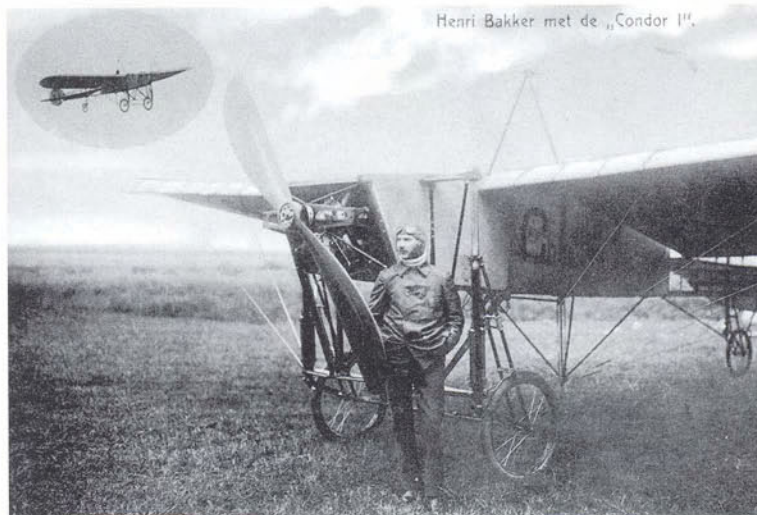


*De stille vlieger:***Henri Bakker (1878 - 1933)**

Henri Bakker werd geboren in 's-Hertogenbosch op 15 februari 1878 en stierf op 55-jarige leeftijd op 13 maart 1933. Hij is beroemd geworden als vliegtuigpionier. De Amerikaanse broers Wright was het in 1903 als eersten gelukt om een vlucht met een vliegmachine te maken. De eerste vluchten in Europa vonden pas vijf jaar later plaats, in Frankrijk. In Nederland werd de eerste vlucht in 1909 volbracht door de Belgische graaf De Lambert. Vliegen was een dure liefhebberij, dus werden er verenigingen opgericht om gezamenlijk een vliegtuig aan te schaffen. In 1910 maakte Bakker een spectaculaire entree bij de 'Eerste Nederlandsche Vliegvereniging' in Gilze-Rijen op de Molenheide. Jhr. G. Bosch van Drakenstein (auteur van een herdenkingsbrochure over de vliegenier) was er getuige van hoe Henri Bakker in een automobiel 'met groote vaart en met een sierlijken draai het vliegveld kwam oprijden'. Volgens de jonkheer zei de automobilist: 'mijn naam is Henri Bakker. Ik kom vliegles nemen. Ik ben bij dokter Bossers geweest. Hier is de brief.' Meer zei hij niet, Bakker was een verlegen man, die al snel de stille vlieger werd genoemd. Op 13 februari 1911 haalde hij als tweede Nederlander een Nederlands brevet. Op 15 mei 1911 richtte hij met twee partners de *Nederlandsche Aviateursmaatschappij De Condor* op in het vliegveld Ede. Zijn vliegtuig: een tweezits Blériot, een fietsachtige vliegmachine van zeildoek en latten. In deze machine gaf Bakker vliegdemostraties. Bakker werd naar Den Bosch gehaald door de 'Vereniging 's-Hertogenbosch Belang'. Van zondag 25 juni tot en met zondag 2 juli 1911 hield Bakker vliegdemostraties aan de Pettelaar. In de *Provinciale Noordbrabantsche en 's-Hertogenbosse Courant* verschenen de advertenties. 'Doorlopende kaarten'

kostten f 1,50 voor leden en f 2,50 voor niet-leden. Dagkaarten voor niet-leden waren er van f 0.25 tot f 1,- (eerste rang); leden zaten voor een halve gulden op de eerste rang. In de krant zien we hoe Bakker te werk ging. Zo lezen we op 27 juni van dat jaar dat Bakker even na 6 uur 's avonds zijn vliegtuig uit de loods liet halen, hoe hij naar de lucht keek, een bedenklijk gezicht trok en de machine terug in de loods liet zetten. Het moest bladstil zijn vóór een aviateur het lucht-ruim durfde te kiezen. Na 7 uur brak de zon door, de machine werd weer naar buiten gesleept en om 9 uur half 8 maakte Bakker een vlucht. Hij ging 300 meter hoog, maakte twee rondjes en landde op dezelfde plek waar hij was opgestegen. Na de vlucht werd Bakker toegejuicht en kreeg hij onder meer een 'glas erewijn'. Tegen het eind van de vliegweek werd in de krant een 'vlucht met passagiere (dame) voor tijdrecord tot minstens 400 m hoogte' aangekondigd. Bakker had al eerder vluchten met passagiers gemaakt, maar dit was blijkbaar nog spectaculairder! Helaas, op 4 juli lezen we dat er niet een dame, maar een heer was meegevlogen. Desondanks was de vlucht een sensatie: 'Henri Bakker besluit de Bossche vliegweek met een schitterende vlucht met passagier, van 40 minuten!' Een ander vliegevenement bij Den Bosch was het eerste gebruik van vliegtuigen door het Nederlandse leger tijdens de herfstmanoeuvres in 1911. Het leger wilde de bruikbaarheid testen en liet verkenningsvluchten uitvoeren. Naast anderen werd ook Bakker gevraagd om vluchten uit te voeren.



1911 was voor het hele vliegwereldje een gloriejaar. Er werden vliegdemostraties gegeven en in dezelfde tijd als de Bossche vliegweek deed een Europese vliegtuigrace ook enkele Nederlandse plaatsen aan. Verder haalden 14 Nederlanders hun vliegbrevet, waarvan zeven in Nederland. Een jaar later echter, waren die aantallen respectievelijk acht en één en in 1913 haalde slechts één Nederlander zijn brevet. Tevens trokken vliegdemostraties steeds minder bezoekers. Het is niet verwonderlijk dat veel vliegverenigingen failliet gingen. In juni 1912 viel het doek voor *De Condor*. In 1913 was Bakker actief als demonstratievlieger en in september deed hij als vaandrig-vlieger mee aan de herfstoefeningen van het leger, maar zijn activiteiten waren geen commercieel succes. Tijdens 1914-1918 was hij in dienst als vliegenier, maar na de oorlog verdiende hij zijn brood weer met de motoren- en autohandel, zoals vóór zijn vliegavonturen. In 1936, drie jaar na zijn dood, werd buiten de wallen aan de Hekellaan feestelijk de Bossche vliegweek van 1911 herdacht, waarbij zijn weduwe en zijn dochter aanwezig waren. In 1938 verscheen de al vermelde brochure over Bakker, om geld voor een monument bijeen te brengen. In hetzelfde jaar werd een gedenkplaat onthuld op een rondeel aan de Hekellaan.