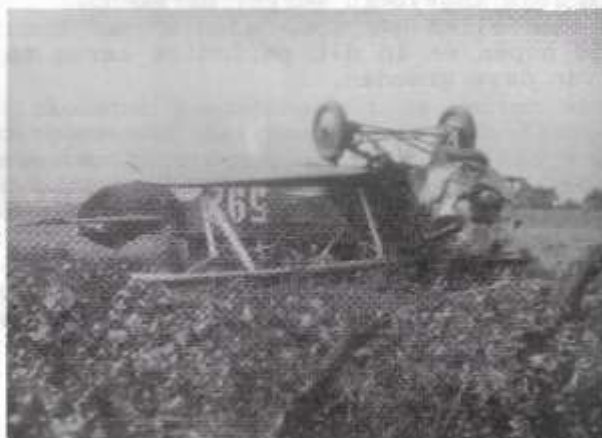

DE PHOENIX UIT DE SCHOENENDOOS,
oftewel het verhaal van een vliegtuig

door Fon van Iersel

Zoals vele andere musea beschikt ook museum "De Doornboom" in zijn archief over schoenendozen, waarin een samenshoring van onbestemde kiekjes en foto's schier eindeloos ligt te wachten op de ordende hand. Niet zijnde die hand, maar wel nieuwsgierig trof ik temidden van dit "historisch ongeregeld" een beduimeld 6 x 9 cm kiekje aan, chamois en gekarteld, waarop een gekreukeld tweedekkertje op zijn rug lag uit te rusten in een aardappelveldje. Op het prehistorisch Gevaert-fotozakje prijkte de aantekening "Oranjebond?" Dit vraagteken, gevoegd bij het overduidelijke nummer 592 op de romp van het vliegtuig, was genoeg om mijn ingedutte belangstelling voor militaire luchtvaart tijdelijk te reanimeren. Ziehier het resultaat.



De Fokker C VI nr 592 op zijn rug in het aardappelveldje te Moergestel, op zaterdag 26 augustus 1933.

het type vliegtuig

Onmiskenbaar een militair toestel, blijkt de tweedekker een Fokker C VI te zijn geweest, waarvan er in 1925 negentien stuks op Soesterberg zijn afgeleverd aan de LVA, de Luchtvaartafdeling van het leger. De luchtmacht was toen nog geen zelfstandig wapen binnen de krijgsmacht, laat staan "Koninklijk". Constructief was het toestel in feite gelijk aan een nieuw en voor die tijd krachtig vliegtuig, dat Fokker in verschillende varianten op de markt bracht: de C V. Voor het eigen land bestond die variant uit een zwakkere motor (350 pk i.p.v. 450) en als "schaamlapje" noemde men de serie dan maar C VI. Per slot van rekening verkeerde Nederland destijds in een economische depressie en er had zich nog geen hapklare vijand aangediend. Dus waarom duur gedaan als het ook goedkoop kan? Na bijbestellingen en interne verknutselingen door de technische dienst van de LVA beschikte men uiteindelijk over

drie en dertig toestellen van dit type. In de daarop volgende jaren kregen ze allemaal sterkere motoren ingebouwd en gingen vanaf 1934 als Fokker C Vd door het leven.

het toestel

Het specifieke toestel van onze foto blijkt alle hierboven geschetste ontwikkelingen vanaf het begin tot het bittere einde in 1940 aan den lijve te hebben meegemaakt. Het behoorde tot de in 1925 geleverde serie-met-de-zwakke-motor en kreeg met zijn seriegenoten de rol van verkenners toebedeeld. Doorbladerend in het fotoalbum van de luchtmacht ontwaren we een pasfoto van het toestel met zijn nieuwe 580 pk motor en dito doopnaam C Vd. Op 6 juli 1938 staat het met soortgenoten op het platform van Soesterberg ter gelegenheid van de viering van het zilveren jubileum van de LVA.



Na reparatie van de 592 en de inbouw van een nieuwe, sterkere motor (580 pk) ging het toestel als Fokker C Vd door het leven met als functie die van verkenners/bommenwerper.

Maar nog geen twee jaren later is het uit met het feest: op 12 mei 1940 wordt de 592 voor het laatst vereeuwigd bij Opheusden als slachtoffer van de bezoekersstroom uit het oosten. Vanaf het vliegveld Ruigenhoek (bij De Zilk) heeft het twee verkennings- en drie aanvalsvluchten boven vijandelijke doelen gemaakt. De opdracht voor de laatste vlucht luidde: 'Verken, bombardeer en mitrailer met 3 C.V.'n vijandelijke troepen aan de westrand van Wageningen (zo laag mogelijk). Onbeschermd.'



In de meidagen 1940 vloog de 592 vanaf het vliegveld Ruigenhoek 2 verkennings- en 3 aanvalsvluchten. Hier het wrak nadat het op 12 mei 1940 bij Opheusden was neergeschoten. De bemanning overleefde het.

Van de drie werden er twee neergeschoten door vijandelijke jagers. De bemanning van de 592, de sergeanten Roeloffzen en Holtz, werd na een tocht van negen uur per vrachtauto gewond opgenomen in een Amsterdams ziekenhuis.

Oranjevond? Nee, Moergestel!

Hoewel de geheugenoefeningen van enkele oudere agrarische Bekenaren de Oranjevond (langs de Veldhoven) als plaats van de noodlanding leken te bevestigen, bleef er reden genoeg over voor twijfel. In "Hilvarenbeek van de hak op de tak" staat op de zelfde plek al een landing in juni 1932 geboekstaafd. De kans op contaminatie van oude gebeurtenissen is dan groot. Welnu, de sectie Luchtmachthistorie in Den Haag bracht uitkomst. Volgens het levensverhaal van de 592 kreeg de Hispano-Suiza motor op 26 augustus 1933 na een gebruikperiode van 58 uur last van een krusasbreuk. 'Noodlanding met zware schade te Moergestel. Sgt. C.M. Schreij en sgt.vlm. G. Swanborn (gewond)'. En uit het overzicht 'crashes met C-V'n': 'De 592 lag op zijn rug in een aardappelveld ...' Bingo.

Het aardappelveld

Wie de krant uit de twintiger en dertiger jaren doorkruist ontdekt dat in die tijd de luchtvaart, zowel de civiele als de militaire, ranzend populair was. Zelfs de vertraging van een Panam clipper in Hongkong wegens een los moertje "ergens" was goed voor een berichtje. Het is dus niet te verwonderen dat de noodlanding van 592 goed bleek te zijn voor een malse tweekolommer in zowel "Het Nieuwsblad van het Zuiden" als het "Tilburgs Dagblad" van maandag 28 augustus 1933. De inhoud van beide artikelen is woordelijk dezelfde, hoewel de ene krant het voorval bij Oirschot en de andere bij Moergestel laat plaatsvinden. Op de grens dus, '... ongeveer drie km van de weg Moergestel-Oirschot temidden in de heide...' Buurman Jan Bierkens, destijds negen jaar oud, herinnert het zich en wijst het bewuste aardappelveld feilloos op de kaart aan: een perceeltje aan de Reedijk, iets ten zuiden van de A 58 en 900 m westelijk van Stille Wille. In de aanvliegroute van de kreupele 592 stond en staat de boerderij van Toon Jans en zijn zusters Pieta en An. Reden voor een bezoek.



Zij die het zich nog herinneren (v.l.n.r. Toon Jans, Piet en Jan Bierkens) wijzen naar de plek des onheils van weleer, aan de huidige Reedijk.

De verhalen van Toon

De krantenberichten over "Het vliegongeluk bij Oirschot" worden door het accurate geheugen van Toon(tje) Jans niet alleen bevestigd, maar ook aangevuld of soms gecorrigeerd. Het toestel kwam uit de richting Eindhoven, plotseling een geluid, 'alsof ze op beton sloegen'. Pieta, die 'onder de vlieger' dook, de klap van de wielen die tegen de (toen al) verhoogde Reedijk sloegen, 'de marechaussee uit Hilvarenbeek, volgens de krant er het eerst"? Nee hoor! Wel motorrijders van het vliegveld die het toestel volgden vanwege het rare geluid'.

De piloot, elt. C. Schreij, was ongedeerd en bevrijdde eerst de gewonde sergeant G. Swamborn. 'Daarna ging hij achterop een motor op zoek naar een telefoon'. Binnen 20 minuten was Dr. Burgering uit Oirschot aanwezig. Swamborn werd met de auto van de dokter naar het Gasthuis in Tilburg gebracht.

Tijdens het weekend trok het bewaakte toestel zoveel bekijks dat Jan van Elderen, alias "Jantje Vloek", voor één keer niet aan zijn zondagsplicht toekwam: Hij had aldaar terstond de verkoop van kleine etenswaren ter hand genomen en moest herhaalde malen met zijn zware bakfiets over karresporen heen en weer om zijn voorraad aan te vullen. Zou de Heer het hem vergeven hebben?



Piet en Jan Bierkens en Toon Jans op de Reedijk. Het bewuste aardappelveldje lag links van hen. Ook het toenmalige karrespoor was verhoogd. Het landingsgestel van de 592 sloeg ertegen en het toestel maakte een salto.

De piloot



Reserve Lt vlieger C.M. Schreij

Tijdens de noodlanding werd de 592 bestuurd door C.M. Schreij. In de krant genoemd als le luitenant, in het vliegtuiglogboek als sergeant. Hij bleef ongedeerd. Schreij was geboren in Rotterdam op 28 oktober 1907 en is omgekomen op 9 december 1938 bij een vliegtuigongeluk bij Schiphol, en wel als leerling tijdens een lesvlucht met een KLM-vliegtuig, de twee motorige Lockheed "Super Electra" PH-APE "Ekster", waarbij de instructeur bij de start één motor dicht trok. De gehele bemanning van 4 personen kwam daarbij om het leven.

Van de sergeant-vliegtuigmonteur G. Swamborn, die vrij zware interne kneuzingen moet hebben gehad, zijn geen nadere gegevens gevonden.

Noot

1. *Hilvarenbeek van de hak op de tak*. Historisch fotoboek, aangeboden door de Raiffeisen-Boerenleenbank Hilvarenbeek bij gelegenheid van haar zestig jarig bestaansfeest. Hilvarenbeek 1976, nr. 46.