

## **DE BILT IN HET NIEUWS** **EEN VLIEGTUIGONGELUK IN 1915**

**Ellen Drees**

Het leven in de nabijheid van een vliegveld is niet geheel zonder gevaar. Een recent voorbeeld is de crash van het Turkse vliegtuig in de nabijheid van Zwanenburg (N-H). Voor De Bilt was de nabijheid van het militaire vliegveld Soesterberg ook niet altijd zonder risico. Op 27 september 1915 vond in een weiland aan de westgrens van de (toenmalige) gemeente De Bilt een ernstig ongeluk plaats, waarover in de media uitgebreid werd geschreven. Het meest uitgebreid is het verslag in de Nieuwe Amersfoortsche Courant van 29 september<sup>1</sup>. De complete tekst van het artikel vind u hieronder.

### **Ernstig vliegongeluk**

Men meldde maandagmiddag uit Groenekan aan het Utr. Dagblad:

Hedenmiddag dreef boven De Bilt een vliegmachine, wier bewegingen algemeen de aandacht trokken. Het vliegtuig schommelde voortdurend op en neer en het was duidelijk dat er aan het mechaniek iets moest haperen. Aan de achterzijde, boven de motor, steeg een blauwe damp op, de machine was zóó laag, dat

men de vinnen van de schroef kon zien draaien. Af en toe stond de motor stil, even later deed zij weer enkele slagen, om dan opnieuw stil te staan. Het vliegtuig dat klaarblijkelijk niet meer te besturen was, dreef van De Bilt naar de richting van de Groenekan; op eens duikelde het gevaarte bijkans loodrecht naar beneden met den kop naar beneden. Het was voor de toeschouwers een angstig gezicht; de machine plofte met een doffen smak in het weiland, even achter de hofstede van Dorrenstein<sup>2</sup>.

Zij, die het eerst kwamen toegesnel, zagen één militair vlieger onder het vliegtuig liggen, de ander (het waren beiden officieren) hing er ten deele buiten. Eén hunner bleek zwaar verwond te zijn en bloedde hevig; de ander lag buiten kennis onder de machine.

Het was een vreeselijk schouwspel. Van alle kanten uit den omtrek kwam hulp opdagen; het vliegekamp te Soesterberg werd telefonisch gewaarschuwd, eveneens het militair hospitaal te Utrecht.

Een der verslaggevers van het blad, die zich direct naar de plaats des onheils begaf, schrijft

omtrent het ongeval:

Een korporaal, die zich in de buurt van de boerderij bevond toen de vliegtuig kwam

aanvliegen, schetste ons, wat hij gezien heeft, als volgt: Het was ongeveer half 4 toen de tweedekker met de bekende oranjedistincturen in oostelijke richting te zien kwam. Het vliegtuig bevond zich toen boven de bossen rechts van den Soestdijkschen Straatweg. De motor maakte toen al blijkbaar geluiden, die verrieden, dat de machine niet geheel op orde was. Inste van een regelmatig gegons, was een afwisselend gestoot hoorbaar, waaruit

de mensen, die het toestel zagen, afleidden, dat de motor af en toe stil stond, en dan telkens

weer aangezet werd, in plaats van constant, werd er bij korte tusschenpoozen rook uitgelaten.

Eindelijk bevond de machine zich op een

hoogte van ongeveer 150 Meter boven de weide.

Klaarblijkelijk maakten toen de vliegers aanstalten om een noodlanding te beproeven. Het toestel zweefde in wijde kringen die geleidelijk samen trokken, boven het weiland.

Eén der ooggetuigen, die het cirkelen van de machine uit de verte heeft waargenomen, meende te zien, dat een van de twee inzittenden in het vliegtuig stond, volgens zijn gissing om iets aan de motor

te herstellen. Anderen hadden dit evenwel niet gezien, maar wèl meende een der door ons



**Luitenant Leo van Steyn en luitenant Marinus Hofstee (links) na het behalen van een nieuw Nederlands hoogterecord van 2650 meter. Hofstee ging op deze vlucht mee als waarnemer. Bron: De Prins, 1914/Centraal bureau voor Genealogie.**

ondervraagde personen te hebben gezien, dat de vliegmaschine telkens, bij kortere of langere tusschenpoozen de kop weer op hief; blijkbaar beproefden de vliegeniers nog alles, om den tocht op regelmatige wijze voort te zetten. Toen het toestel op deze wijze 4 à 5 tal cirkels had beschreven en zich ongeveer op een hoogte van 100 meter bevond, scheen de motor plotseling te weigeren, waardoor de tweedekker loodrecht naar beneden schoot en in geweldige vaart neerviel, waarbij de kop in den grond boorde en het geheele toestel een buiteling maakte.

Een geweldige slag werd gehoord, alsof een zware boom geveld werd, terwijl ook vonken te zien waren.

Dadelijk snelden verscheidene personen die het toestel reeds een tijdlang in zijn bewegingen hadden gevolgd, toe en vonden den inzittenden in betreurenswaardigen toestand. Ze zaten gedeeltelijk beknelde tusschen de machinedeelen en waren beiden bewusteloos, terwijl bloedende wonden hun gelaat bedekten. Nadat de beide aviateurs uit het toestel waren gelicht, werden zij de hofstede binnengedragen, waar dr. Lette van De Bilt het eerst tegenwoordig was, om de ongelukkigen te verbinden.

Het ergst was gewond de 2<sup>e</sup> luitenant H. Polis, die als waarnemer den eigenlijken vlieger den

2en luit. L.J. Hofstee<sup>3</sup>, had vergezeld. De geneesheer constateerde behalve de kleinere en grootere verwondingen, een ernstige heupfractuur.

Luitenant Polis werd kort nadat het eerste verband was gelegd, in bewusteloozen toestand per auto overgebracht naar het militaire hospitaal te Utrecht, en vandaar doorgevoerd naar het St. Anthonius-gasthuis.

Luitenant Hofstee bleef nog eenigen tijd in de boerderij, waarvandaan men hem te kwart na 5 eveneens naar Utrecht vervoerde. Zijn verwondingen waren minder ernstig, zoodat hij bij oogenblikken het bewustzijn verkreeg. Inmiddels waren ook eenige militaire artsen en hogere militairen per auto ter plaatse verschenen.

Het toestel was zoo goed als geheel vernield. De vleugels waren gedeeltelijk gescheurd, terwijl de verbindingstangen waren doorgeknakt of verbogen. De stuurstoel was ten deele ineengedrukt en de schroef voor de helft versplinterd. De cylinderechter waren bij oppervlakkige beschouwing nog geheel gaaf. De aviateurs waren ongeveer 3 uur te Soesterberg opgestegen.

Een persoon, die daar de opstijging bijwoonde, vertelde ons, dat kort na elkaar twee vliegtuigen de lucht ingingen. Het eene zette direct koers,

terwijl het andere op de omstanders den indruk maakte, dat er iets haperde. Dit vliegtuig is het geweest, dat onder De Bilt is neergevallen.”

Een kleine aanvulling is nog te vinden in de Eembode, die op 28 september al verslag over het ongeluk had gedaan.

Tusschen Groene Kan en Blauwkapel is een vliegmachine afkomstig uit Soesterberg en bemand door de luitenant vliegers Hofstede en Polis, gestort, vermoedelijk door een defect aan de stuurinrichting. Het vliegtuig maakte reeds tusschen den Amersfoortschen straatweg en De Bilt zonderlinge schommelingen, zoodat men in het vliegkamp reeds het een en ander opmerkte. Militaire wielrijders werden afgezonden om zoo noodig bij te staan.

In het Utrechts Nieuwsblad (UN) van 28 september 1915<sup>4</sup> zijn nog enkele details te vinden over het betreffende vliegtuig. Ook blijkt dat, in tegenstelling tot wat de Nieuwe Amersfoortsche Courant beweerde, het juist luitenant Hofstee was, die zeer ernstige verwondingen had opgelopen. Hieronder twee fragmenten, die een aanvulling geven op het verhaal in de Nieuwe Amersfoortsche Courant. De toestand van luitenant Hofstee is zoo ernstig dat de geneesheer verboden heeft hem te

vervoeren, zoodat hij in een boerderij te De Bilt verpleegd wordt. Zijn bewustzijn was spoedig teruggekeerd.

Mevrouw Hofstee en een zuster van den heer Hofstee waren weldra aanwezig op de boerderij bij het fort Voordorp. De heer Hofstee heeft tal van verwondingen: een dubbele beenfractuur, ernstige wonden aan het gezicht en het hoofd, en er wordt ook voor een aandoening aan het ruggemerg gevreesd. Hij herkende luit. Van Heyst, toen deze aan zijn sponde verscheen, onmiddellijk en noemde zachtjes zijn naam. [...] Intusschen waren op het terrein aangekomen de chef van den staf van de Waterlinie, een drietal militaire artsen en de luitenants Coblijn, Van Heyst en Daendels van het vliegerkorps. Zij belastten zich met het demonteeren van het toestel, dat zeer beschadigd is, vrij wel vernield. De 1<sup>e</sup> luitenant F.A. van Heyst, die bij de afwezigheid van kapitein Walaardt Sacré als waarnemend commandant van het vliegveld optrad, heeft onmiddellijk na het gebeurde een onderzoek ingesteld. Hij had de heeren Hofstede en Polis ongeveer 3 uur zien opstijgen; het vertrek geschiedde zoo vlot mogelijk, de motor functioneerde uitstekend, althans bij de opstijging viel van het veld af niet de minste onregelmatigheid te bespeuren. Trouwens ware dit boven het vliegkamp wel het geval geweest,

dan zou luitenant Hofstede stellig onmiddellijk weer gedaald zijn. De heer Van Heijst gaf als zijn mening te kennen, dat waarschijnlijk een motorpanne als eerste oorzaak van 't ongeval moet worden beschouwd, maar een plotselinge weigering van den motor behoeft allerminst een reden te zijn, wanneer men althans op voldoende hoogte is, om een ongeluk te krijgen. Daarom vermoedt de heer Van Heijst, dat de heer Hofstee waarschijnlijk door gebrek aan een behoorlijke landingsplaats niet steil genoeg heeft kunnen dalen, waardoor het toestel, aanvankelijk waggelend, ten slotte opeens als een baksteen voorover is gesmakt. Het toestel, waarmee het ongeluk is gebeurd, werd nog slechts eenige weken door den heer Hofstee gebruikt; het is een Henri Farman-tweedekker met een Gnomenmotor van 80



*De Minister van Oorlog, generaal Bosboom, met den luitenant Van Heyst even voor de opstijging.*

*De Minister vsn Marine kapiteint-ter-zee Rambonet met den luitenant-ter-zee even vóór 't vertrek naar hoogere regionen.*

*Plaatjes uit de Katholieke Geïllustreerde Pers 1915.*

P.K<sup>5</sup>. Het vliegtuig werd in 1913 voor 't eerst door luit. Van Heijst gebruikt en heeft heel wat afstanden afgelegd. Het was iets kleiner dan de andere machines, het was zeer stabiel en handzamer dan vele der andere vliegtuigen bij ons leger in gebruik.

Luitenant Polis, de verkenners, heeft ook de ongevallen in de Haarlemmermeer en te Noordwijk meegemaakt<sup>6</sup>. Hedenmorgen mocht luit. Hofstee nog niet vervoerd worden. De

toestand is alhoewel nog steeds zorgelijk toch niet verergerd; hetzelfde werd ons meegedeeld omtrent luit. Polis, die in het St. Anthoniusgasthuis alhier wordt verpleegd. Luitenant Hofstee zal waarschijnlijk in den loop van den dag naar het St. Anthonius-Gasthuis worden vervoerd.

De minister van Oorlog heeft telegrafisch den wensch te kennen doen geven, om op de hoogte te worden gehouden van den toestand der gekwetste officieren.

Interessant is de verklaring van de inzittenden van het vliegtuig, die enkele weken na het ongeluk in het Advertentieblad voor Gorinchem en omstreken werd gepubliceerd<sup>7</sup>: ***Op een hoogte van 1200 à 1300 meter bemerkten zij, dat de motor haperde. Zij hebben nog getracht, tijdens de vlucht het euvel te verhelpen, maar toen daarvan de onmogelijkheid bleek, besloten zij tot het doen van een noodlanding. Luitenant Hofstee had een terrein in het oog gekregen, waar hij zonder bezwaar meende te kunnen neerkomen. Van een hoogte van 300 à 400 meters bespeurde de bestuurder evenwel plotseling een heg, waarvan de aanwezigheid hem op groter hoogte ontgaan was, waardoor hij genoodzaakt was, opeens een andere landingsplaats te kiezen. Hij heeft toen nog getracht, de machine in andere richting in veiligheid te brengen, maar deze begon in haar sterke daling hevig te schommelen.*** Wat er in de laatste oogenblikken, even voorafgaande aan den val, geschied is, weten de officieren zich niet meer te herinneren.

Over de toestand van luitenant Hofstee wordt op 1 oktober in het UN nog het volgende medegedeeld: Luitenant Hofstee is gisternamiddag per rijwielbrancard naar het

St. Anthonius gasthuis alhier overgebracht. De patiënt lijdt nog veel pijn en zijn toestand blijft zorgwekkend.

In den toestand van luitenant Polis valt eenige verbetering waar te nemen.

Bijna vier maanden na het ongeluk publiceert de krant op 22 januari 1916 het volgende bericht: De luitenant-vlieger Hofstee, wien met luitenant Polis het vliegongeluk in De Bilt overkwam, en nog steeds in het St. Anthonius-gasthuis verpleegd werd, heeft thans dit gesticht verlaten.

Ofschoon nog niet geheel hersteld, is zijn toestand bevredigend.

Ook over zijn terugkeer in de luchtvaart worden de lezers door het UN op de hoogte gehouden. 22 Juli 1916 lezen we: Luit. Hofstee, die indertijd een ernstigen val deed met luit. Polis, is thans in zooverre weder hersteld, dat hij gisteren weer eenige vluchten heeft kunnen doen.

Met het toestel van luit. Van Wulfften Palthe, is luit. Hofstee eenige malen opgestegen, om boven Scheveningen te kruisen.

### **De inzittenden**

Het ongeluk van Hofstee en Polis in De Bilt was niet hun eerste<sup>8</sup>. Amper een maand daarvoor, op 26 augustus 1915, waren de beide luitenants

geland op het strand bij Noordwijk aan Zee. Tijdens het opstijgen raakte het toestel een aantal badstoelen waarbij het over de kop sloeg. Hierdoor werd het onderstel beschadigd en moest het toestel naar Soesterberg worden vervoerd. Met behulp van militairen werd het toestel overeind gezet en werd gewacht op hulp uit Soesterberg. Twee maanden eerder, op 29 juni, moest luitenant Hofstee, deze keer vergezeld door luitenant Duinker, vanwege een defect aan de motor een noodlanding maken nabij Harderwijk. Bij het landen werd het toestel door een hek beschadigd. Nadat er met een auto vanuit Soesterberg reserveonderdelen waren aangevoerd, kon het vliegtuig na reparatie weer terugkeren naar de vliegbasis. Over het ongeval te Haarlemmermeer, waarbij Polis betrokken was, heb ik in de kranten niets kunnen vinden.

**De piloot van het verongelukte toestel,** Marinus Hofstee, was een van de pioniers van de Nederlandse luchtvaart. Aanvankelijk als passagier en waarnemer van de infanterie, maar vanaf 1914 ook als piloot van de Militaire Luchtvaartafdeling<sup>9</sup>. Hij was een groot pleitbezorger van de burgerlijke luchtvaart en schreef daar in 1918 de eerste Nederlandse publicatie over. Samen met de latere KLM-

directeur A. Plesman was hij een van de organisatoren van de ELTA (Eerste Luchtverkeer Tentoonstelling Amsterdam) in 1919. Op 2 januari 1921 keerde hij voor enkele maanden terug in dienst van de infanterie. In De Eemlander van 16 maart 1921 lezen we echter dat „*aan den 1<sup>e</sup> luitenant M.L.J. Hofstee van het 7<sup>e</sup> regiment infanterie, ter zake van ongeschiktheid voor de verdere waarneming van den militairen dienst, onder toekenning van een voorloopig tijdelijk pensioen, eervol ontslag uit den militairen dienst verleend*” was<sup>10</sup>. Wellicht dat de jaren op Soesterberg een te zware tol hadden geëist van de luitenant. In de Leeuwarder Courant van 6 november 1950 wordt gemeld dat de luchtvaart-pionier in zijn woonplaats Rijswijk op 61-jarige leeftijd is overleden<sup>11</sup>.

### **Het vliegtuig**

Tot slot nog iets over het toestel waarmee Hofstee en Polis waren gecrasht<sup>12</sup>. Zoals hiervoor in noot 5 al gezegd, betrof het een Farman HF-20. Dit vliegtuig was samen met twee andere exemplaren in 1913 aangekocht om een vloot op te bouwen op de nieuwe militaire vliegbasis te Soesterberg. De vloot van de Luchtvaartafdeeling (LVA), de voorloper van de Koninklijke Luchtmacht, bestond

toen uit welgeteld één vliegtuig: de brik van de Nederlandse vliegtuigbouwer Van Meel. Hoewel er stemmen opgingen dat de nieuwe vliegtuigen van Nederlands fabricaat moesten zijn, werd uiteindelijk gekozen voor de Franse Farman HF-20, die bekend stond als een betrouwbare tweedekker die voor de Nederlandse eisen het meest geschikt werd bevonden. Het verongelukte vliegtuig droeg het registratienummer LA 2. Op de vleugels en de staart waren grote oranje cirkels aangebracht. Na het ongeluk werd het toestel volledig afgeschreven, maar in 1979 werd er een replica gebouwd, die in het Militair Luchtvaartmuseum is te bezichtigen.

Hoewel uitgerust met een Madsen 6,6 mm machinegeweer, waren de Farmans vooral bedoeld voor militaire verkenningstochten. Het vliegtuig had een lengte van 8,30 m, een spanwijdte van 13,50 m en een hoogte van 3,66 m. Het frame was van hout en de vleugels waren bespannen met linnen. De bovenste vleugel was langer dan de onderste

en dit type vliegtuig werd daarom ook wel anderhalfdekker genoemd. Het voordeel van de kleinere ondervleugel was dat men vanuit het vliegtuig een goed zicht op de grond had. Het gewicht was 295 kg leeg en 610 kg geladen. De motor alleen al woog 98 kg. De Gnôme Lambda zevencylinder rotatiemotor van 80 PK was bevestigd aan de achterzijde en dreef de zogenaamde duwschroef aan. Het toestel vloog



**Een replica van de in 1915 verongelukte Farman HF-20 in het Militair Luchtvaartmuseum te Soesterberg.**

**Foto: Megan Trip.**



maximaal 95 km per uur en had een vliegbereik van 300 km. Er was plek voor twee personen, de piloot en de waarnemer/passagier. Tussen de wielen waren glijders bevestigd (vergelijkbaar met halve ski's), die het toestel meer balans moesten geven als het op oneffen terrein, zoals weilanden, genoodzaakt was te landen.

**Bronnen:**

**Schoenmaker, Wim en Thijs Postma, Aviateurs van het eerste uur. De Nederlandse luchtvaart tot de Eerste Wereldoorlog. Weesp, 1984.**

Zie [http://www.dbnl.org/tekst/post034avia01\\_01/index.htm](http://www.dbnl.org/tekst/post034avia01_01/index.htm)

**Elk, Bert van, Adieu bakermat. Luchtmacht zegt na 95 jaar Soesterberg vaarwel, in: De Vliegende Hollander (Maandblad voor de Koninklijke Luchtmacht, 65e jaargang - nummer 1, januari 2009). Zie [http://www.defensie.nl/\\_system/handlers/generaldownloadHandler.ashx?filename=/media/VH\\_januari\\_2009\\_tcm46-127109.pdf](http://www.defensie.nl/_system/handlers/generaldownloadHandler.ashx?filename=/media/VH_januari_2009_tcm46-127109.pdf)**

**Blessing, Maurice, Het ontstaan van de nationale luchthaven Schiphol: 'De omwonenden bekogelden ons met koolstronken', in: Historisch Nieuwsblad, nummer 8 (2003). Zie [http://www.historischnieuwsblad.nl/00/hn/nl/154\\_162/artikel/6202/Het ontstaan van de nationale luchthaven Schiphol.html](http://www.historischnieuwsblad.nl/00/hn/nl/154_162/artikel/6202/Het%20ontstaan%20van%20de%20nationale%20luchthaven%20Schiphol.html)**

1. Digitale versies van de Nieuwe Amersfoortsche Courant, de Eemlander en de Eembode zijn te vinden op <http://archiefeemland.courant.nu/>

2. Vermoedelijk is dit Steven Dorrestein, die woonde op

de boerderij Nieuw Weltevreden aan de laan Weltevreden in De Bilt. De precieze locatie van het ongeluk is onbekend.

3. De juiste naam is M.L.J. Hofstee. Over de ernst van de verwondingen later meer in het Utrechts Nieuwsblad.

4. Het Utrechts Nieuwsblad vindt u op <http://www.hetutrechtsarchief.nl/collectie/kranten/>

5. Dit type vliegtuig wordt aangeduid als Farman HF-20.

6. Hierover later meer.

7. Is later opgegaan in het Gorinchems nieuwsblad. De datum van het artikel is 15 oktober 1915. Digitale versie van de krant op <http://gorinchem.courant.nu/>.

8. [http://www.lva-40.nl/index.php?option=com\\_content&task=view&id=83&Itemid=132](http://www.lva-40.nl/index.php?option=com_content&task=view&id=83&Itemid=132); zie ook Amersfoortsch Dagblad / De Eemlander, d.d. 27-8-1915 en 30-06-1915.

9. Zie artikelen in het UN 09-10-1913, 13-10-1913, UN 15-07-1914

10. Zie resp. <http://www.hdekker.info/DAGBOEK/d21.htm> en De Eemlander d.d. 16-3-1921

11. Digitale versie op <http://www.archiefleeuwardercourant.nl/>

12. De gegevens hierover zijn afkomstig van het Militair Luchtvaartmuseum te Soesterberg. De toegang tot het museum is gratis en het is zeker de moeite waard om de replica van de Farman HF-20 eens te bekijken. Aanvullende informatie uit Wim Schoenmaker en Thijs Postma, Aviateurs van het eerste uur. De Nederlandse luchtvaart tot de Eerste Wereldoorlog, p. 119-121 en van [http://www.wviaviation.com/engines/Gnome\\_Lambda.html](http://www.wviaviation.com/engines/Gnome_Lambda.html). Met dank aan de heer R.J. Heesterbeek van het museum, die bevestigd heeft dat de replica het vliegtuig betreft dat in of nabij De Bilt is verongelukt.