

Fabels en 'oral history'

Over een ongedocumenteerd vliegongeval tijdens de mobilisatietijd (1939-40) ergens in het grensgebied van Brabant

Joop Thuring, Heesch

Versleuteld dagboek

Iedereen heeft wel eens gehoord van fabels; vertellingen over belevenissen of meningen toegeschreven aan dieren waar in werkelijkheid bepaalde gezagsdragers mee bedoeld worden. Die vanwege potentieel repressief optreden niet direct kunnen worden geduid. Het omgekeerde komt ook voor. Karakteristieke eigenschappen van dieren, in dit geval vogels, kan ook op het menselijk doen en laten worden toegepast zoals: 'vliegende kraaien vangen altijd wat', 'op het vinkentouw zitten' en 'elke vogel zingt zoals hij gebekt is'.

Een mengeling van dit bovenstaande overkwam mij laatst toen ik min of meer achteloos – vanuit mijn optiek gezien - een digitale kopie van een dagboek kreeg aangereikt. Het telt 70 getypte pagina's, inclusief enkele rake schetsen, en bestrijkt de periode van Pasen 1939 tot enkele weken na Pinksteren 1940. Ruim 80 jaar geleden vonden die gebeurtenissen plaats en werden in het najaar van 1941 op schrift gesteld; jawel, tijdens de bezettingstijd. De beschreven gebeurtenissen, door mensenogen gezien, blijken juist maar de namen van hoofdrolspelers uit eigen kamp blijken verzonnen. De overwinnaar, die automatisch bezetter werd, wordt begrijpelijk mild weggezet. Ergo, we hebben hier van doen met een soort fabeltjeskrant. Gelukkig had de aanreiker mijn territorium bepalend gezang op een of andere manier opgepikt en dit onder het stof zittend *document humain* digitaal naar mij doorgeschoven en... vergezeld met de code sleutel voor een vlotte ontknoping.[1] Maar ook met de vraag dit als basis te gebruiken om een en ander aan hem en enkele van zijn neven toe te lichten.

Hoofdsleutel/decodering

'De Kapitein-Vlieger Vermeulen', waarmee dat verslag begint, blijkt kap.vl. P.J.E. 'Pim' Janssens te zijn. Deze was al in april 1939 bij de oprichting van de 2^e Jachtvliegafdeling (2e JaVA) als Commandant aangesteld.[1,2] Deze eenheid viel onder de Luchtvaartafdeling van het Nederlandse Leger en opereerde destijds achtereenvolgens van de vliegvelden Waalhaven, Welschap, Eelde en Schiphol.[2] De verhuizing van vliegvelden in de Randstad naar oorden in de Provincie en weer terug geeft aan dat de militair strategische inzichten zich al doende wijzigden. De periode op Welschap bij Eindhoven duurde van 16 oktober 1939 tot 8 januari 1940 en valt dus in de mobilisatieperiode. Dezelfde bron geeft aan dat er twee incidenten waren tijdens deze periode waar 2e JaVA aanvankelijk over negen Fokker D.XXI jachtvliegtuigen beschikte. Op 22 november maakt tlt. F.C. Bik met registratienummer 229 een neusstand bij Sloterdijk. Vervolgens, een tweede identiek ongeval en de toedracht daarvan werd destijds al op schrift gesteld door de chef van de betrokken piloot.

Kapitein-Vlieger Vermeulen aan het woord (blz. 9 e.v.) :

"Hoe verbeterd ze ook waren op neutraliteitschenders, éénmaal heeft één der vliegers zichzelf hieraan schuldig gemaakt. Het was de sergeant Lelie (de code volgend denk ik dat hij sgt.vl. J. 'Koois' Roos bedoelt, J.T.), de uitvinder van de slagzin 'Laat ie fijn zijn' welke slagzin nadien burgerrecht verworven heeft. Deze Lelie, een oudere jachtvlieger, die de klappen van de zweep reeds lang kende en van wien u in het verdere verloop wel meer zult hooren, moest voor oefening

een schijnaanval uitvoeren op een Nederlandsche autocolonne, die de binnenwegen van Brabant volgde. Met nog twee andere vliegers zouden ze achtereenvolgens starten en om beurten deze colonne opzoeken en aanvallen. Het was slecht weer, doch de kapitein Vermeulen liet hem gaan, wel wetende dat oude rot als hij was het er wel goed zou afbrengen. De beide anderen, veel jongere vliegers, verbood hij echter te starten. Het niet verwachte geschiedde echter. Ongeveer 10 minuten na zijn vertrek verslechterde het weer zoodanig, dat tengevolge van de sneeuwstorm, die opgestoken was, terugkeer naar Eindhoven onmogelijk bleek. Onmiddellijk werd door zijn commandant getracht door middel van de radio in verbinding met Lelie te komen, doch alle pogingen mislukten. Intusschen bleef Lelie weg, een half uur, een uur, vijf kwartier..... anderhalf uur..... zijn benzine moet vrijwel op zijn en bovendien werd het donker, zeven kwartier..... de landingslichten werden aangestoken, doch drongen nauwelijks twee honderd meter door de sneeuw heen, maar Lelie keerde niet terug en liet evenmin van zich hooren. Hoogspanning bij de 2^e JaVA. Eindelijk om zeven uur 's avonds een telefoontje voor kapitein Vermeulen. Aan den anderen kant van de lijn stond Lelie. Hij leefde dus! En de meeluisteraars verstonden: "Noodlanding.... Baarle Nassau... toestel zwaar beschadigd" Lelie ongedeerd! De spanning week maar maakte plaats voor teleurstelling. Een van de mooie kisten vernield, en ze konden ze toch zoo moeilijk missen. Onbewust moeten ze allen toen gevoeld hebben, dat ze uiteindelijk in dezen oorlog zouden geraken, al ben ik ervan overtuigd, dat geen der vliegers dit heeft gerealiseerd. Een door hem persoonlijk ter plaatse ingesteld onderzoek leerde Vermeulen de gehele toedracht kennen. Lelie was overvallen door de sneeuw, kon wegens storing geen radioverbinding krijgen, probeerde zijn weg terug te vinden doch hiervoor was het weer veel te slecht. Hij kon niet hooger dan rakelings over de boomtoppen te vliegen, ging dalen en moest tenslotte noodlanden. Hij voerde een onberispelijke noodlanding uit op een stukje weiland, dat voor een modern jachtvliegtuig veel te klein was. Doch er was geen andere keus. Met zijn staart nam hij het prikkeldraad mee, dat het veldje afrasterde, zo kort kwam hij binnen. Achteraf bleek dit Belgisch prikkeldraad te zijn, doch hij landde in een Hollandsche wei. De machine rolde nog 175 m uit, de remsporen bewezen het, doch kwam toen met een behoorlijke vaart in een sloot terecht en sloeg over de kop. Dit ging nog zoo hard, dat de romp doormidden brak. Lelie kon er makkelijk uitklimmen en mankeerde niets."

Tot zover het relaas uit dat hoofdstuk.

Terugkoppelingen

Commandant Vermeulen is ter plekke wezen inspecteren schrijft hij. Vandaar dat we mogen aannemen dat die geschetste impressies, die prominent bij deze documentatie zijn bijgesloten verwijzen naar dit ongeval. Het past in zijn benadering, handelend in de geest van de bezettingstijd, om het unieke nummer – in werkelijkheid aan weerszijden op de romp geschilderd - weg te laten. Als er beslag gelegd kan worden op weerrapporten rond Eindhoven uit die periode zouden we de precieze datum van deze crash kunnen vaststellen. Misschien voelt een van de lezers zich geroepen dat uit te pluizen en herinnert zich iemand waar dit incident precies heeft plaats gevonden



Foto 1. Sergeant-vlieger J. Roos (coll. NIMH nr.

[2157_035995](#)



Volgens mijn zegspersoon is het in de familie bekend dat de auteur van dit dagboek een tekenstift vlot kon hanteren. Hoewel niet gesigneerd kunnen we deze schets wel aan hem toeschrijven. Overigens, heb ik na het downloaden hiervan in de pot met viltstiften van mijn kinderen gegrepen.

Bron 2 schrijft hierover het volgende: eind november/begin december 1939 heeft een ongeval plaats gehad met de 220 (bedoeld wordt een Fokker D.XXI, met dat registratienummer) het toestel is gecapoteerd. Verdere bijzonderheden hierover staan niet gemeld.

Vervolgens heb ik er een specifiek D.XXI boek hierover nageslagen.[3] Daar las ik over de '220' het volgende: "c/n 5493. Stond op 10 mei 1940 in reparatie bij Fokker en was 90% gereed. Is daar in Duitse handen gevallen. Eén van de buitgemaakte D-XXI's ging naar het Luchtvaartmuseum in Berlijn, samen met een Douglas 8A. De registraties van beide toestellen zijn helaas niet bekend. Mogelijk was dat de D-XXI die op 23 november 1939 met Sipkes op Sloterdijk over de kop ging...?" Maar kijk ik iets verder dan mijn neus lang is, dan lees ik tegenover pagina 64, waar ik hierboven uit citeerde, bij twee historische foto's het volgende: 'Deze D-XXI in reparatie bij de Fokkerfabriek zou de '220' kunnen zijn.'

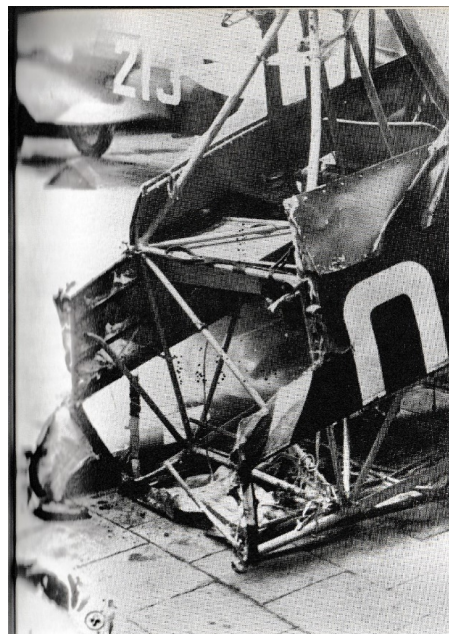


Foto 2. Foto genomen uit Bron 3, te vinden tegenover pagina 64

Op foto 2, ontwaren we op het wrak het cijfer '0'. We kijken dan tegen de rechterflank van het toestel waarvan de romp lijkt gebroken. Gezien de locatie van dat cijfer ten opzichte van de cockpit lijkt dat dit de laatste positie in te nemen van het driecijferig getal. Dan komen hiervoor in aanmerking de Fokkers D.XXI: 220, 230 en 240. De 240 is nimmer bij Fokker in reparatie geweest en op 14 mei op Schiphol na de capitulatie berichten door eigen mensen in brand gestoken.[3] De 230 verongelukte op 22 november 1939 bij Hilligersberg vanwege slecht zicht. De vlieger adsp.res.off.vl. J. Clinge Doorenbos kwam hierbij om.[3] Echter bron 2 verklaart: ten gevolge van dichte mist verliest J.J. Clinge-Doorenbosch in de 237 het leven. Kortom, gegevens die nog eens op zijn juiste merites moeten worden bestudeerd. Maar kijkt u nog eens goed naar deze foto. Links van die '0' valt een schuine witte streep op. Die mag je volgens mij toeschrijven aan het middenstuk van het cijfer '2'. Dit wijst erop dat het wrak bij het Brabantse Baarle Nassau met de grillige grenslijn uiteindelijk overgebracht werd naar de Fokkerfabriek. Op de achtergrond ontwaart u nog op de romp van een vliegtuig het registratienummer 213. Dat nummer was toegekend aan een Fokker D.XXI dat in die tijd was toebedeeld aan 2e JaVA.[2] Ergo, deze foto lijkt gemaakt te zijn op 'Welschap' waar blijkbaar het wrak eerst naar werd overgebracht voor het bij de Fokker vliegtuigfabrieken in Amsterdam werd aangeboden ter reparatie en... hypothetisch gezien later als buit naar Berlijn werd getransporteerd. Daar is het met allerlei lotgenoten door een geallieerd bombardement roemloos ten onder gegaan.

Nabeschouwing

De hoofdpersoon kapt.vl. Vermeulen keert weer terug in het Brabantse maar dan in de hoedanigheid van Commandant vliegbasis Volkel in de rang van Kolonel-vlieger. Het is dan 1951 en hij vervult deze functie tot 1954. Helaas valt in het boek over de historie van vliegbasis Volkel hierover niets terug te vinden.[4] Janssens timmerde wel aan de weg en had een goede relatie met de pers in de Provincie. Dat was wel nodig want de start van het straaljagertijdperk verliep niet geheel rimpelloos.

Paul Huismans van het Brabants Historisch Informatie Centrum ging naar aanleiding van dit artikel op zoek naar gegevens over de noodlanding van de Fokker en stuitte op krantenberichten in de *Nieuwe Tilburgsche Courant* van [14 december 1939](#) en het *Dagblad van Noord-Brabant* van [14](#) en [15 december 1939](#). Daaruit blijkt, dat het toestel, inderdaad de Fokker met registratienummer 220, op 13 december om 4 uur 's middags een noodlanding heeft gemaakt bij Baarle-Nassau. De – niet met name genoemde - piloot was zijn kompas kwijtgeraakt en heeft rondgevlogen, o.a. over de Belgische plaatsen Poppel en Zondereijgen. Bij Baarle-Nassau herkende hij de Nederlandse vlag op het raadhuis en is geland, juist op Nederlands grondgebied. De [weersverwachting](#) voor die dag meldt 'matige (...) O-wind, betrokken tot gedeeltelijk bewolkt weinig of geen sneeuw. temperatuur om het vriespunt tot lichte vorst.'

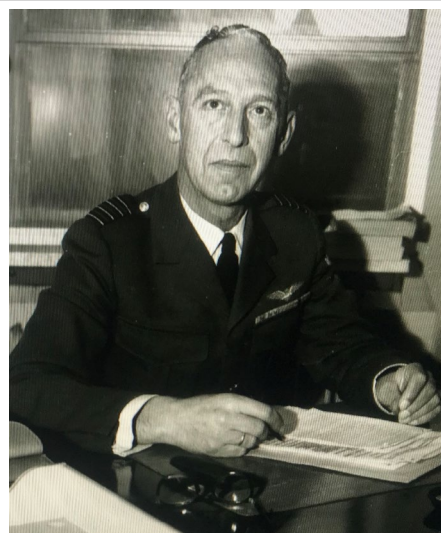


Foto 3. Kol.vl. P.J.E. Janssens, commandant van vliegbasis Volkel aan het begin van het straaljagertijdperk Bron: Fotoafdrukken Koninklijke Luchtmacht, objectnummer: [2157_036066](#)

Bronnen

1. Met dank aan dhr. G. Vermeulen die mij in december 2019 een USB-stick overhandigde dat het dagboek van een zekere 'Kapitein-vlieger Vermeulen' bevatte. Hij onthulde tevens dat dit het alter ego is van zijn oom: Kolonel-vlieger P.J.E. Janssens (1905-1983).
2. *Illusies en Incidenten* (speciaal Bijlage 5); Rob de Bruin, Peter Grimm, Henk Hoiting, Peter Luijten, Jaap van Vliet en Leo Zwaaf, Koninklijke Luchtmacht/Bureau Drukwerk en Formulierenbeheer, z.j.
3. Fokker D-XXI, *Nederlandse Vliegtuig Encyclopedie*; Hugo Hooftman, Cockpit-Uitgeverij, Bennekom, 1978
4. *Gestaag Gespannen*; R.H. Wildekamp, H. Talen en P.G.M. Truren, RNethAF, Den Haag, NL, 2000