ingenieur Mathieu Demonty de plannen. In totaal zullen 6 G.N. vliegtuigen gebouwd worden, waarvan de eerste twee door het bedrijf Bollekens.



Vliegplein Le Beau Marais lente 1917. Isidore Bollekens stelt de G.N. voor.
Van rechts naar links: Fernand Jacquet, Georges Nélis, René Vertongen, Isidore en Adjudant Pauwels

Wat majoor Tournay, hoofd van de technische directie te Le Beau Marais, einde 1916 al aan de gebroeders Bollekens had laten verstaan, werd werkelijkheid op 1 maart 1917, dag waarop hun contract met Farman moest verlengd worden. Tot grote onthutsing maar ook tot verslagenheid van de broers wordt er een ongemotiveerd einde gesteld aan alle bestellingen door het leger. Het bedrijf heeft nochtans altijd tot grote tevredenheid gewerkt en nooit klachten ontvangen. Het productietempo dat in Calais werd bereikt met de beperkte middelen waarover de firma beschikte en de zeer moeilijke bevoorradingsomstandigheden, vergde meer dan buitengewone prestaties.

Over de redenen van de stopzetting zullen de gebroeders Bollekens nooit een duidelijk antwoord van het ministerie van oorlog ontvangen. Verschillende en uiteenlopende interpretaties ontstonden hierover:

- de vliegtuigen Farman hadden de snelle evoluties in de vliegtuigbouw niet kunnen bijhouden en hadden zich uit de markt geprijsd. Waarom koopt het leger daarna nog 12 bijkomende Farman F40 toestellen uit de stocks van het Frans leger?
- in het vooruitzicht van de vliegtuigbouw na de oorlog wenste men (d.w.z. George Nélis) een potentiële Antwerpse concurrent uit te schakelen. De gebroeders Bollekens hebben nooit veel geloof geschonken aan die veronderstelling.
- het Maintenancepark van Le Beau Marais onder leiding van George Nélis had een dusdanige uitbreiding genomen dat het werk verricht door de Bollekens overbodig werd. Maar waarom laat Nélis dan 2 G.N.'s door hen bouwen ?
- het productieritme van de Bollekens was onvoldoende.
- een aanvaardbaarder uitleg kunnen we misschien vinden in de moeilijke financiële toestand van de Belgische regering in exil. De financier generaal Baron Louis Empain werd in 1916 verantwoordelijk voor de legeraankopen en liet nauwgezet alle uitgaven nagaan. Wellicht was een verhoging door Farman met 10% van de prijs van zijn vliegtuigen op 1 november 1916 de druppel die de kruik deed overlopen.

Hoe dan ook de ministeriële beslissing maakt wel een bijzonder droevig einde aan de vliegtuigbouw door de gebroeders Bollekens die uit patriotisme en liefde voor hun vak zich volledig ten dienste gesteld hadden van hun land en leger. In totaal bouwde de firma Bollekens 26 toestellen vóór en 84 tijdens de Eerste Wereldoorlog, samen 110 vliegtuigen voor het Belgisch leger, waarvan 16 herbouw. Nooit kregen ze daarvoor enige officiële erkenning, zelfs geen ereteken.

Nu de activiteiten van de firma Bollekens volledig stil zijn gevallen, moeten de arbeiders elders werk vinden. De mobiliseerbare werklieden samen met een aantal vrijwilligers gaan over naar het Maintenancepark te Le Beau Marais, anderen vestigen zich voor eigen rekening, nog anderen verlaten definitief de luchtvaart. De beste niet mobiliseerbare vakmensen stappen over naar de fabriek van Farman en werken er o.a. onder leiding van vroegere meestergast Frans Vennix aan het prototype van het tweemotorige Goliath toestel.

Wanneer de gebroeders Bollekens na het einde van de Eerste Wereldoorlog terug in Antwerpen komen vinden ze een praktisch leeggeplunderde fabriek en vooral ook geen klanten meer. Doorzettingsvermogen is echter één van hun eigenschappen en langzamerhand wordt het bedrijf terug opgericht. In 1923 gaan de broers nochtans uit elkaar. Eugène zet te Antwerpen de afdeling voor rolluiken en vensterblinden verder en start in Duffel een nieuw bedrijf waar koetswerken voor vrachtwagens gebouwd worden. Isidore en Joseph baten in hun deel van de fabriek een autogarage uit.

In 1919 spannen de gebroeders een proces in tegen de Belgische staat om schadevergoeding voor de contractbreuk te verkrijgen. Het wordt een langdurige zaak waarbij de Bollekens telkens in het gelijk gesteld worden maar waarop de Staat dan weer in beroep gaat. Tenslotte zal het Brusselse Hof van Beroep op 5 april 1939 het Belgische staat veroordelen tot het betalen van een belangrijke schadevergoeding aan de gebroeders Bollekens. Dit vonnis wordt pas in januari 1942 van kracht wanneer het cassatieverzoek van de Belgische staat verworpen wordt.

III. Bibliographie

Guy de Caters: *Pierre Henry Marie Amédée Baron de Caters 1875-1944*
Een leven vol beweging

Jules de Laminne : *Le Printemps de l'Aviation belge*

Emile Mathieu : *Les débuts de l'aviation militaire belge*

A. Servais : *Filiation des unités de la Force Aérienne*

Roland Versele : *Gebroeders Bollekens – Vliegtuigbouwers 1909-1916*

L. Vrancken: *De geschiedenis van de Belgische militaire vliegerij*
Société Coopérative “Jéro” – Biplans démontables –
Ecole d'Aviation
Catalogue de la société « Jéro » Anvers

La vie militaire : *Jaarangen 1912-1914*

Onuitgegeven archivalische bronnen :

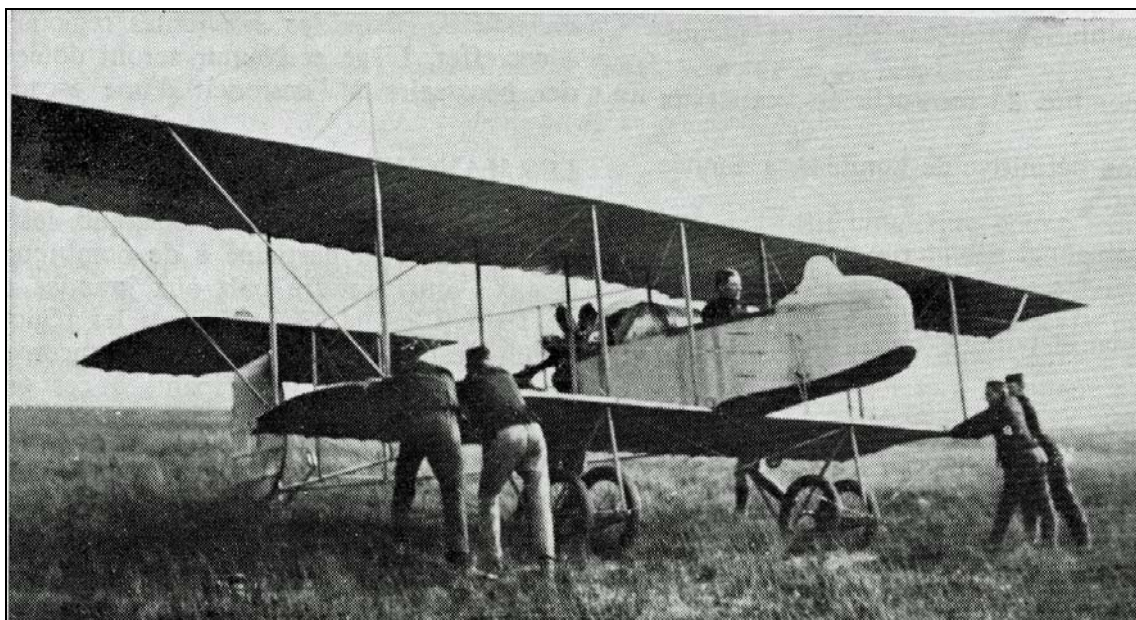
- *Mémoires Henri Bollekens*
- *Documenten en foto's Francis Bollekens*
- *Pierre Crijns, Aviator*
- *Archief van het Koninklijk Museum van het Leger en de Krijgsgeschiedenis: Documenten van het Belgisch militair vliegwezen (periode 1909-1916) en persoonlijke dossiers*

IV. Bijlage

Nog enkele foto's uit het album



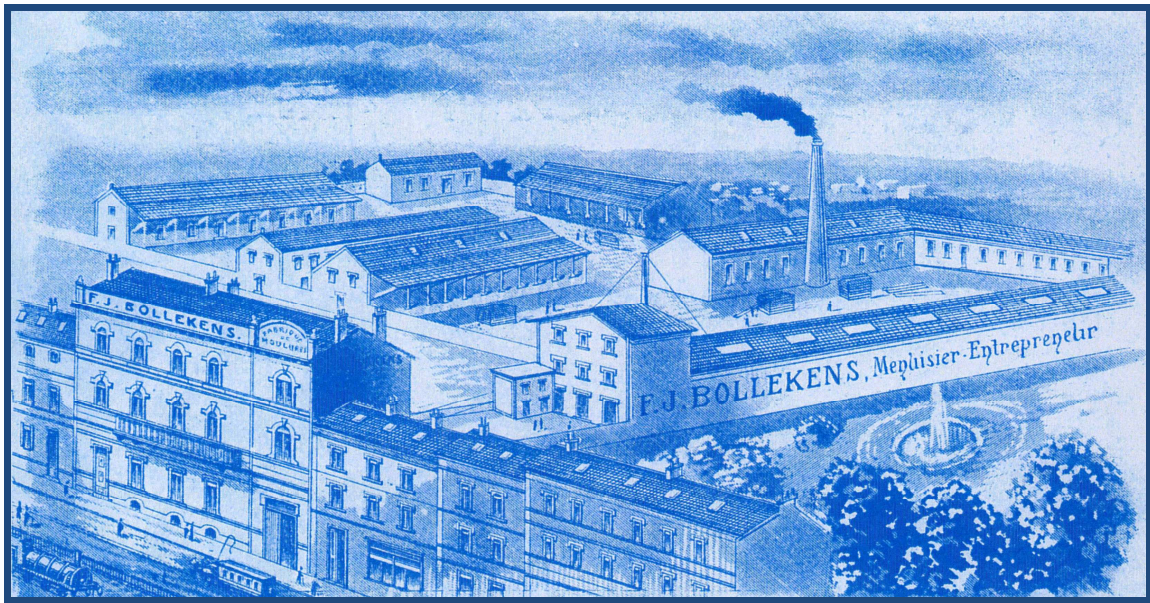
Gevelplaat - Samenwerkende Maatschappij Jér



Jéro-Farman HF20 startklaar



Chefpiloot Fernand Verchaeve
(Verongelukt te Sint-Job-in-'t-Goor op 8 april 1914)



Fabriek F. J. Bollekens in de Pelikaanstraat, Antwerpen



Kasteel Zorgvliet te Sint-Katelijne-Waver, ooit tweede verblijf van de Gebroeders Bollekens