

In de editie van maart 2012 van *Boorn & Boerschop*, (een uitgave van de heemkundevereniging Borne), beschreef Jan F. Deckwitz het ongeval met een Gloster Meteor MK VIII van de afdeling Luchtstrijdkrachten van de Koninklijke Landmacht, dat de rust in het dorp Borne voor een moment verstoorde.

De nadruk ligt zoals zo vaak het geval is op de gebeurtenis, de oorzaak en het gevolg voor de mensen die in Borne wonen.

We lezen hierin ook wie de vlieger was die hier de dood vond.

Vliegramp in Borne.

De vlieger Pieter Hartzema: wie was hij, waar kwam hij vandaan en wat was zijn achtergrond tot het moment van zijn overlijden.

Pieter Hartzema is op 11 april 1930 in Baflo (Groningen) geboren.



Pieter Hartzema, de op 25 oktober 1951 in Borne omgekomen vlieger van de Gloster Meteor MK VIII.

Na enkele verhuizingen naar Meppel en Zwolle komt hij tijdens de Tweede Wereldoorlog naar de stad Groningen. Pieter had nog een oudere zus Annie (1928) en een jongere broer Tiemen (1937). In Groningen doorliep Pieter de vijfjarige HBS.

Op 19-jarige leeftijd meldt hij zich bij de Luchtstrijdkrachten (LSK) van de Koninklijke Landmacht voor een vliegeropleiding. Een (meerdaagse) psychotechnische keuring wordt goed doorlopen, waarna een militaire training wordt gevolgd.

Op 10 april 1950 verlooft Pieter zich met Grietje Koers. Ter herinnering hieraan draagt Pieter een zilveren ring met hierin de naam van zijn meisje en de verloofingsdatum (Grietje 10-4-1950).

De vliegeropleiding

De eerste vliegopleiding begint omstreeks september 1949 op de vliegbasis Woensdrecht in het zuidwesten van Brabant. De eerste basisvaardigheden t.a.v. vliegveiligheid worden aangeleerd en op 28 september 1949 gaat Pieter de lucht in voor zijn eerste vliegles in een Havilland DH-82a Tiger Moth, de beroemde tweedekker met open cockpit en vier cilinder lijnmotor (130 pk). Tot half januari 1950 vliegt hij totaal ruim 56 uren op dit vliegtuig. De praktijk van het vliegen wordt afgewisseld met de nodige theorielessen met betrekking tot het vliegen.

Met deze eerste kennismaking gaat Pieter op 16 januari 1950 naar de vliegbasis Gilze-Rijen voor de voortgezette Vliegeropleiding. In ruim een jaar worden meer dan 200 vlieguren gemaakt op de AT-16ND Harvard IIB. De Harvard is een laagdekker en evenals de Tiger Moth een eenmotorig toestel. Echter wel een stuk zwaarder en ook het motorvermogen is ca. 4 keer groter dan dat van de Tiger Moth (ca. 560 pk).

Zowel de Harvard als de Tiger Moth zijn vliegtuigen met een staartwiel. Het opstijgen en landen met zo'n kist verschilt duidelijk van die met een neuswiel. Daarom wordt een training op de vliegbasis Twente ingelast waar, van half april tot juni 1951, ca. 20 uur met een Beechcraft wordt gevlogen.

Naar Engeland

Op 9 juni 1951 vertrekt Pieter naar de Airbase Driffield in Engeland voor een opleiding op de Gloster Meteor. Dit vliegtuig is een straaljager, de eerste waarmee de Nederlandse vliegers hun ervaring mee opdoen. Ook een toestel dat met een zekere zorg gevlogen moet worden. De vliegeigenschappen zijn goed, men moet echter alert zijn in de omgang met de motor. Bekend (berucht!) was het feit dat bij ruw gas geven de motor gemakkelijk afsloeg. Zat je hoog genoeg dan hoefde dit geen problemen te geven maar in de start of tijdens een landing leidde dit vaak tot een crash.



Pieter inspecteert zijn kist voor hij de lucht ingaat hier op Airbase Driffield in Engeland.

Al met al is het voor de jeugdige Pieter een groot avontuur dat hij ondergaat. Als vliegen je belangstelling heeft en je kunt fulltime een vliegopleiding volgen en bijna dagelijks praktijkervaring opdoen in de lucht dan is dit natuurlijk een geweldige ervaring.

Na enkele maanden schrijft Pieter vanuit Engeland aan zijn zwager en zus Annie :

. . . . Nu ik zal proberen je een beetje te vertellen van het leven hier in Gr. Britain. Met het vliegen gaat het tamelijk goed en ik begin al aardig te wennen aan die vliegende raket. Het gaat allemaal vreselijk snel en vreselijk hoog. Vanmorgen ben ik weer alleen naar 35.000 (12.000 m.) geweest en daar geprobeerd de geluidssnelheid te bereiken.

Het is grappig zo gek als die kist gaat doen als je zo tegen de 1000 km/u. vliegt, alles begint te schudden en hij is bijna niet meer recht te houden. Kom je boven een bepaalde snelheid dan is de kist volkomen onbestuurbaar en duikt recht naar beneden. Dit is gelukkig gemakkelijk te herstellen met behulp van duikremmen.

Het is echter niet leuk om lang op die grote hoogte te vliegen. De luchtdruk is daar zo laag, dat je lichaam uitzet en je zit maar steeds windjes te laten, ook praten valt bijna niet meer mee omdat er bijna geen lucht is om de trillingen voort te planten. Belangrijk is wel dat je steeds je zuurstof in 't oog houdt, want zonder zuurstof kun je op die hoogte niet langer dan ± 2 min. leven.

Vertel dat maar niet allemaal thuis, want dan denken ze nog, dat ze hun Piet nooit weer terug zien. De meteor is verder reuze gemakkelijk te vliegen en te landen; één ding is jammer en dat is dat je maar hooguit 45 min. in de lucht kunt blijven. Na 30 min. moet je wel zorgen weer boven 't veld te zitten. Hij zuipt dan in die ene trip zo'n slordige 1500 l. petroleum. Ieder uur vliegen met de meteor kost het Rijk maar f 1000,-- (weinig hè). Zo, dat is dan genoeg over vliegen. . . .

Terug in Nederland

Op 28 september 1951 keert Piet terug in Nederland en op 8 oktober wordt hij ingedeeld bij het 324-squadron op de vliegbasis Leeuwarden. Hier wordt zowel met de Gloster Meteor als met de Harvard gevlogen. Uit het vlieglogboek van Piet blijkt dat hij gedurende enkele weken afwisselend met beide vliegtuigen vliegt, soms voor een korte vlucht soms voor kleine oefenmissies.

Aanleiding van het ongeval in Borne

Ook kan er een enkele maal niet gevlogen worden omdat de voorzieningen er niet zijn. Een probleem op de vliegbasis is het zuurstofmasker dat nodig is om op grote hoogte te vliegen. De foerier heeft ze niet in voorraad maar wel in bestelling. Voor zover er met de Gloster Meteor wordt gevlogen lenen de vliegers het masker van elkaar. Belangrijk is dat dit masker goed aangesloten op het gezicht wordt geplaatst. Op de tweede plaats moet de zuurstoftoevoer met de hand worden geregeld. Dit gaat op 25 oktober 1951 niet goed. Achteraf is gebleken dat het masker niet goed aansloot bij de neuswortel, hier lekte zuurstof weg. Na de crash in Borne bleek ook dat de toevoer van de zuurstof niet juist was ingesteld. De vlieger kreeg onvoldoende zuurstof waardoor hij zijn bewustzijn verloor. Dit heeft tot de fatale afloop in Borne geleid.

Een bijzondere ervaring

Op 23 oktober 1951, twee dagen voor het ongeval, is de Oma van Piet jarig, ze wordt 80 jaar. Piet wil haar op een speciale manier feliciteren: hij gaat de lucht in en vliegt richting Groningen. Boven Warffum, haar woonplaats, feliciteert hij haar op zijn manier. Duidelijker dan het krantenbericht (hieronder) kan het niet worden weergegeven. Op de dag dat het bericht in de krant verschijnt komt Piet om met zijn toestel.



Op de dag dat Pieter in Borne omkwam verscheen bovenstaand bericht in de krant.



De in Borne omgekomen vlieger, 2^e Lt. Piet Hartzema, hier in een Gloster Meteor MK VIII tijdens zijn opleiding in Engeland op de vliegbasis Driffield.



De Gloster Meteor MK VIII op de vliegbasis Soesterberg.

Een soortgelijk toestel van de vliegbasis Leeuwarden verongelukte op 25 oktober 1951 in Borne.

Donderdag 25 oktober 1951: een datum, een dag, die niemand nu meer iets zegt misschien, maar voor Borne was het een opmerkelijke dag. Schitterend weer was het die donderdag, windstil en de zon stond aan een nagenoeg wolkenloze herfsthemel. Militaire vliegtuigen op grote hoogte trokken hun condensstrepen, duidelijk en doelgericht. Enkelen toonden een grilliger gedrag, blijkbaar een oefening boven Hengelo of Borne. Plotseling wordt het normale vliegpatroon doorbroken: een van de vliegtuigen gedraagt zich duidelijk afwijkend en komt stijl naar beneden. Slechts enkele tellen later lijkt de kist weer recht te worden getrokken. Hij houdt het niet en breekt in stukken. De brokstukken verspreiden zich over een groot deel van Borne.

Wat vooraf ging

Op de vliegbasis Leeuwarden is het 324-squadron gelegd. In de vroege morgen van donderdag 25 oktober 1951 krijgen vier vliegers de opdracht voor het onderscheppen van een aantal onbekende vliegtuigen ergens in het oosten boven ons land. Het gaat om een oefening, maar wel een die in uitvoering serieus genomen wordt. Een van de vier vliegers, 2^e Luitenant Pieter Hartzema beschikt niet over een zuurstofmasker. Hij is enkele weken voor deze dag teruggekeerd van een opleiding op de Gloster Meteor in Engeland en beschikt niet over een volledige vlieguitrusting. De foerier heeft weliswaar zuurstofmaskers besteld maar nog niet binnen gekregen. Hartzema leent een masker bij een vliegmaatje, Sergeant Willemsen. Snel wordt het masker gecheckt, het past niet helemaal correct maar wordt vervolgens toch meegenomen. Na een korte briefing gaan de vliegers elk naar een eigen vliegtuig, een Gloster Meteor MK VIII, treffen de voorbereidingen en starten daarna hun toestel. Drie toestellen staan binnen enkele minuten vliegklaar op de taxibaan, van het vierde vliegtuig wil de motor niet direct starten. Afsproken wordt dat de drie gereed staande vliegtuigen de lucht in gaan en dat het vierde zal volgen. De drie toestellen vertrekken om 09.37 u en stijgen tot een hoogte van zo'n 20.000 ft (ca. 6,5 km) in afwachting van het vierde toestel: deze vertrekt om

09.41 u. Gezamenlijk vliegen ze op 20.000 ft hoogte richting Twente. Na ongeveer 25 minuten worden boven Hengelo “vreemde vliegtuigen” opgemerkt: de vliegers krijgen de opdracht om te stijgen naar 30.000 ft en de vier onbekende vliegtuigen te indentificeren middels een schijnaanval.

Onderschepping en verwarring

Bij een onderschepping voor een schijnaanval vliegen twee vliegtuigen schuin achter elkaar en duiken in de richting van hun doel. Er zijn momenten dat ze elkaar niet kunnen zien. Het tweede vliegtuig beschermt hiermee zijn voorganger en blijft hem volgen.

Voor een schijnaanval moeten de vliegtuigen stijgen tot 34.000 ft (ruim 10 km) om vervolgens in twee formaties van twee vliegtuigen, in een duikvlucht de “onbekende kisten” te onderscheppen en hun kenteken te registreren.

Dit gebeurt ook in eerste instantie. Maar het eerste vliegtuig van de eerste formatie duikt stijl naar beneden en verdwijnt uit zicht. Zijn maat in het tweede vliegtuig gaat met hem mee maar constateert dat de eerste vlieger stijl naar beneden gaat en zelfs zijn maximum snelheid gaat overschrijden. Alleen met duikremmen is de snelheid te beperken, maar dit gebeurt niet.

De tweede vlieger onderbreekt de actie en tracht contact op te nemen met de andere vliegers. De andere vliegers zijn in verwarring en spreken hun vermoeden uit: “Daar flikkert er een naar beneden; poor boy” en “I think it was a Thunderjet in flames” zijn waargenomen berichten. Op een nieuwe oproep via de radio reageert de eerste kist niet..

Over en weer wordt via de radio geprobeerd te achterhalen wat er is gebeurd en waarom de eerste kist plotseling naar beneden dook. De oefening wordt afgemaakt. De tweede formatie zoekt contact met de eerste om naar de vliegbasis terug te keren. De identificatie van het onbekende vliegtuig wordt doorgegeven aan de verkeersleider. Nog even wordt er rond gevlogen om uit te kijken naar de eerste vlieger maar deze is niet te achterhalen: de vliegers keren op eigen gelegenheid terug naar Leeuwarden. De verkeersleiding van Leeuwarden doet nog verschillende keren een oproep om de eerste kist te achterhalen maar er komt geen reactie tot er een telefoontje van de vliegbasis Twente komt met de mededeling dat er in Borne een kist is neergestort.

Verschillende waarnemingen

Zowel op de grond als in de lucht zijn er zaken opgevallen: de plotselinge stijle duikvlucht van het eerste vliegtuig, het weer optrekken op lagere hoogte, het uiteenvallen van het vliegtuig in verschillende brokstukken en enkele gehoorde explosies.

Zo’n tien getuigenverklaringen geven nagenoeg hetzelfde beeld van het voorval. Gemeenschappelijk in de verklaringen is de stijle duikvlucht en de in brokken uit elkaar vallende kist op lagere hoogte.

Aanvankelijk dacht men aan een explosie en een brand maar naderhand bij de analyse van de gevonden brokstukken is geconcludeerd dat de vlieger waarschijnlijk op ca. 10.000 ft hoogte is bijgekomen en dat hij heeft getracht de kist weer recht te trekken. Dit is te abrupt gebeurd waardoor de vleugels afbraken. Stukken van de afgebroken vleugels schampten het startstuk (het stabilo) dat vervolgens ook afbrak.

Omdat deze afbraak op relatief grote hoogte (ca. 10.000 ft of ruim 3 km) gebeurde zijn de stukken over een groot gebied (ca. 1,5 km x 1,5 km) in Borne verspreid, het merendeel ten

westen van de spoorlijn Hengelo – Almelo. Een overzicht van de teruggevonden brokstukken ziet u op de kaart. De linker motor van het vliegtuig werd twee dagen na de gebeurtenis teruggevonden aan het begin van het Dikkerslaantje, vlakbij de ingang van het Hertenkamp. De legenda bij de kaart geeft aan waar de brokstukken op de grond zijn terecht gekomen.



De locaties in Borne waar delen of onderdelen van het vliegtuig terecht kwamen zijn genummerd aangegeven. De kaart is van vóór 1940 maar in grote lijnen is het dorp goed herkenbaar. Het NS-station en de Rondweg zijn nog niet aangegeven. Het knooppunt van wegen bij -5- is de huidige Prins Bernardlaan, Bornerbroeksestraat, Azeloseweg en de Van Bönninghaussenstraat, nu een rotonde. Bij -9- ziet u de Twijnerstraat met het joodse kerkhof; bij -14- vindt u de Letterveldweg; Bij -1-, -2- en -3- vindt u de toenmalige Molenkampsweg.

Wat men terugvond van het vliegtuig

1. Deel van de uitgebrande cockpit met de omgekomen vlieger (Molenkampsweg);
2. Rechter motor (Molenkampsweg);
3. Uitgebrande brandstoftank (Molenkampsweg);
4. De linker motor (Hertenkamp / Dikkerslaantje);
5. Turbinewiel van rechter motor (in tuin van het Witte Huis);
8. Rechtervleugel, met hoofd wiel en de radio (hoek Azeloseweg/ Anemoon);
9. Airintake links en olietank linker motor (Twijnerstraat nabij het joodse kerkhof);
10. Airintake rechts (Letterveldweg);
11. Staarteinde (Letterveldweg);
12. Jet pipe met gondel (bij de basisschool aan de Azeloseweg);
13. Middenstuk van de romp (Letterveldweg)
14. Rompbeplating (voor aan de Letterveldweg);
15. Linker vleugel (in weiland aan de Letterveldweg);
16. Horizontaal stabilo (achter in het weiland aan de Letterveldweg);

17. Linker hoofd wiel in constructiewerkplaats van Brunekreef (Bornebroeksestraat);
18. IFF/Meteo (Anemoon).



Nabij de boerderij van B. Ubbink aan de Molenkampsweg kwam de vlieger levenloos neer. (zie de plaatsaanduiding -1- op de kaart). Aan de Azelosestraat ter hoogte van de Anemoon (Jan Ligthartschool) kwam een deel van de romp terecht.

De schade

Opvallend, op zo'n 18 plaatsen in de omgeving van de Molenkampweg en de Letterveldweg, kwamen toch min of meer grote brokstukken terecht, maar er waren geen persoonlijke ongelukken of slachtoffers waren te betreuren.

Wel was er de nodige materiële schade. De familie Groeneveld woonde pas een week in een nieuwe woning aan de Azelosestraat. Bij hen kwam een deel van een uitlaat in de tuin terecht. Een deel van het linker onderstel met een wiel en wielophanging sloeg door het dak van de constructiewerkplaats van Brunekreef aan de Bornebroeksestraat en kwam in de werkplaats tussen een werkbank en draaibank terecht. Vier mannen waren hier aan het werk, geen van hen werd door brokstukken geraakt.

De gebroeders Egberink waren in een weiland aan de Letterveldweg aan het werk. Ze zagen de brokstukken van de kist naar beneden komen tot plots een deel van de staart op enkele meters van hen insloeg in de grond.

Een deel van een vleugel trof het dak van de familie Reekers aan de Letterveldweg 40. Op nummer 42 bij de burens werd een slaapkamer getroffen door enkele brokstukken.

Bij de familie Rozema aan de Azelosestraat viel een deel van een moteruitlaat op het dak en vervolgens op straat. Aan de overkant van de Azelosestraat op de hoek met de Anemoon, kwam een deel van de neus van de kist op de straat.

Terugblik naar de oorzaak

Achteraf is gebleken dat het geleende zuurstofmasker te groot moet zijn geweest waardoor het enigszins lekte bij de neuswortel. Ook de zuurstofvoorziening in het vliegtuig was niet juist ingesteld omdat de kraan op "Normal" stond, geschikt om tot een hoogte van 20.000 ft te vliegen. Door te weinig zuurstof op 34.000 ft hoogte is de vlieger bewusteloos geraakt. Het onbestuurde vliegtuig viel naar beneden waarbij de maximale vliegsnelheid ruim werd overschreden. Op ca. 10.000 ft hoogte is de vlieger zeer waarschijnlijk bijgekomen en

constateerde zijn duikvlucht. Een eerste reactie was het recht trekken van de kist. Door de grote g-krachten braken de vleugels af. Het staartstuk werd beschadigd door de afgebroken vleugel. Vervolgens braken ook de motoren van de vleugels af.

Omdat de breuk op ca 8.000 – 10.000 ft hoogte (ca. 3 km) plaats vond hebben de brokstukken zich over een groot gebied kunnen verspreiden. De vlieger was zich niet voldoende bewust om nog gebruik te maken van de schietstoel en zijn parachute



De brokstukken van het vliegtuig werden verzameld en in een hangar op de vliegbasis Twente op hun plaats gerangschikt. Zo heeft men kunnen achterhalen hoe het vliegtuig uit elkaar is gevallen.

Opwinding in Borne

Gezien het prachtige weer waren veel mensen buiten, bij de scholen was het schoolkwartier aangebroken, de kinderen waren op de speelplaats. Velen namen waar wat boven hun hoofd gebeurde. Nu, zo'n 60 jaar na de gebeurtenis zijn er nog getuigen die kunnen vertellen wat er voor hun ogen gebeurde. Hans Gloerich uit Borne en Jan Steenblik uit Hengelo herinneren zich vrij goed waar zij waren (op de speelplaats van de lagere school) en wat zij deden op het moment dat het vliegtuig hun aandacht trok.

Opvallend is ook dat de getuigenissen, die de onderzoekscommissie van de LSK betrok bij hun conclusies, allen kwamen van militairen: een vlieginstruuteur met leerling op de vliegbasis Twente, twee vliegers van de dezelfde basis hoog in de lucht en een zestal getuigen op de grond. Een van de getuigen gaf bij het proces-verbaal een tekening van het vliegpatroon dat hij waarnam van het neerstortende vliegtuig. Hieruit is op te maken dat de vlieger heeft getracht de kist weer in horizontale vlucht te krijgen. Hierbij worden enkele harde knallen gehoord alsof er een explosie plaats vond.

Er is onduidelijkheid over de nagedachtenis van de vlieger in Borne. In het gemeentearchief is niets terug te vinden over het ongeval. Volgens enkele oudere inwoners is er ooit een gedenksteen onthuld die aan de Molenkampsweg heeft gestaan. Nader onderzoek hiernaar heeft tot op heden niets opgeleverd.

Schadeverhaal

Er waren weliswaar bij het ongeval geen persoonlijke ongelukken te betreuren, behoudens de dood van de vlieger. Wel was er de nodige materiële schade in het dorp. Zeker vijf gebouwen (woonhuizen, werkplaatsen e.d.) zijn door brokstukken getroffen en hebben schade opgelopen. Vreemd is het dat hiervan geen schriftelijke inventarisatie is gemaakt, althans er is niets teruggevonden, niet bij de gemeente en ook niet bij het Ministerie van Defensie. Ook door de politie is geen procesverbaal opgemaakt. In de verslagen van de gemeenteraad wordt van het voorval, de crash, de opwinding in het dorp en de schade en schadevergoeding niets teruggevonden.



Het graf van Pieter Hartzema op de Noorder begraafplaats in Groningen.
Na het overlijden van zijn ouders zijn zij in hetzelfde graf zijn bijgezet.

Noten

In 1913 werd de Luchtvaartafdeling van de Koninklijke Landmacht opgericht;
in 1944 werd de afdeling omgezet tot de afdeling Luchtstrijdkrachten (LSK);
in 1953 werd de Koninklijke Luchtmacht in leven geroepen.

Met dank aan:

Henk van Alteren: Vriend en zwager van Piet Hartzema; *dhr. H. van Bruggen*: Nederlands instituut voor Militaire Historie; *Jaap Frankes*: Secr. Hist. Kring Baflo; *Lt. Kol. R de Rover*: CLSK Breda, Hoofd ongevallenonderzoek; *Mw. L. Van Kranen*: CLSK Breda; *Drs. Sandra Groenendaal*: Onderzoeksraad voor de veiligheid; *Mw. T. Weites*: Gem. Meppel; *Gienus Postma*: Gem. Archief Groningen; *Robert Platenkamp*: Secr. Hist. Kring Delden.