

DE SCHELDEMUS



Behalve Veere, waar van 1921 tot en met juli 1926 een dependance van de Fokkerfabriek gevestigd was, heeft ook Vlissingen een eigen vliegtuigenfabriek gehad. Deze fabriek maakte deel uit van de Koninklijke Maatschappij De Schelde. Omdat de scheepvaart gehalveerd was en de scheepsbouw nagenoeg helemaal stil lag, ging De Schelde zich in navolging van een aantal werven in Engeland, Frankrijk en Duitsland op het eind van 1934 toeleggen op de vliegtuigfabricage. Hiermee dacht men de toekomst van het bedrijf in deze crisistijd zeker te stellen en zou men het merendeel van het personeel in dienst kunnen houden. De leiding van de Zeeuwse vliegtuigenfabriek werd toevertrouwd aan de heer T.E. Slot, die bekend geworden was door zijn Pander Postjager. Slot, die wel inzag, dat hij wel met iets heel bijzonders moest komen om nog een plaats op de afzetmarkt te kunnen veroveren, presenteerde na een lange tijd van stilzwijgen, in het voorjaar van 1935 zijn plannen, die op 10 mei 1935 in de Middelburgsche Courant werden gepubliceerd, nadat eerder diezelfde week de Telegraaf er een artikel aan had gewijd.

In het kort kwamen de plannen hierop neer: In de eerste plaats zou men een verkleinde Postjager bouwen, de S 12, een houten toestel voorzien van één motor (Gipsy 130 pk), 4 personen, 215 km/h kruissnelheid, 1000 km actie-

radius. Het toestel was bestemd voor de heer De Geus van den Heuvel te Amsterdam en kostte f 8000.

Ten tweede zou men de omschakeling van een gedeelte van het scheepsbouwperoneel en de vorming van jeugdige krachten, ten einde tot een eigen vliegtuigbouw te komen, krachtig ter hand nemen. In de derde plaats zou men werken aan de oplossing van de vraag naar een goedkoop en goed allemans vliegtuig, de zgn. "Scheldemus", een metalen tweedekkertje, dat compleet en vliegklaar geleverd zou moeten kunnen worden voor f 1500. Het moest een éénpersoons vliegtuig worden, dat naar verkiezing open of met conduite intérieure verkrijgbaar zou worden gesteld. Als motor zou dienen een Saroleo- of Douglassmotor van de motorfiets van 12 tot 20 pk, snelheid 120 km/h, actieradius $\pm$ 350 km, kosten plm f 5 per uur. Aanvankelijk zou één vliegtuig van dit type geheel gereed gemaakt en op de markt worden gebracht. Dit zou als het ware een populaire lucht fiets moeten gaan worden.

Tot slot bestonden er nog grote, niet nader omschreven, plannen tot het bouwen van 2- en 4- motorige verkeersmachines, militaire machines en watervliegtuigen.

De Middelburgsche Courant reageerde enthousiast op de plannen van De Schelde:

"Een en ander geeft tot verheugend commen-

taar aanleiding. Het is nu eenmaal niet direct te veranderen, dat onze Nederlandsche scheepvaart voor de helft en onze scheepsbouw voor driekwart op de flesch is; wie dit inziet - de directie van De Schelde hoeft dat niet in te zien want die voelt het elken dag als zij over haar leege hellingen kijkt - die moet zich er uitermate over verheugen, dat men de bakens naar een gunstiger tij, nl. dat van de luchtscheepvaartbouw gaat verzetten.

Ook de objecten, waarop men bij dit bakensverzetten zijn aandacht richt, lijken ons goed gekozen. Onze groote verkeersvliegtuigen van Fokker hebben een wereld-reputatie, en men kan het aan Koolhoven - zonder twijfel een knap constructeur - zien hoe zwaar het is, in de schaduw van Fokker tot bloei te komen.

De Douglassen moeten hun reputatie nog vormen; vooralsnog staat het Nederlandsche volk, na de verschrikkelijke Uiver-ramp en na het ten zeerste te laken traineeren met de publicatie der rapporten daaromtrent, zeer voorzichtig, zoo niet wantrouwen, tegenover deze vliegtuigen. Het kan zijn, dat zij op den duur zullen blijken niet alleen comfortabel en snel, maar ook ma-

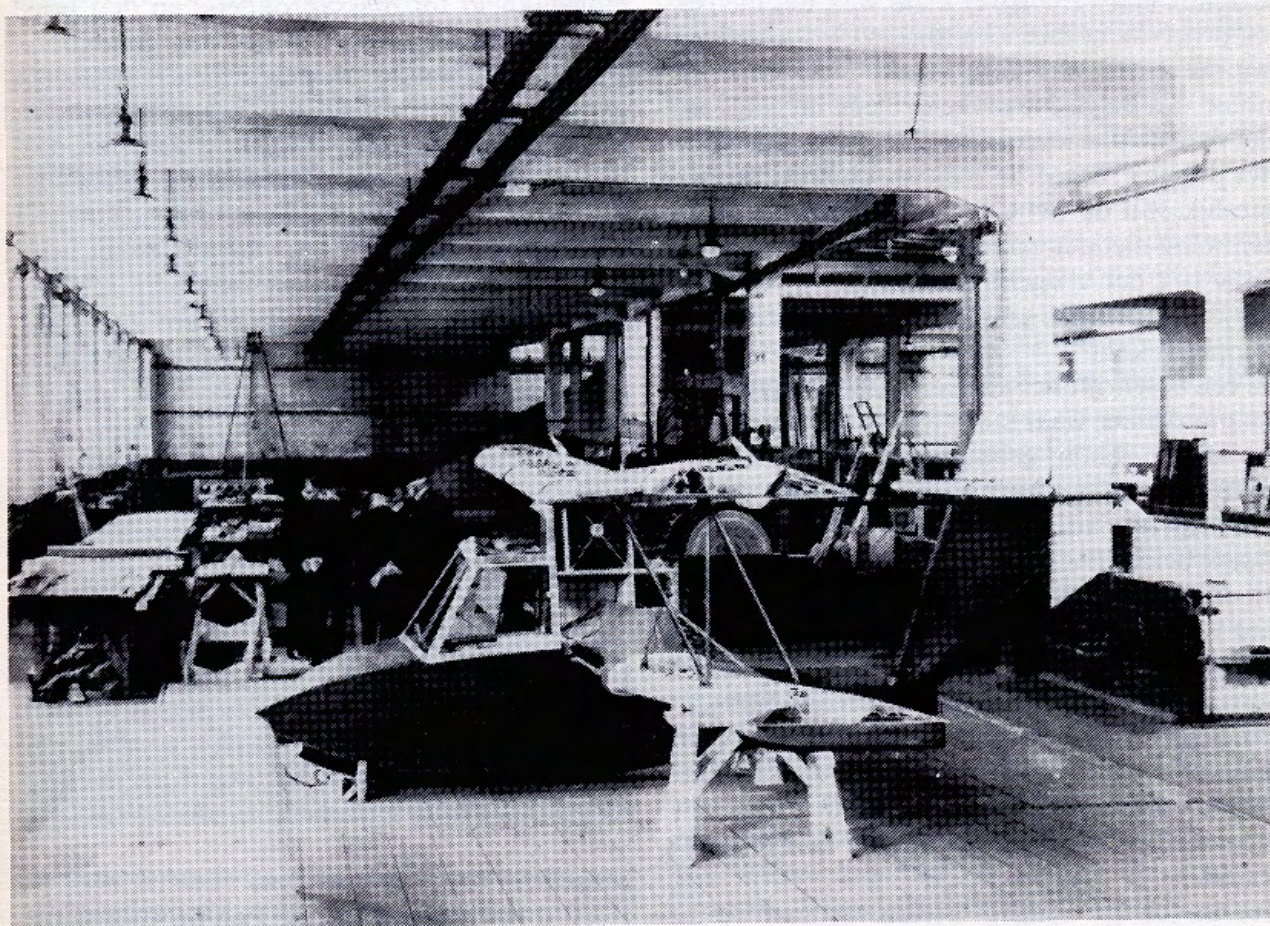
noevrabel en veilig te zijn.

Indien dat blijkt, dan is er met Douglas en Fokker voorloopig weinig kans op een plaats voor een bloeiende Nederlandsche groote verkeersvliegtuigenindustrie naast deze, dunkt ons. Er is echter nog een ander gebied, en dat ligt vrijwel braak: de sport- en kleine verkeersvliegerij. Het staat als een paal boven water, dat over 5-10-15 jaren er, zoo elders als in Nederland, enorme aantallen particuliere vliegma-schientjes en luchttaxies van noode zullen zijn. Zoo goed als men thans per provincie van Nederland de automobielen bij de duizenden telt, zoo zeker zal in een tamelijk nabij verschiert het aantal particuliere vliegtuigen bij de honderden te tellen zijn. Dat is geen stoute fantasie - dat is nuchter probeeren iets verder te kijken dan de neus lang is.

Dat komt dus.

Het is maar de vraag, of men dat tijdstip rustig moet afwachten, of dat men zijn komst bevorderen kan en moet.

Particulieren kunnen daarvan niet zoo heel veel doen; de ontwikkeling van nieuwe toestellen kost nu eenmaal veel aan kennis, ervaring, materialen, machines.



Dat "De Schelde" dit klaarblijkelijk heeft ingezien; dat zij schijnt te verstaan, wat er nodig zal zijn; dat zij van de aanwezigheid van geschoold, doch werkloos personeel, van prachtig geoutilleerde doch stilliggende werkplaatsen; van de nabijheid van een uitstekend vliegveld, van breede waterstromen, gebruik maakt, en de zaak wil aanvatten - het is in hoge mate verheugend.

Bij welslagen van deze plannen heeft Nederland de kans, er een eigen nationale vliegtuigindustrie bij te krijgen. En dat betekent vermindering van werkloosheid voor onze provincie.

Het ware dwaasheid te trachten, een feitelijk monopolie voor vliegtuigbouw te scheppen; laten Fokker en Koolhoven maar ontwerpen en bouwen, doch men late De Schelde haar kans, zich door ten minste even goed, snel en degelijk werk, náást dezen een eerlijke plaats onder de zon te veroveren".

In de maanden hierna is er druk gewerkt in de afdeling vliegtuigbouw. Allereerst werd de kleine postjager, de éénmotorige S 12 met de registratieletters PH-KGH gebouwd en afgeleverd.

Daarna begon men met de bouw van het prototype van de Scheldemus dat in november van datzelfde jaar 1935 zover klaar was, dat men er een proefvlucht mee kon maken.

Erg succesvol was deze vlucht niet, want de motor van Belgische makelij, bleek bij lange na niet de kracht te leveren welke hij pretendeerde. Het publiek reageerde zeer verschillend op het uiterlijk van de Scheldemus, die "in overeenstemming met den naam — immers in het gevederde rijk der vliegerij is de musch ook zoo'n beetje de brutale grapjas — ietwat aan den grappigen kant".

De een beschrijft het als "een zijspanwagen van een motorfiets, waar men vier vleugeltjes aan en een staart achter gebouwd heeft", de ander bestrijdt dit echter weer en zegt "welneen, het is een vliegend badkuipje van stalen buis en met triplex bekleed".

"In elk geval", schrijft de Middelburgsche Courant van 28 november 1935, "Vliegend zijspan of vliegende badkuip, *gevlogen* heeft het voorwerp, en dat is vooralsnog de allervoornaamste grondeigenschap van elke aanstaande vliegma-chine. Na deze eerste kennismaking van het publiek met de Scheldemus vond de krant het moment daar om eens met de heer Slot te gaan praten.

Het uitvoerige verslag treffen we aan op 6

december 1935 onder de kop "De Scheldemus. Het is nog maar een begin. — Experiment met toepassing van allerlei combinaties en nieuwe opvattingen".

"De Nederlandsche vliegtuig-constructeur T.E. Slot heeft ons een interview toegestaan over zijn "Scheldemus", zijn nieuwste product, gebouwd bij de Kon. Mij. "De Schelde".

De Scheldemus wijkt van de typen der laatste jaren opvallend af. Het bedoelt een toestel te zijn, aldus vertelde ons de heer Slot, waarmede op een zeer veilige en veel goedkooper dan met andere vliegtuigen gevlogen kan worden. Het zal het beoefenen der vliegsport belangrijk goedkooper maken en het veel meer voor iedereen geschikt doen zijn. Men kan het vergelijken met b.v. een kano of een fiets, waarmee men kleine tochtjes maakt, doch die ook wel voor grotere reizen geschikt zijn. Voor het laatste doel is de musch ook niet in de eerste plaats bestemd; het is voor menschen, die de luchtvaart om der wille van haarzelf beoefenen.

Dat is dus het sociale doel van de Scheldemus. In de tweede plaats is het experiment van allerlei nieuwe luchtvaartopvattingen.

Daarbij heeft men echter steeds de veiligheid, de mogelijkheid tot massaproductie en den prijs als beoordeelingsfactor in het oog gehouden. Deze experimenten kunnen voor de toekomst van de militaire en de burgerluchtvaart van groot belang zijn. De opvatting van den opbouw met de combinatie van verschillende vondsten is anders dan men tot heden toegewend was. Alleen in Amerika zijn enkele van deze combinaties toegepast, doch men heeft ze daar nog niet zoo sterk doorgevoerd als hier.

De daar verkregen resultaten zijn evenwel bijzonder bemoedigend.

Bouwt U dus daarop voort, vroegen we.

Neen, dat doen we niet, was het antwoord, want we weten er eigenlijk niets van. Er zijn eenige resultaten bekend en foto's zijn gepubliceerd, maar we weten niet, hoe ze die resultaten bereikt hebben. Er is daar verder nog niets over openbaar gemaakt, moet u denken. We hebben hier geheel onze eigen opvattingen, hetgeen de eerste proeven op het vliegveld Vlissingen hebben bewezen. Het type van de musch is geschikt om in de vliegtuigbouw in het algemeen nieuwe mogelijkheden te scheppen.

Musch en Pou.

Heeft u het beginsel van de Pou du Ciel hierin

verwerkt?

De musch heeft er in het geheel niets mee te maken. Het doel, dat Mignet zich met het ontwerpen van de Pou gesteld heeft, meen ik met de Scheldemus te zullen bereiken. De Pou is een interessant experiment, maar Mignet heeft andere inzichten dan wij.

Bij de eerste proefnemingen heeft de musch zeer goed gevlogen. De kracht ervan was niet zoo groot, als door de fabriek was opgegeven. We hebben hem teruggestuurd en de fout schijnt al te zijn gevonden. Jammer is alleen, dat dit alles zoo lang ophoudt. De douane heeft de afwikkeling ervan ook al niet bespoedigd. Als we straks een motor terug krijgen, die de beloofde 34 pk levert, gaan we dadelijk weer aan de gang.

De Scheldemus is een tweedekker waarvan de ondervleugel achterwaarts geplaatst is. De vleugelspanwijdte is zes meter en de lengte is ongeveer even groot, het gewicht bedraagt 185 kg. In plaats van een trekschroef heeft het toestel een drukschroef en de staart is geheel open, zoodat deze dus niet afgeschermd wordt door luchtstromingen over de romp, hetgeen derhalve ideale besturingsmogelijkheden geeft.

U grijpt dus hiermede terug naar het oorspronkelijke type vliegtuig van 1902?



De Scheldemus gaat de lucht in en maakt een uitstekende vlucht

Laat ik u in verband daarmee dit zeggen: Er is op dit gebied op de geheele wereld maar één stel groote mannen geweest, dat waren de gebroeders Wright. Die hebben alles uitgevonden. Wij hebben de luchtvaart verfijnd en verbeterd en daarbij hebben we hun wegen dikwijls losgelaten, doch we komen er allemaal op terug. Nu hebben we ze weer op modern wetenschappelijke wijze toegepast.

Drie wielen.

Het onderstel is ook anders dan gebruikelijk, merkten we op.

Ja, er zitten drie wielen onder, waarvan het voorste met aparte pedalen bestuurbaar is, zoodat men met het toestel op den grond kan manoeuvreren als met een automobiel. Het is scharnierend en heeft aan de andere zijde een steunpunt, dat van een olievereing voorzien is. Op het veld heeft dit systeem reeds zeer goed voldaan. Verder hebben we het patent van Handley Page gekocht voor de "slots", een veiligheidsinrichting aan de vleugels, die reeds op veel vliegtuigen toepassing heeft gevonden. Het geraamte bestaat uit gelaschte stalen buizen, de vleugels zijn van hout met triplex en linnen overtrokken.

In alle opzichten is ernaar gestreefd het toestel zoo goedkoop mogelijk te maken, zoodat velen, voor wie de luchtvaart thans onbereikbaar is, het kunnen bezitten. Dit eerste toestel is gemaakt voor één persoon, doch de principes, die erbij gebruikt zijn, zijn ook verwerkbaar in grootere toestellen.

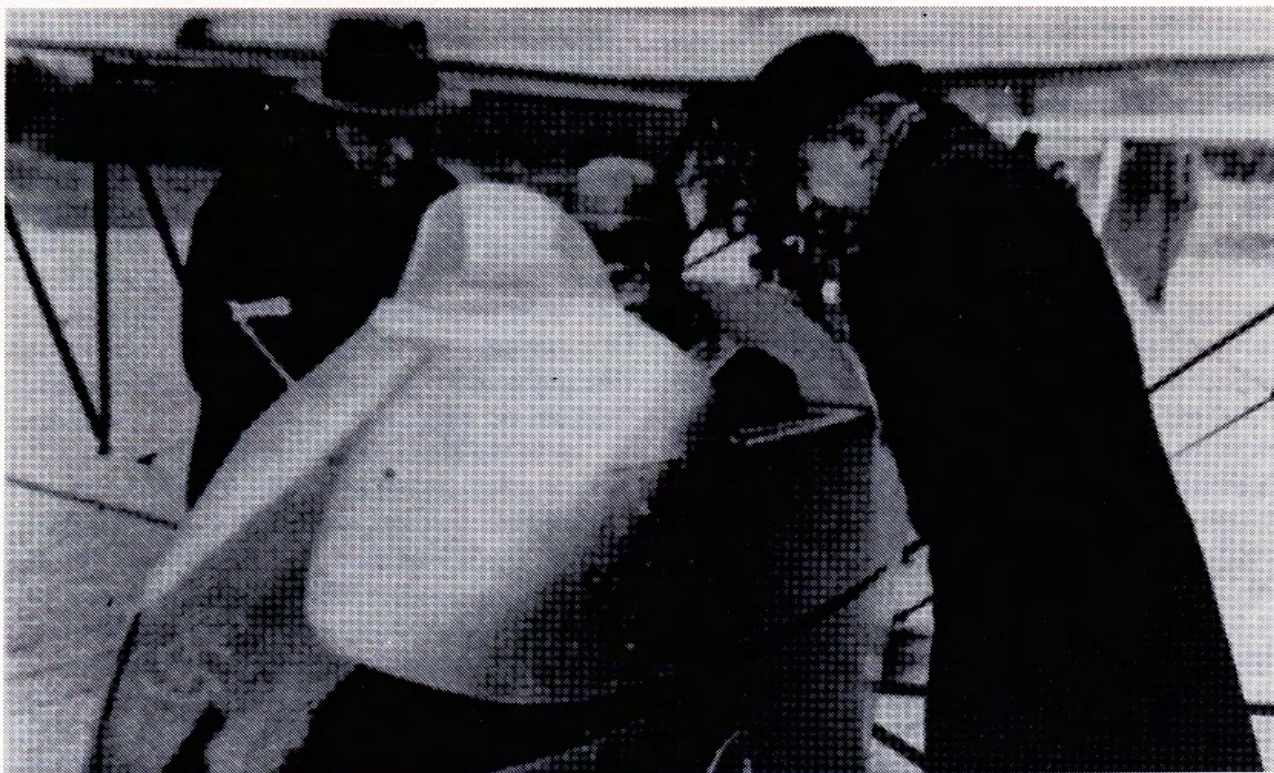
Heeft dit toestel nu nog wel iets te maken met Uw Panderjager; het lijkt er op het eerste gezicht zoo heel weinig op, vroegen we verder. Alle ervaringen, die ik in al die jaren, dat ik vliegtuigen maak en heb helpen maken, heb opgedaan, zitten er in. Dus vanzelfsprekend ook die van de Pandertoeestellen, welke ik heb gebouwd. Bij de Scheldemus wordt alles eerst in den grond bestudeerd, in de praktijk beproefd en getoetst, en als we dan met de hand op het hart kunnen verklaren, dat het goed is, willen we het pas aan de markt brengen.

Bent u al in bespreking omtrent eventueelen verkoop van dergelijke toestelletjes?

Met niemand, antwoordde de heer Slot.

Het toestel is van de maatschappij De Schelde en er wordt niets meer gedaan, voordat het geheel klaar is.

Wij hebben nog heel veel dingen op ons programma, die met dit toestel geprobeerd moeten



De laatste voorbereidingen voor de vlucht. De heer Rademaker, die de proefvluchten met de Scheldemus houdt, in de cockpit. De heer Slot (rechts) en de bedrijfsleider der afd. vliegtuigbouw (links) nemen nog even poolshoogte.

worden, daarom kan het nog zeer lang duren, voordat we voor het publiek gereed zijn. Men moet voor al niet denken, dat de zaak zoo maar dadelijk af is. Neen, we kunnen nu eigenlijk pas goed aan het werk".

Dat de zaak inderdaad niet dadelijk zo maar af was bleek al gauw, want op 17 december moest het vliegtuigje, bestuurd door een vliegenier van de firma Van Melle uit Breskens bij het Oude Station te Vlissingen een noodlanding maken. De heer Rademaker, die het toestel invloog, had de schroef van zijn motor verloren. Bij de noodlanding werden het landingsgestel en de neus van het toestel beschadigd, terwijl de propellernaaf gebroken bleek te zijn. De schroef werd later teruggevonden op een kolenwagen van het spoorwegemplacement. Het toestel werd overgebracht naar De Schelde om gerepareerd te worden. De gebroken naaf was niet door De Schelde gemaakt, doch door de Belgische fabriek Salorea. Na een nauwkeurig onderzoek ingesteld te hebben naar de oorzaak van dit ongeluk en na het plaatsen van een nieuwe motor heeft men de proefvluchten weer kunnen hervatten.

Hierop volgt een periode van stilte rond de

Scheldemus, waarin veel research is verricht en waarin ook hard gewerkt is. En dan uiteindelijk, op 26 februari 1937, lezen we het verheugende bericht in de krant dat de Scheldemus zijn luchtwaardigheidspapier heeft gekregen:

"Gisteren is de eerste van een reeks van vijf "Scheldemusschen", die bij de N.V. Kon. Mij "De Schelde" werden gebouwd, naar Engeland getransporteerd. Twee der toestellen gaan naar de Ned. Luchtvaartschool, één naar Ned. Indië en één naar Frankrijk.

Dr. ir. H.J. v.d. Maas van den rijksstudiedienst heeft de "musch" gevlogen en de luchtwaardigheidspapieren zijn verkregen. Ook de invlieger van de Deutsche Buecker-Jungemann-fabrieken, de bekende vlieger Benetz, is met de "musch" de lucht in geweest, en hoewel de "Scheldemus" een sporttoestel is en geen stuntvliegtuig, heeft de heer Benetz er vrijwel het geheele programma van stuntvlieger met succes op uitgevoerd.

De nieuwe "musch" bezit verschillende technische verbeteringen ten aanzien van het eerste toestel van dien naam. Zoo zijn alle kabels ingebouwd, een ander landingsgestel met bredere wielbasis is geconstrueerd en het vliegtuig beschikt over grooter vleugeloppervlak".

De "musschen" fladderden dus naar Engeland, België en Frankrijk en in het laatste land was men er, na de Rally naar Parijs, zo enthousiast over, dat de Aeroclub de France besloot voor haar rekening alle proeven te doen nemen voor de service technique om licentiebouw in Frankrijk, in verband met de grote plannen, die men daar te lande met de "aviation populaire" had, mogelijk te maken. Ook naar Engeland werd de licentie verkocht.

Het bleef de Scheldemus voor de wind gaan en op 18 juni 1937 lezen we in de krant, dat de heer Slot met zijn toestelletje na een geslaagde demonstratie in Engeland op het vliegveld Soesterberg was gearriveerd.

Het doel van dit bezoek was om te zien in hoeverre de nieuwe vindingen ook toepasbaar zouden zijn in de gevechtsvliegtuigen. De aandacht van de militairen ging dan ook vooral uit naar het driewielige landingsgestel, dat nieuw was in de vliegtuigbouw.

Na de demonstraties van dhr. Slot hebben een aantal instructeurs van Soesterberg met de

Scheldemus gevlogen. Ook zij concludeerden dat het toestel bijzonder geschikt was voor de sportvliegerij: het was uitgesloten dat de Scheldemus in een vrilte geraakte, terwijl ook het afglijden praktisch niet mogelijk was.

Behalve het landingsgestel prezen de militairen ook het ruime uitzicht dat het toestel bood.

Na een week ter beschikking van Soesterberg te zijn geweest hebben de deskundigen van dit vliegveld hun bevindingen in een officieel rapport neergelegd.

Intussen had ook de K.L.M. besloten zijn piloten ervaring op te laten doen in het vliegen en vooral ook het opstijgen en landen met de Scheldemus.

Inmiddels was De Schelde ook begonnen met de fabricage van de Scheldemeeuw, een water-vliegtuigje, dat tot een der kleinste watervliegtuigjes ter wereld gerekend kan worden.

De proefvluchten van de Scheldemeeuw vonden plaats vanaf het vliegveld in Veere. In veel gevallen was het Slot zelf, die deze proefvluchten uitvoerde.



De heer Rademaker, de piloot der firma van Melle te Breskens, start voor een der proefvluchten

Het verhaal gaat, dat op een gegeven ogenblik tijdens zo'n vlucht boven het Veerse Gat de motor uitviel. Op zich geen probleem, want het toestel kon op het water landen.

Na geland te zijn dirigeerde Slot het vliegtuigje naar de dichtstbijzijnde zandplaat waar hij voor anker ging. Inspectie wees uit dat de brandstoftank leeg was. Doordat het Veerse Gat in die dagen niet zo druk bevaren was, zat er voor Slot maar één ding op: uitkleden en naar Kamperland zwemmen om daar een tank met motorbenzine op de kop te tikken en voor het opkomen van de vloed het vliegtuig weer zien te bereiken. Aldus is geschied en kon Slot de overtocht naar Veere weer vliegend afleggen.

Dat ook de inwoners van Walcheren veel belangstelling voor de Scheldemus hadden blijkt wel uit het volgende bericht in de Middelburgsche Courant van 28 juli 1937:

"Dinsdagavond vloog de "Scheldemus" boven Domburg en gaf verschillende toeren te zien. De overtalrijke toeschouwers zagen het toestel verschillende oefeningen en buitelingen doen. Ze hoopten, dat het op het strand zou landen, maar dat geschiedde niet".

Gedurende de eerste jaren van haar bestaan was de afdeling vliegtuigbouw van De Schelde ondergebracht in de houtbewerkingsfabriek van de werf, hetgeen voor de hand lag, omdat zij zich uitsluitend toeleegde op toestellen en projecten in hout.

Een radicale omwenteling ontstond in het bedrijf toen De Schelde in januari 1938 opdracht kreeg, in combinatie met de Avirolanda-fabriek, een aantal Dornier D.O. 24 K zeeverkenners in metaal voor de Ned.-Indische marine te bouwen. Mede op de overweging, dat de ontwikkeling van de vliegtuigbouw bijna uitsluitend in de richting van metaal wees, werd besloten tot de bouw en de inrichting van een zeer modern geoutilleerde lichtmetaal bewerkingsfabriek.

De fabriek, die in mei 1938 werd geopend, was toegerust met de modernste speciaal-machines, met een installatie voor het veredelen van duraluminium, waartoe een electrisch verhit, zelf-regelend zoutbad behoorde en bovendien had zij een aparte afdeling voor het anodisch oxyderen van lichtmetaal volgens het alumilietpatent. Met deze omwenteling viel dus uiteindelijk het doek voor de Scheldemus. Nog eenmaal zouden we aan de mus herinnerd worden, toen in het voorjaar van 1940 de Schelde S 20 gereed kwam

en de krant naar overeenkomsten met de Scheldemus zocht:

"Achter de schermen is sedert den zomer van 1938 o.a. geteekend en gewerkt aan een nieuw proto-type, aan de Schelde S 20, die dezer dagen gereed is gekomen, en die thans op het vliegveld te Vlissingen gereed staat om te bewijzen, dat zij ook in haar element in staat is te voldoen aan de eischen, die zij op papier inlost. Als men onverwacht tegenover het vierpersoons gesloten toestel wordt geplaatst, valt onmiddellijk de Schelde-lijn op, die door middel van de Musch voor het eerst op het waarnemingsvermogen werd geprojecteerd, maar die in het nieuwste Schelde-type tot verdere ontwikkeling werd gebracht. Er zijn punten van overeenstemming met de Musch, en er zijn opmerkelijke verschillen.

Ook de S 20 heeft een duwschroef en een bestuurbaar driewielig onderstel (dat intrekbaar is); het toestel is ook weer uitgerust met een open staart, maar thans met metalen staartdragers, zoodat het de beschikking heeft over dubbele roeren.

Vermeldenswaard is, dat de cabine van dezen middeldekker geheel gedragen wordt door een centralen rompligger, dat het metalen toestel is uitgerust met een elastischen houten vleugel, voorzien van slots, die bij overtrekken afglijden voorkomen, benevens met remkleppen.

De S 20 heeft een 160 pk, luchtgekoelden Hirth-motor".

Kort na het gereedkomen van de Schelde S 20 brak de Tweede Wereldoorlog uit en is de Scheldemus in de vergetelheid geraakt.

Op het moment van de Duitse inval had de Schelde inmiddels de S 21 in aanbouw, een dubbelstaart jachtvliegtuig, dat nooit is afgebouwd. Slot verliet De Schelde in 1940 en hoewel de afdeling vliegtuigbouw nog bleef bestaan tot 1954, toen het bedrijf door Fokker werd overgenomen, bouwde men geen eigen ontwerpen meer.

Een der Scheldemussen heeft nog tot omstreeks 1960 bij Birmingham in Engeland gevlogen.

J.H. Midavaine