

De vliegcramp met de KLM PH-ARY, “IJsvoegel”

Fred Foppen

Op 19 december 2016 heb ik het indrukwekkende verhaal van Ton van Raaij gelezen over de “IJsvoegel” van de KLM, die op 14 november 1938 in de Riekerpolder vlakbij Schiphol is neergestort. In de zomer fiets ik graag een rondje langs de Nieuwe Meer en dan kom ik dus ook door de Riekerpolder. Niets wijst meer op dit vliegtuigongeluk, toch heb ik me vaak afgevraagd wie die passagiers waren, en waarom en waar precies deze Douglas DC-3 in de Riekerpolder op nog geen vier kilometer van het oude Schiphol is neergestort.

De Raad voor de Luchtvaart is meteen begonnen met haar onderzoek naar dit vliegtuigongeluk, waarbij zes van de 19 inzittenden zijn omgekomen; er waren vijf bemanningsleden van de KLM aan boord, van wie vier overleden, en 14 passagiers, van wie twee zijn overleden. Tijdens het openbare gedeelte van het onderzoek is gebleken dat het vliegtuig, de DC-3 PH-ARY “IJsvoegel”, op 14 november 1938 om 16.27 van het vliegveld



De PH-ARY tijdens zijn eerste vlucht op 25 april 1938

Tempelhof in Berlijn was opgestegen en dat het om 18.20 op Schiphol had moeten landen. Vlak voor de landing kreeg de piloot te horen dat het behoorlijk mistig was geworden boven Schiphol, zodat hij niet op zicht mocht landen en daarom werd hem gezegd dat hij via het radiobaken op de Marathontoren van het Olympisch Stadion in rechte lijn op de landingsbaan moest aanvliegen. De piloot besloot nog eerst een rondje boven Schiphol te vliegen, maar hij raakte kennelijk bij zijn tweede landingspoging gedesoriënteerd, want het vliegtuig vloog op nog geen 30 meter hoogte enigszins uit koers over het Spijtellaantje en het oude Jaagpad en boorde zich toen in de grond in de Riekerpolder. De brokstukken lagen in westelijke richting. De rechtervleugel was afgebroken en het grootste deel van de romp lag verderop in een sloot. Het was 18.41.

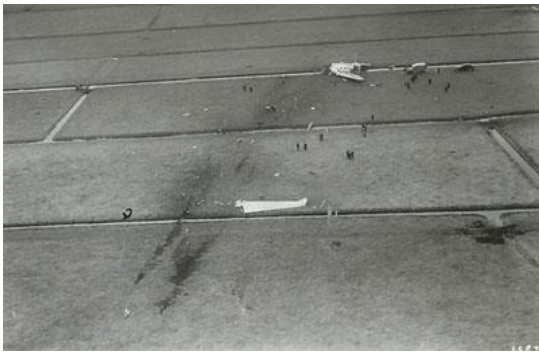
In haar vier paginalange openbare uitspraak, No. B1A5-102, maakte de Raad voor de Luchtvaart op 17 augustus 1939 bekend dat het niet met zekerheid de oorzaak van het ongeluk had kunnen vaststellen, want er waren geen technische gebreken geconstateerd en de weersomstandigheden hadden een landing niet onmogelijk gemaakt. Eerst was gedacht aan een defecte hoogtemeter, omdat het vliegtuig zo laag over het Spijtellaantje was gekomen, maar uit onderzoek bleek dat de hoogtemeter wel functioneerde. Ook twijfelde de Raad niet aan de bekwaamheid van de beide piloten. Tijdens de openbare hoorzitting bleek dat hofmeester Eys, het enige bemanningslid dat het ongeluk overleefd had, en sommige passagiers het niet eens waren over de vraag wie het vliegtuig op het laatst bestuurd had. De Raad merkte op dat het daarom niet zeker was wie het vliegtuig bestuurde, maar dat als het de tweede piloot, W. van Gemeren, was geweest de vraag gesteld kon worden of dat wel verantwoord was geweest, omdat hij nog onvoldoende ervaring had om een DC-3 onder bijzondere omstandigheden van mist en duisternis te kunnen besturen. Bovendien was hij niet in bezit van vliegbewijs B. De Raad merkte ook op dat één van de bemanningsleden een fysiek probleem had waar in het vervolg bij de keuring beter op gelet zou moeten worden. Er waren ook geruchten dat de IJsvoegel onverwacht had moeten uitwijken voor een ander KLM vliegtuig uit Groningen, dat op het punt stond om te landen. De Raad kon daar geen bewijs voor vinden, wel kreeg de piloot van het KLM vliegtuig uit Groningen een réprimande dat hij zich beter aan de instructies van de verkeerstoren had moeten houden.

Er is nog een opvallend detail in deze tijd vlak voor de Tweede Wereldoorlog. De tweede piloot, van Gemeren, was kapitein bij de Nederlandse Luchtmacht en gelegerd op het militaire vliegveld Soesterberg. Officieel was de reden dat hij, hoewel in dienst bij de Nederlandse Luchtmacht, als piloot bij de KLM mocht meevliegen om ervaring op te doen met het vliegen met tweemotorige propellervliegtuigen. Vlak voor het begin van de oorlog had de commandant van de Nederlandse strijdkrachten er echter bij de Nederlandse autoriteiten op aangedrongen dat de Duitse Luft Hansa niet meer op Schiphol zou mogen vliegen, omdat sommige Duitse piloten er uitzagen als militaire piloten, die zeer geïnteresseerd waren in de luchtverdedigingsinstallaties rond Schiphol.

Op mijn verzoek aan het Nationaal Archief om het volledige rapport van de Raad te mogen inzien, zodat ik kon lezen waar precies de IJsvoegel in de Riekerpolder was neergekomen kreeg ik als antwoord dat de Nederlandse Archiefwet openbaarmaking kan tegenhouden tot 75 jaar na de gebeurtenis, maar dat Nederland ook gebonden is

aan het ICAO Verdrag van Chicago en daarin wordt onbeperkte geheimhouding geëist. De verklaring voor deze absolute geheimhouding is dat vrijuit gesproken moet kunnen worden over de oorzaak van een vliegtuigongeluk, zonder dat mensen die toegeven dat ze fouten hebben gemaakt het risico lopen dat zij daar strafrechtelijk voor vervolgd kunnen worden. Om deze tegenstelling tussen de nationale Archiefwet en het internationale Verdrag van Chicago uit te werken heeft de Nederlandse regering in 1998 besloten om in ieder geval deze archiefstukken nog 75 jaar, dus tot 2073 geheim te houden. Over de details van de ramp zullen we dus nog vele jaren niets te weten komen.

Om de plek te vinden waar het vliegtuig was neergestort had ik het geheime rapport eigenlijk niet nodig, want er staat een foto in de krant met de brokstukken van de IJsvogel in de Riekerpolder. Het eerste dat opvalt is dat het vliegtuig is neergestort in westelijke richting, want oude topografische kaarten laten duidelijk zien dat de lange



Op de voorgrond de afgebroken vleugel en daarachter de romp van het vliegtuig

sloten in noord-zuid richting gegraven waren en de kortere dwars sloten in oost-west richting. Hieruit blijkt overduidelijk dat de piloten van de IJsvogel in de mist en de duisternis de weg kwijt waren, want de landingsbaan van het oude Schiphol ligt pal naar het zuiden, of zoals in de Maasbode staat, “Bovendien meent men uit de manier waarop de IJsvogel bij de landing is neergekomen, dat hij niet in de richting van de bakenlijn vloog, maar er integendeel dwars op koerste. Was hij de bakenlijn kwijt?” Het patroon van de sloten waar het vliegtuig ligt kun je vrij eenvoudig leggen op topografische kaarten uit die tijd en daarom lijkt het mij dat de romp van de IJsvogel is neergekomen in de sloot waar nu het fietspad begint door het park de Oeverlanden, vlak naast de ingang van de jachthaven van de Nieuwe Meer. De plek waar het vliegtuig het weiland raakte ligt zo’n 100 meter terug waar later de jachthaven in de Nieuwe Meer is gegraven. Niets herinnert daar overigens meer aan het vliegtuigongeluk.



Links de ingang tot de jachthaven in de Nieuwe Meer, rechts de sloot waar de romp van de IJsvogel lag

De verwondingen van de passagiers, allen opgenomen in het Wilhelmina Gasthuis, zijn met voor onze tijd verbazingwekkend detail zonder enig gevoel voor privacy uitgebreid in de kranten beschreven. Van de 14 passagiers is bekendgemaakt dat vier van hen in Amsterdam zouden uitstappen, terwijl de andere tien passagiers zouden doorvliegen naar Londen. De vier passagiers op weg naar Amsterdam waren de Duitse Marion Schneider-Desnitzky - Kirchbach, de Duitse F. Zimmerman en de Tjechische broers F. en M. Winter. Marion Kirchbach was getrouwd met de Duitse filmregisseur Alexander Schneider-Desnitzky, die aan propagandafilms als “U-boote, westwärts!” en “Der Ochsenkrieg” heeft meegewerkt. Marion kwam kennelijk op familiebezoek naar Amsterdam, want haar vader Gottfried Kirchbach, kunstschilder, was in april 1937 als zoon van een joodse moeder bevreesd voor de rassenwetten uit Duitsland geëmigreerd. Hij woonde en werkte in Amsterdam in de Zoomstraat 40. Eén van de twee broers Winter woonde in Amsterdam.

Het verhaal van passagiers van de IJsvogel toont een dramatisch tijdsbeeld. In de Arnhemsche Courant staat een aangrijpend verhaal over de lotgevallen van de familie Weidemann. “Zoo is daar de aangrijpende historie van de lotgevallen, die de zwaar getroffen familie Weidemann, passagiers van de “IJsvogel” op dien dag beleefde. Zij was ’s morgens uit Berlijn vertrokken, man, vrouw en een klein meisje. De papieren bleken op Schiphol niet in orde te zijn”. Het gezin was op reis van Berlin via Amsterdam naar Londen. Mogelijk was er iets niet in orde met hun documenten voor de doorreis via Amsterdam. De autoriteiten op Schiphol besloten dat het gezin weer terug moest naar Berlijn, maar het laatste vliegtuig terug was reeds vertrokken. Daarom moesten ze overnachten in het hotel “De Beurs” in Hoofddorp. De volgende ochtend, dus op 14 november stapten ze in de IJsvogel terug naar Berlijn. En zo gaat het krantenbericht verder, “dus werd het Joodsche gezin weer teruggezonden naar Duitschland, om eerst de passen gereed te laten maken. Zoo ging de familie weer terug, met het eerste het beste vliegtuig: de IJsvogel onder commando van Duimelaar. In Duitschland wachtte het gezin een vrijwel zekeren ondergang en men kan zich dus voorstellen, hoe het dezen menschen te moede was. In Berlijn echter werd de familie Weidemann niet meer toegelaten; ook voor het Duitsche rijk waren deze menschen vreemdelingen geworden. Zij mochten het vliegveld niet verlaten en moesten onmiddellijk weer met de “IJsvogel” terug. Waarheen? Naar Nederland, dat hen ook niet wilde hebben? Zoo keerden zij ’s avonds terug met de IJsvogel, die vlak bij Schiphol door het noodlot werd achterhaald. Mevrouw Weidemann vond den dood, de man werd zwaar gewond, het kind minder ernstig. Voor de vrouw was nu geen aardsch asyl meer noodig; de man en het kind konden niet meer worden teruggestuurd.”

Dit soort dramatische verhalen over vluchtelingen, van wie tallozen niet in Nederland werden toegelaten of weer werden teruggestuurd, stond in de jaren voor de Tweede Wereldoorlog uitgebreid in de kranten. De mensen in Nederland en in de koloniën waren ervan op de hoogte. Zo staat in de Sumatra Post onder de kop “Aangrijpende grenstoeeneelen” dat er zich dagelijks tragische tonelen afspelen aan de Nederlands-Duitse grens en ook op Schiphol, waar tientallen Joodse vluchtelingen smeken om in Nederland te worden toegelaten. “Vrijwel alle vliegtuigen uit Duitschland voeren Joodsche vluchtelingen aan. Maar wee den ongelukkigen, die niet in het bezit is van een visum, dat volkomen in orde is. Het eerste het beste vliegtuig terug neemt hen mee. Voor sommigen betekent dit een zekere dood, voor anderen het concentratiekamp”. Soms mochten de vluchtelingen het land wel binnen, zoals een keer op het toenmalige grensstation van Winterwijk, waar volgens een krantenbericht de marechaussee de andere kant uitkeek toen een trein met Duitse vluchtelingen aankwam.

lijst van bemanning en passagiers "De IJsvogel"						
				leeftijd	nationaliteit - woonplaats	
bemanning						
Duimelaar	J. J. E.	gezagvoerder	M	43	NL	overleden
Gemerer	W. van	2de piloot	M	43	NL	overleden
Huut	W. J. van	boorwerktuigkundige	M	31	NL	overleden
Surber	C. J. W. van	marconist	M	26	NL	overleden
Eys	S. D. E.	hofmeester	M		NL	
passagiers						
Clyman	R. G.		V	34	UK - München	
Fairclough	W. A.		M	56	NZ - Auckland	
Ingrams	L. S. C.		M	38	UK - Londen	
Miller	J.		M	43	UK - Londen	
Müllerheim	K.		M	30	D - Charlottenburg	
Schneider-Desnitzky - Kirchbach	M. H. S.		V	25	D - Berlijn	overleden
Silberstein	A.		M	51	D - Berlijn	
Silberstein	M.		V	56	D - Berlijn	
Weidemann	O. H.		M		D - Aschaffenburg	
Weidemann	I. V.		V	7	D - Aschaffenburg	
Weidemann - Marx	B.		V	30	D - Aschaffenburg	overleden
Winter	M.		M		CZ - Praag	
Winter	S.		M		CZ - Amsterdam	
Zimmerman	F.		V	38	D - Berlijn	

De namen van passagiers en bemanning zijn op verschillende manier in de kranten vermeld. In deze lijst zijn de namen geschreven zoals ze in de overlijdensaktes van Amsterdam, in het bevolkingsregister van Aschaffenburg en in laatste instantie in het overzicht van Aviation Crash staan.

En hoe ging het verder?

De zes slachtoffers zijn allen op 18 november 1938 op verschillende begraafplaatsen begraven: Duimelaar in Heemstede, mw Schneider en van Gemeren op Driehuis-Velsen, mw Weidenmann en van Huut op Zorgvlied Amsterdam en Surber op Crooswijk Rotterdam.

Vader Hellmuth en dochter Inge Weidenmann zijn na de begrafenis van Brunhilde Weidenmann – Marx naar Amerika, eerst naar New York en daarna naar Los Angeles geëmigreerd. De joodse ouders van Brunhilde Marx, Siegfried Marx en Julia Gudenberg, kregen op 17 november 1938 een uitreisvisum om de begrafenis van hun dochter bij te wonen. In Amsterdam besloten ze om niet naar Aschaffenburg terug te keren, maar naar Amerika te emigreren waar familie woonde. Ter voorbereiding van hun emigratie hadden ze zich in Amsterdam ingeschreven, waar ze eerst in de Beethovenstraat 85 III woonden. Ze waren nog in Amsterdam bij het begin van de oorlog. Op 2 maart 1943, toen ze in de Roerstraat 31 II woonden, zijn Siegfried en Julia Marx op transport gesteld, eerst naar Westerbork en drie dagen later naar Sobibor waar ze meteen zijn vermoord.

Het echtpaar Alfred en Margarete Silberstein is nog een paar maanden in pensioen Sophia in Amsterdam ingeschreven geweest, voordat ze naar Londen verhuisden.

De laatste gewonden van het vliegtuigongeluk hebben het Wilhelmina Gasthuis op 9 december 1938 verlaten.

De Raad voor de Luchtvaart gaf als aanbeveling dat de hoogtemeter in de DC-3 voor beide piloten duidelijk zichtbaar moet zijn en niet alleen, zoals tot toen, alleen voor de linkszittende piloot, zodat de beide piloten de hoogtemeter kunnen aflezen.

Bronnen

Algemeen Handelsblad, 15 november 1938, p. 1; 18 november 1938, p. 8

Arnhemsche Courant, 17 november 1938, p. 3

Bevolkingsregister Aschaffenburg

De Gooi- en Eemlander, 15 november 1938, p. 9

De Groene Amsterdammer, 22 juli 1939, p. 6

De Maasbode, 17 november 1938, p. 2

De Noord-Ooster, 15 november 1938, p. 1

De Sumatra Post, 25 november 1938, p. 3

Haagsche Courant, 15 november 1938, p. 2

Het Vaderland, 9 december 1938, p. 2

Nieuwe Leidsche Courant, 15 november 1938, p. 5

Nieuwe Venlosche Courant, 17 november 1938, p. 6

Stadsarchief Amsterdam, Alex van Reenen; Archiefbank, Archief 1323, inventaris 1145

IJmuider Courant, 18 augustus 1938, p. 5

www.aviacrash.nl/paginas/ijsvogel.htm

www.aviation-safety.net/database/record.php?d=1938114-0

[www.historisches-unterfranken.uni-wuerzburg.de/.../detailsinclude.:Siegfried Marx](http://www.historisches-unterfranken.uni-wuerzburg.de/.../detailsinclude.:Siegfried%20Marx)

www.topotijdreis.nl, inzoomen op Amsterdam