

Een vliegongeluk in de Riekerpolder

Ongeveer zoals afgelopen 25 maart van dit jaar een boeing 737 juist voor de landing neerstort op een akker in de Haarlemmermeerpolder, is op 14 november 1938, tegen 7 uur 's avonds een DC-3 verongelukt in de Riekerpolder. Het ongelukstoestel droeg de naam IJsvogel.

De plaats waar de crash plaatsvond heeft waarschijnlijk in het vergraven deel van de Riekerpolder gelegen. Het vliegtuig diende eenzelfde aanvliegroute te volgen als ook nu nog gebruikt wordt, in een rechte lijn over de Marathon-toren op de zuidwest-noordoost gelegen landingsbaan. Net als bij het ongelijk met Turkish Airlines komen ook bij dit ongeluk vier (van de vijf) bemanningsleden om. Ook twee passagiers (van de veertien) komen om het leven. Tragisch is het verhaal van de gevluchte Duitse Joden, die na de Kristallnacht van 9 op 10 november naar Nederland vluchten, teruggestuurd worden naar Berlijn en met hetzelfde vliegtuig weer naar Amsterdam worden geretourneerd. Niet duidelijk is of zij ook onder de slachtoffers zijn. Let op de aanduiding Amsterdamse tijd (AT), gerelateerd aan de meridiaan die over de Westertoren loopt, 40 minuten later dan de Midden Europese Tijd (MET) die de Duitse bezetter in 1940 voor Nederland instelt.

De ramp met de IJsvogel

Op 14 november 1938 raakt de IJsvogel vlak voor de landing op Schiphol door plotseling optredende mist het spoor bijster en stort neer in de Riekerpolder. Er vallen 6 doden waaronder vier van de vijf bemanningsleden.

Maandag 14 november 1938, even voor 7 uur 's avonds.

De KLM DC-3 PH-ARY IJsvogel, die om 16.27 u. (Midden Europese Tijd) van het Berlijnse vliegveld Tempelhof is opgestegen met Jan Duimelaar aan het stuur, heeft naast vijf bemanningsleden veertien passagiers aan boord, van wie er tien door zullen reizen naar Londen, en vier Schiphol als eindbestemming hebben. De landing is gepland om 18.20 u (Amsterdamse Tijd) maar de IJsvogel mag nog niet landen omdat eerst de

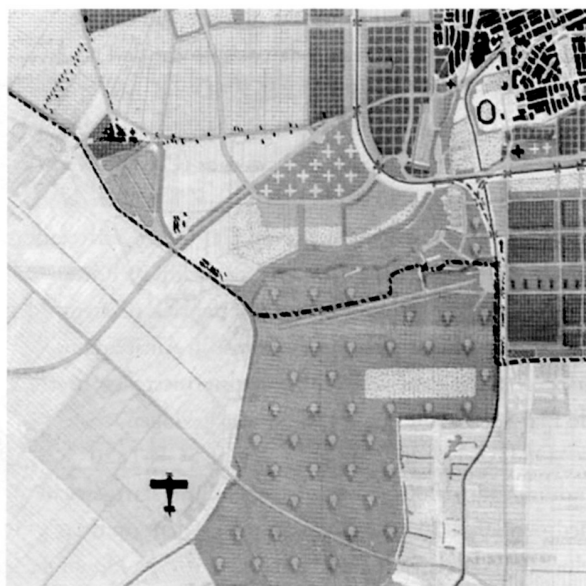


Oeverwaluw (PH-AKO) die zich in de omgeving bevindt, aan de beurt is. Bovendien is inmiddels mist opgetreden waardoor de slecht-zicht-voorschriften van kracht zijn. De IJsvogel vliegt door richting Haarlem en Duimelaar vraagt de toren of hij "op het radiobaken mag" hetgeen wordt toegestaan. (Dit baken bevindt zich bovenop de Marathontoren van het Olympisch Stadion en voert in een vrijwel rechte lijn naar de landingsbaan). Daarop draait de IJsvogel terug naar de stadsrand om van daaruit een nieuwe landingspoging te wagen.

In volslagen duisternis dwaalt het toestel geruime tijd boven de Riekerpolder om de aanvliegeroute te vinden, en verliest om onverklaarbare redenen daarbij hoogte. Bewoners aan het Spijtelantje hebben het vliegtuig rond kwart voor zeven op zeer geringe hoogte horen overvliegen. In een dichte stofregen scheert het vliegtuig vervolgens over het Jaagpad en raakt (zo wijzen sporen later uit) even later met de rechtervleugel de grond van een drassig weiland in de Riekerpolder, waarop de vleugel afknapt. Het vliegtuig komt in een greppel, verliest de linkermotor, springt weer op en raakt 20 meter verder opnieuw de grond waarbij de rechtermotor in de grond dringt en afbreekt. Daarna schiet het toestel nog 150 meter door, maakt een draai naar links, en stort zich in een 4 meter brede sloot, waarbij het afbreekt bij de zwakste plek, vlak achter het toilet. Het wrak rust deels boven de sloot terwijl de bestuurdersruimte onder water verdwijnt. De wrakstukken van het vliegtuig liggen overal verspreid. Het is een geweldige ravage, schrijft het Algemeen Handelsblad op 15 november 1938. Als tijdstip van het ongeval wordt 18.41 u. A.T. vastgelegd.

Het verlenen van hulp aan de slachtoffers verloopt moeizaam. De hulpdiensten worden door de dichte mist en totale duisternis ernstig gehinderd. Ook weet men aanvankelijk niet hoeveel personen zich aan boord hebben bevonden. Door de klap zijn drie bemanningsleden uit het vliegtuig geslagen. Veel gewonden worden in grote spoed naar het Wilhelminagasthuis in Amsterdam afgevoerd. Omdat men op zeker moment Duimelaar mist, neemt men aan dat hij zich bij deze gewonden bevindt, maar als later uit het WG vernomen wordt dat hij daar niet bij is, wordt een zoektocht gestart.

Pas uren na de ramp blijkt dat Duimelaar zich nog in de wrakstukken van de cockpit, die in de modder ligt, bevindt. Zijn stoffelijk overschot wordt met veel moeite geborgen.



Rapport Raad voor de Luchtvaart

Het officiële onderzoek door de Raad voor de Luchtvaart wordt op 17 augustus 1939 afgerond. De oorzaak van het ongeval heeft men niet met zekerheid kunnen vaststellen, maar vaststaat dat noch technische storingen, noch de weersomstandigheden tot het ongeval hebben geleid. Een vliegersfout ligt dus voor de hand, maar gezien de bekwaamheid van de beide vliegers tast de Raad volledig in het duister welke omstandigheden tot het maken daarvan aanleiding kunnen zijn geweest. Met vrij grote zekerheid neemt men overigens aan dat het aanvliegen via de "bakenlijn" door gestoorde ontvangst niet mogelijk was gebleken en men dus genoodzaakt was tot beneden de wolken te dalen om grondzicht te krijgen.

De Raad acht het waarschijnlijk dat niet Duimelaar, maar van Gemeren het vliegtuig ten tijde van de ramp heeft bestuurd, maar stelt ook dat hieromtrent geen zekerheid valt te krijgen. Mocht dat inderdaad het geval geweest zijn, dan is de vraag of het verantwoord was, gegeven de bestaande omstandigheden, om Van Gemeren het toestel te laten landen. Immers, hoewel zeer bekwaam had Van Gemeren nog onvoldoende ervaring met het besturen van een Douglas DC-3 in bijzondere weersomstandigheden (mist en duisternis). Bovendien was hij niet in het bezit van een vliegbewijs B.

De oorzaak van deze ramp heeft men dus niet met zekerheid kunnen achterhalen. Op grond van een aantal

details in het onderzoek worden wel aanbevelingen gedaan voor het meer zichtbaar plaatsen van enkele belangrijke instrumenten in de cockpit van de DC-3.

Het vliegtuig De Douglas DC-3-194D PH-ARY IJsvogel, Douglas fabrieksnummer 2021, werd gebouwd bij de Douglasfabriek in Santa Monica (CA, USA) en op 18 maart 1938 als KLM vliegtuig in het Nederlandse luchtvaartuigregister ingeschreven. Het toestel arriveerde (deels gedemonteerd) op 18 april per schip in Rotterdam en werd daarna door de Fokkerfabriek geassembleerd. Op 25 april was de aankomst in Amsterdam. In tegenstelling tot veel van haar zustertoestellen heeft de PH-ARY nooit op de Indië-route gevlogen.

De DC-3 bezat 2 Wright Cyclone SGR-1820 motoren van 1000 pk elk. Het maximum startgewicht bedroeg 10.885 kg (het actuele startgewicht op deze vlucht bij de start uit Berlijn bedroeg 10.575 kg) en de maximum snelheid 290 km/u. Deze Douglas bezat nog geen drukcabine en had daardoor een plafondhoogte van 6.340 meter. Het vliegbereik was 2.100 km.

De DC-3 kon 21 passagiers vervoeren, maar als zij werd ingezet op de lange route naar Batavia (Nederlands Indië) gingen er maximaal 11 personen mee.

De KLM heeft in totaal 23 toestellen van dit type in dienst gehad, waarvan de IJsvogel de 17e was. Na de 2e wereldoorlog kocht de KLM nog een aantal DC-3's, maar ditmaal van de (ex-militaire) versie, het type DC-3C/C-47. Dit was de versie die onder de bijnaam "Dakota" beroemd zou worden.

Op 15 november 1938 werd de inschrijving van de IJsvogel in het Nederlands Luchtvaartregister doorgehaald.

Bemanning en passagiers

Aan boord bevonden zich 19 personen: vijf bemanningsleden en veertien passagiers. Zes personen, onder wie de vier bemanningsleden verloren het leven.

De bemanning bestond uit Jan Duimelaar (gezagvoerder), W. van Gemeren (2e piloot), W.J. van Huut (boordwerktuigkundige), C.J.W. Surber (marconist) en B. Eys (steward). Van hen overleefde Eys het ongeluk. De passagierslijst bestond uit de volgende veertien namen: Hr. W.A. Fairclough (NZ), Mej. R.G. Cleyman (UK), Hr. L.St.C. Ingrams (UK), Mej. F. Zimmerman (D), het echtpaar (A. en M.) Silberstein (D), het echtpaar Weidemann en hun dochtertje (D), Hr. J. Miller (UK), Hr. K. Mullerheim (D), Mevr. M. Schneider Desnitzky-Kirchbach (D) en (echtpaar?) F. en M. Winter (nationaliteit onbekend).

De dames B. (Hilde) Weidemann-Marx (30) en Marion Schneider Desnitzky-Kirchbach (25) verloren het leven. De meeste andere passagiers raakten gewond, van wie enkele ernstig.

Onder de passagiers bevonden zich enkele Duitse Joden die naar Nederland gevlucht waren, daar waren teruggevoerd, en toen in Duitsland opnieuw met hetzelfde toestel waren weggezonden (uit: tijdschrift 'Wij')

