

HET Vliegongeval te Stene

W. Major

PROLOOG

Over het vliegveld dat tijdens het interbellum te Stene lag, weten de meeste kustbewoners bitter weinig of helemaal niets af.

Velen echter hebben wel ooit eens iets over het verschrikkelijke vliegtuigongeval gehoord waarbij leden van een Duitse adellijke familie de dood vonden.

Wanneer men echter om meer precieze gegevens vraagt of naar een datum van het gebeuren, blijven zij met gefronst voorhoofd het antwoord schuldig.

Met deze bijdrage hoop ik de halve waarheden en wilde verhalen die daarover de ronde doen definitief de wereld uit te helpen.

Voor de reconstructie van deze vliegcramp heb ik dankbaar gebruik gemaakt van de inlichtingen van een kroongetuige M. Roose, de toen dienstdoende marconist, en van de herinneringen van de twee zonen van luchthavenmeester J. Daems.

Schrijnend blijft wel dat zoiets akeligs nodig was om het vliegveld te Stene in het wereldnieuws te krijgen.

EEN VLUCHT IN DE DOOD

WIE, WAT, WAAR ...

Op dinsdag 16 november 1937, om 12.53 u steeg een Junkers Ju-52/3m(ge) passagiersvliegtuig van de lijn München-Frankfurt-Brussel-Londen op te Frankfurt (Duitsland).

Aan boord van dit toen hypermoderne lijnvliegtuig van Sabena bevonden zich vliegtuigenieur Arthur Martens, specialist in de bouw van lichte vliegtuigen uit Fulda, leden van de Duitse adellijke familie von Hesse, die te Londen de huwelijksplechtigheid wilden bijwonen van hun zoon en broer Ludwig von Hesse met Miss Margaret Goddes, en een vriend van deze familie, baron Riedesel zu Eisenbach (27 j.)

Het illustere von Hesse gezelschap bestond uit Groot-hertogin Eleonora en haar gezelschapsdame Lina Hahn, haar 31-jarige zoon Georg von Hesse, zijn echtgenote Cecilia van Griekenland en hun kinderen Ludwig (6 j.) en Alexander (4 j.) von Hesse.

De Junkers Ju-52 00-AUB was na de Handley Page W8F (zie artikel W. Roels) het tweede type passagiersvliegtuig dat onze luchtvaartmaatschappij in dienst had genomen op haar internationale luchtlijnen.

Het was het eerste volledig in metaal gebouwde lijnvliegtuig dat reeds sedert 1935 bij Sabena vloog.

DE BEMANNING

Het was nogal mistig die dag, maar voor de ervaren bemanning vormde dit geen probleem. De piloot, Antoine Lambotte, geboren te Rochefort op 27 juni 1900 had reeds meer dan één miljoen kilometers op de commerciële luchtlijnen bijeen gevlogen. Hij had samen met hoofdpiloot Cocquyt en eerste-piloten Vanden Eynde en Van Acker heel wat luchtlijnen helpen inrichten.

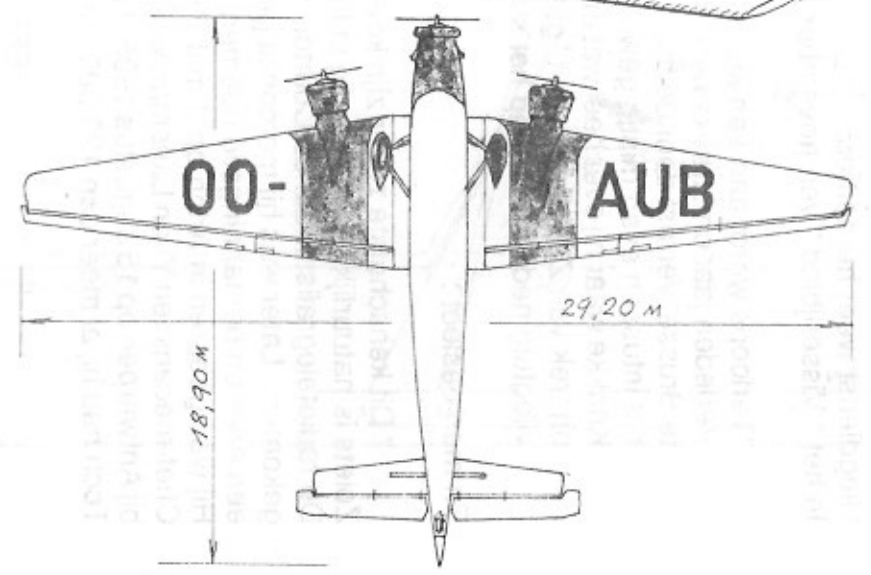
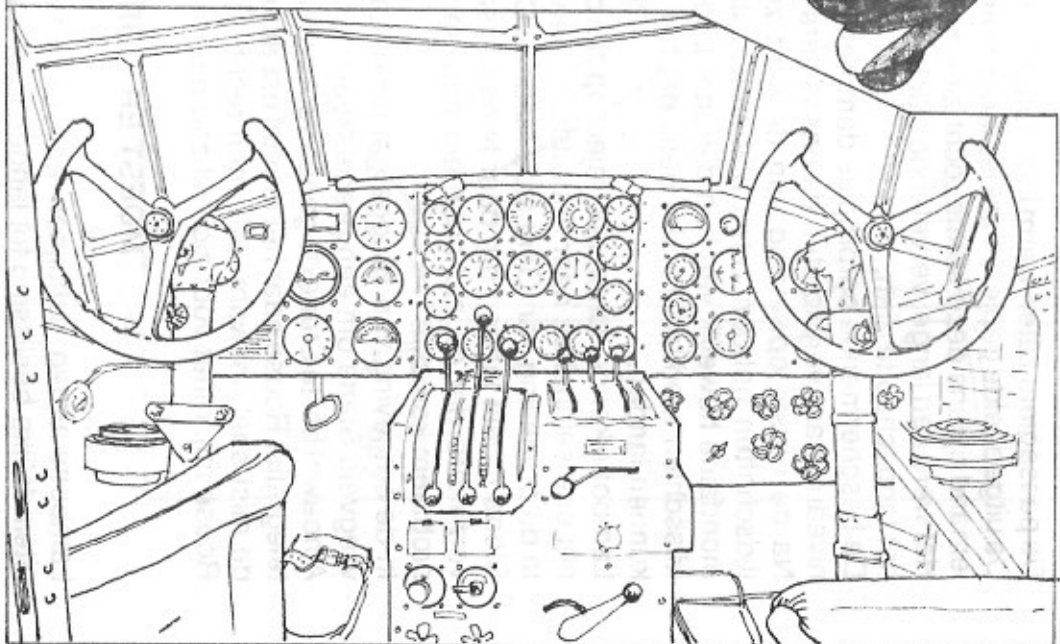
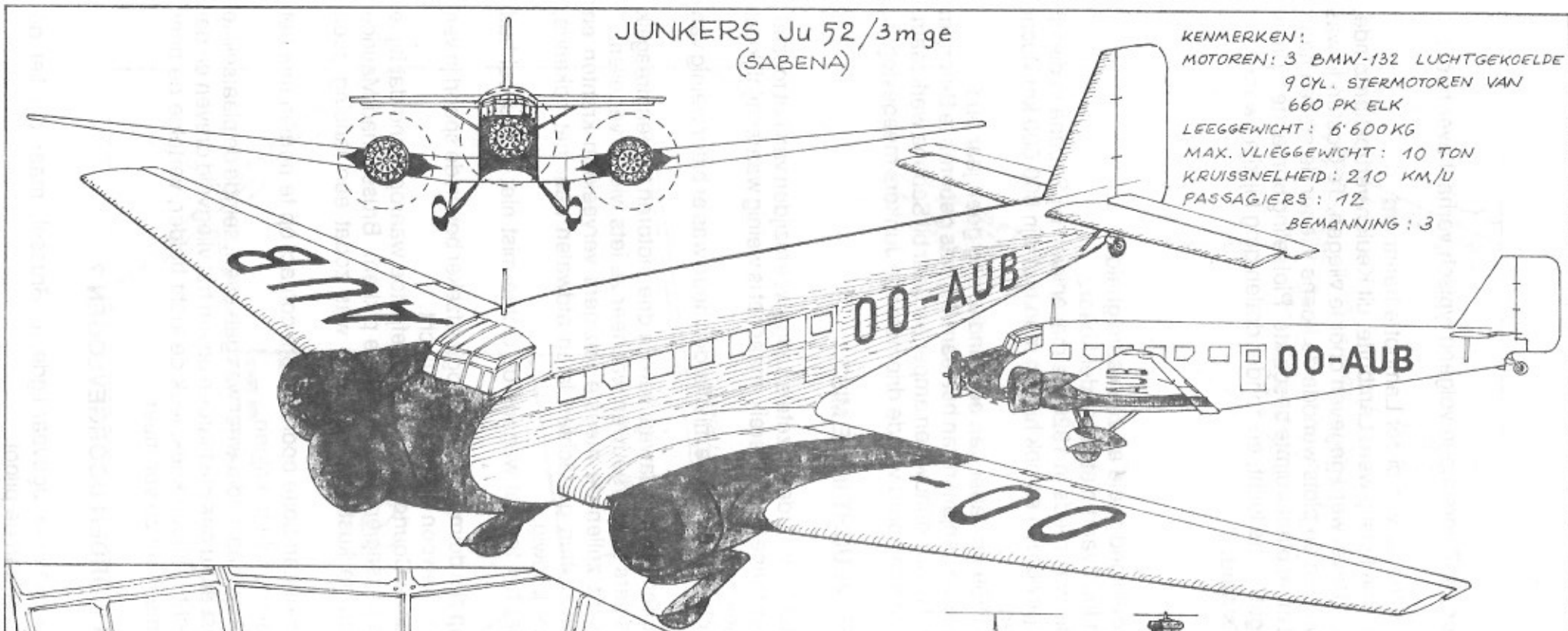
Tijdens zijn loopbaan had hij een aantal " tegenslagen " gekend, maar telkens was hij erin geslaagd zijn toestel veilig neer te zetten.

In luchtvaartmiddens vertelde men vaak met het nodige respect over zijn vlucht waarbij hij één van zijn drie motoren had verloren of over toen zijn toestel kort daarop in een storm door een blikseminslag werd getroffen.

Het jaar voordien was hij zwaar ziek geweest, maar sedert zes maand had Lambotte zijn

JUNKERS Ju 52/3mge
(SABENA)

KENMERKEN:
MOTOREN: 3 BMW-132 LUCHTGEKOELDE
9 CYL. STERMOTOREN VAN
660 PK ELK
LEEGGEWICHT: 6.600 KG
MAX. VliegGEWICHT: 10 TON
KRUISSNELHEID: 210 KM/U
PASSAGIERS: 12
BEMANNING: 3



vliegdiens weer hernomen.

In het " Visserijblad " van november 1937 verscheen volgend typisch verhaal over hem :

"Terloops wordt aan een krachttoertje van piloot Lambotte herinnerd. Verleden jaar omstreeks hetzelfde tijdstip werd Lambotte, uit Keulen vertrokken zijnde, te Brussel verrast door de mist. Bevel werd gegeven door te vliegen. Te Oostende was het intussen even mistig geworden en plots wendde de koene vlieger de steven naar Knokke waar hij over heel wat meer plaatsruimte beschikte. Plotseling bemerkte hij in de omtrek van Zeebrugge een "gat" in de lucht, en zonder dralen ging hij zijn zwaar vliegtuig nederzetten op het strand. "

En men besloot :

" Dit kenschetste zeker zijn koelbloedigheid en zijn vaardigheid ".

Zoiets is natuurlijk tegenwoordig in luchtvaart niet meer denkbaar.

De radiotelegrafist Maurice Courtois was reeds in 1926 als mecanicien bij Sabena in dienst gekomen. Later was hij marconist geworden en ook hij kon men met zijn 800.000 km vlucht een ervaren bemanningslid noemen.

Hij was geboren in Arlon op 3 mei 1899 en vader van een kindje, nog geen jaar oud.

Chef-mecanicien Yvan Lansman was de benjamin van het team. Hij was geboren te Berchem bij Antwerpen op 15 augustus 1905. Hij was gehuwd en amper één jaar bij Sabena werkzaam. Toch had hij al meer dan 120.000 km aan boord van de driemotorige Junkers meegevlogen.

EEN VLUCHT IN DE MIST

De passagiers zaten warm ingeduffeld in de lederen zetels, langs weerszijden van het toestel. De uitgedeelde papieren zakjes lagen binnen handbereik, maar het is weinig waarschijnlijk dat iemand tijdens deze kalme tocht ziek werd.

Het werd een lange, vervelende vlucht, want door de mistflarden heen was er bitter weinig van het landschap te zien.

De beschermende oorpropjes dempten het hels lawaai van de drie motoren tot een draaglijk niveau, maar verplichtten de passagiers te schreeuwen wanneer ze iets wilden vertellen.

Na de eerste opwinding van de start zullen de meeste reizigers verveeld in kranten en tijdschriften hebben zitten bladeren of hun gedachten laten afdwalen naar het nakende, mondaine huwelijk van hun dierbare Ludwig.

Misschien merkten ze niet eens dat het toestel wegens de dichte mist niet in Brussel had kunnen landen.

Lambotte kende echter het traject op zijn duimpje en hij vloog zelfzeker boven de spoorlijn van het ene seinbaken naar het andere. Gewoon een routine-vlucht.

In de omgeving van Gent stak Maurice Courtois hem een briefje toe waarop stond dat hij te Stene moest landen om daar twee passagiers uit Gent op te pikken. Brussel had Maurice verzekerd dat de zichtbaarheid aan de kust stukken beter was zodat een landing geen probleem kon zijn.

In de omgeving van Brugge gaf piloot Lambotte opdracht om contact op te nemen met het vliegveld Stene om een precies weerbericht te krijgen.

Alhoewel het te Stene de ganse voormiddag helder weer was gebleven, seinde de plaatselijke telegrafist Roose naar het toestel dat er nu ook mistflarden boven het vliegveld dreven en dat de mist snel opkwam. Als men recht omhoog keek, leek de lucht helder, vertelde de heer Roose mij, maar voor zich uit zag men niet zo ver meer.

MOEST ER WORDEN DOORGEVLOGEN ?

Lambotte vroeg richtlijnen aan de Sabena-afgevaardigde te Brussel, maar die liet de uiteindelijke beslissing tot landen over aan de piloot.

Moest hij landen of doorvliegen ? Lambotte wist dat Sabena alle moeite van de wereld had om mensen te overtuigen hun reizen per vliegtuig te doen, want weinigen stelden voldoende vertrouwen in dat vliegding om er hun leven in te wagen.

Nu er twee dapperen te Oostende stonden te wachten zou het zonde zijn ze niet mee te nemen. Lambotte, opgegroeid met de Sabena-problemen, was zich hier pijnlijk van bewust en hij zal waarschijnlijk niet lang hebben gearzeld.

Trouwens als eerste-piloot voelde hij zich mans genoeg om dit klusje veilig op te knappen. Na zijn lange afwezigheid wegens ziekte wilde hij misschien ook bewijzen dat hij nog steeds de zelfzekere beroespiloot was van vroeger die ondanks alles zijn vliegtuig binnen bracht en desnoods op een zakdoek kon landen.

Volgens een bericht in " L'Echo d'Ostende " van 1 juli 1939 zou hij aan de marconist te Stene gevraagd hebben om bij het landen het ZZ-systeem toe te passen; het betrof hier een weliswaar primitief, maar toch bruikbaar radio-dirigeersysteem waarmee men vliegtuigen in barslechte weersomstandigheden tot bij het vliegveld net boven de drempel van de landingsbaan leidde.

Op het ogenblik dat de marconist het vliegtuig hoorde, seinde hij de letter " M " (van moteurs), kwam het vliegtuig vlak boven hem voorbij dan werd hij verondersteld het morsesignaal ZZ (van Zenith) door te seinen.

Het systeem veronderstelde bovendien dat de radiohut van waaruit het sein werd doorgestuurd zich bij het begin van de landingsstrip bevond, wat te Stene zeker niet het geval was. Het werkte uitstekend, maar te Stene kon het niet.

Daarom vroeg Lambotte om dan maar vuurpijlen af te schieten wanneer men hem hoorde naderen zodat hij het vliegveld snel zou kunnen localiseren.

WIE BESLISTE WAT ?

Om 14.20 u had het bestuur van Sabena haar vertegenwoordiger ter plaatse M. Solleweyn opgebeld, met de mededeling dat het vliegtuig van de lijn Frankfurt-Londen te Oostende zou landen om er twee passagiers op te pikken.

Maar Jozef Daems, de luchthavenmeester wou gezien de steeds dikker wordende mist van dergelijke landing niet weten.

De zichtbaarheid werd steeds maar slechter en het " plafond " bedroeg nog amper 45m met 100m ver zicht. Hij was van oordeel dat landen onder dergelijke " atmosferische omstandigheden " te gevaarlijk was.

Slechts toen Sabena-afgevaardigde verklaarde dat zijn maatschappij de verantwoordelijkheid op zich wilde nemen, gaf hij aarzelend toe.

(Later zou Sabena dit loochenen en verklaren dat ze zelfs gevraagd had om een landingsverbod naar het toestel te seinen. Er stond niets op papier en Jozef zou spoedig ervaren hoe eenzaam hij stond.)

OP ZOEK NAAR HET VLEGVELD.

Ondertussen was het toestel in de omgeving van Oostende gearriveerd en zijn zoektocht naar het vliegveld begonnen. Al wie ooit zoiets heeft meegemaakt weet hoe moeilijk het is een klein veld onder dergelijke slechte omstandigheden terug te vinden.

De marconist Roose seinde ondertussen voortdurend weerberichten en koerscorrecties naar het boven Oostende ronddraaiende toestel.

Het was 14.30 u.

De luchthavenmeester spoedde zich met zijn vuurpijlen naar buiten en ook beide ondertussen opgedaagde passagiers kwamen nieuwsgierig een kijkje nemen, bagage in de hand.

J. Daems plantte zelf de drie stokken in de grond waarop de vuurpijlen waren gemonteerd. Wat er toen allemaal echt gebeurd is, zal nooit met zekerheid kunnen achterhaald worden. Maar over die vuurpijlen zou later een hele polemiek ontstaan. Sommigen beweerden zelfs dat precies in dit gebrekkig systeem de oorzaak te zoeken was van het naderende onheil.

Dit was in elk geval de mening van piloot Georges Hanet, die even ervoor nog een vlucht had uitgevoerd en met de grootste moeite het vliegveld had teruggevonden.

Tijdens zijn verhoor als ooggetuige verklaarde hij :

"De radiodiensten hebben uitstekend gewerkt en hebben de "OO-AUB" boven het vliegveld gebracht. Daarop werd een eerste vuurpijl afgeschoten die werkte, een tweede rateerde daar het lucifertje dat er het vuur moest aansteken, uitging ; en de derde vuurpijl vertrok veel te laat. "

Of men aan boord van de Junkers-52 iets van die vuurpijlen heeft gemerkt moet een open vraag blijven. Mogelijk zag gezagvoerder Lambotte ze te laat om nog aan een naderingsmaneuver te kunnen beginnen.

Feit is dat het toestel op vrij lage hoogte, maar ongezien over het vliegveld ronkte. Volgens marconist Roose zou Lambotte daarop een bocht naar rechts boven zee hebben gemaakt, een tijdje de kustlijn hebben gevolgd en boven de havengeul weer landinwaarts zijn gedraaid. Het spoorwegemplacement vormde natuurlijk een uitstekend herkenningspunt.

Waarschijnlijk was Lambotte van plan om er de spoorlijn naar Torhout uit te pikken en die te volgen tot hij de Steenestraat (de huidige Zilverlaan) onder de wielen zag opdoemen.

Het bijgaande kaartje (van de hand van W. Roels) maakt een en ander duidelijk : een zwenking naar rechts boven de Steenestraat zou hem automatisch boven de Steense Dijk brengen met pal voor zich uit de zijde van het vliegveld die de meeste landingsruimte bood. (Uit mijn interview met de heer Roose kreeg ik overigens niet de indruk dat er druk telegrafisch contact was tussen het vliegtuig en het grondstation.)

DE VERGETEN FABRIEKSSCHOUW

Jozef Daems bevond zich toen voor het stationgebouwtje van de luchthaven en turend naar de lucht probeerde hij op het gehoor het vliegtuig te volgen. Aan een bediende, vermoedelijk Vandewalle, formuleerde hij de steeds slechter wordende zichbaarheid en deze gaf ze door aan Roose die op zijn beurt de gegevens doorseinde naar het rondcirkelende vliegtuig.

Geen wonder dus dat de heer Roose mij meedeelde dat er een heel wat kostbare tijd verloren ging bij dergelijke tijdrovende informatieverstrekking.

Ondertussen was Daems ervan overtuigd geraakt dat landen veel te gevaarlijk was geworden en hij nam het besluit het toestel door te laten vliegen. De passagiers moesten maar de maalboot nemen.

Hij ging zenuwachtig de seinkamer binnen, klopte op de schouder van de marconist Roose en beval hem het landingsverbod naar het vliegtuig over te maken. Later zou Roose verklaren dat hij wel de schouderklop had gevoeld, maar dat hij het bevel niet had gehoord omdat hij zijn " luisterkopstuk " op had.

Ondertussen vloog het toestel langs het bosje " Maria-Hendrika Park " en naderde de fatale 50 m hoge fabrieksschouw, het enige hoge bouwwerk rondom het vliegveld.

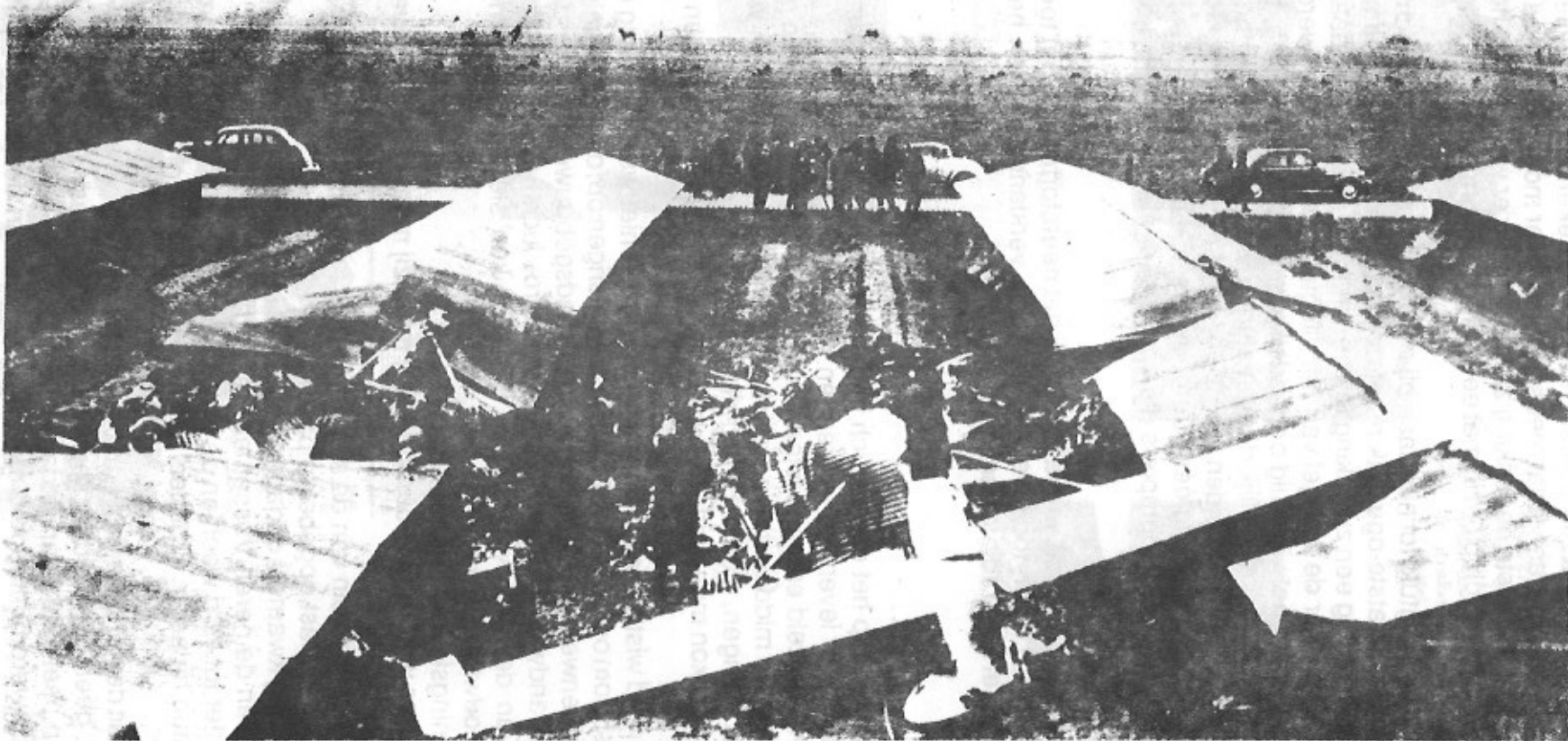
OOGGETUIGEN

Volgens ooggetuigen raakte het vliegtuig met de rechtervleugel de 50 m hoge schoorsteen van de steenbakkerij " Briqueteries Nationales " in de Stationstraat op ongeveer 40m boven de grond. De rechtervleugel, met de rechtermotor knakte af en bleef steken in één der loodsen van de steenbakkerij, gelegen naast het spoorwegstation.

De passagierscabine, de linkervleugel met motor en de rompneus met de middenmotor kwam in twee delen een 50-tal meter verder, midden de steenbakkerij terecht, die op dat ogenblik in volle werking was. Iets later stond het wrak in lichterlaaie. Het was toen 14.47 u.

M. Pierre Van Langenhove, stadswerkman, die daar op een telegraafpaal aan het werk was, beschreef het ongeval aldus :

" Ik bevond mij dichtbij de fabriek " Briqueteries Nationales ". Ik had reeds een



Vorige week is een Junker-vliegtuig van de Sabena tengevolge van den mist tegen een hoogen schoorsteen gerlogen en te pletter gevallen op de terreinen van een steenbakkerij, in de onmiddellijke nabijheid van Oostende's vlieghaven. Acht passagiers en de drie leden der bemanning kwamen in deze ramp om het leven. Een algemeen overzicht van het tooneel ter plaatse — duidelijk kan men zien hoe de romp van het vliegtuig tusschen twee droogplaatsen voor steenen gevallen is.

vliegtuig op lage hoogte zien toeren, merkbaar zoekend naar het vliegveld, dat bij mistig weer moeilijk te zien was en dat reeds bij mooi weer moeilijk is om aan te doen met grote vliegtuigen (deze laatste bedenking zal de reporter er wel zelf aan hebben toegevoegd, want men was toen volop bezig met een campagne om een groter vliegveld te Oostende te eisen.)

Plots zakte het vliegtuig tot heel laag bij de grond, ik zag het in de richting van de schouw vliegen. Op het laatste ogenblik moet de piloot die het gevaar bemerkte had, getracht hebben het vliegtuig een zwenking te doen nemen, maar te laat, daar te schouw in twee geslagen werd door de vleugel van het vliegtuig. Deze vleugel werd afgerukt. Ik kan moeilijk zeggen of het vliegtuig onmiddellijk in brand is geschoten, daar het wat verder neerstortte. Maar onmiddellijk daarna stegen vlammen uit de schuit op. Meerdere personen uit de fabriek snelden toe. Men hoorde kreten, maar het was onmogelijk hulp te bieden daar het vliegtuig één vuurpoel was. Zo moest men die mensen levend zien verbranden. En ook de pompiers die spoedig ter plaatse waren, konden geen verdere hulp verlenen."

Achteraf zou marconist Roose verklaren dat hij het neerstorten van het toestel in zijn kopstuk duidelijk had gehoord. Een toch wel eigenaardige verklaring, gezien het hier toch om een radiografisch en niet een radiofonisch systeem ging.

NA DE RAMP

Met de snelheid waarop het drama zich had afgespeeld, hadden de passagiers geen schijn van kans gehad het er levend af te brengen.

De cabine lag verbrijzeld en gans uitgebrand tussen de rijen te drogen gelegde bakstenen. Een gedeelte met de middenste en de linkermotor stak in de grond en was nog slechts een warboel van verwrongen, gloeiend metaal.

In het rokende puin kon men duidelijk tussen de verkoolde zetels de lijken van de slachtoffers zien liggen.

In een mum van tijd wist gans Oostende het tragische nieuws en spoedig daagde een steeds aangroeiende stroom op sensatie beluste nieuwsgierigen op, die de aanpalende Stationsstraat en de Gistelsesteenweg overspoelden. Op alle stadsgebouwen hing men de vlaggen halfstok. Samen met de brandweer was een totaal ontredderde luchthavenmeester als één der eersten op de plaats van de ramp verschenen. Ook hij kon slechts met tranen in de ogen het afgrijselijke schouwspel aanstaren.

De drie bemanningsleden kende hij persoonlijk.

De brandweer was weldra het vuur meester, maar zij moest er de rijkswacht bijhalen om de orde te handhaven.

Men zette het ganse terrein van de steenbakkerij af met nadarafsluitingen en wachtte op de komst van het inderhaast opgebelde parket.

In de late namiddag kwam dit opdagen onder leiding van onderzoeksrechter Moeneclaeey. Hij was vergezeld van de heren Vossen en Hasaert.

Men moest echter tot 19 u wachten op prof. Hans, hoogleraar te Gent, prof. Vanderhaeghen uit Leuven en hun helper ir. Brondeel, de deskundigen, alvorens het eigenlijk onderzoek kon starten.

Het huis Alleyn uit de Kerkstraat 21 had ondertussen op verzoek van het parket 10 " projecteurs " geïnstalleerd, geen eenvoudige karwei, want men moest de electriciteit met een 2.000 m lange kabel een heel eind daarvandaan aftakken.

De ganse plaats werd overspoeld met het felle licht van de schijnwerpers, zodat men heel duidelijk het vliegtuigwrak tot in zijn kleinste gruwelijke detail kon zien. Ook kolonel Daumière, bestuurder van de civiele luchtvaart, inspecteur Lallemand en ir. Delanghe waren komen kijken, als ook afgevaardigde beheerder van Sabena Cornelius, bestuurder Godtschalck en ir. Flenackers.

Om 20 u werd het onderzoek uitgesteld tot 's anderdaags omdat de experts vreesden dat bij



De schoorsteen die in den mist te laat door den piloot bemerkt werd en die het vliegtuig en zijn inzittenden fataal werd. Beneden aan zijn voet liggen de wrakstukken van het toestel verspreid.



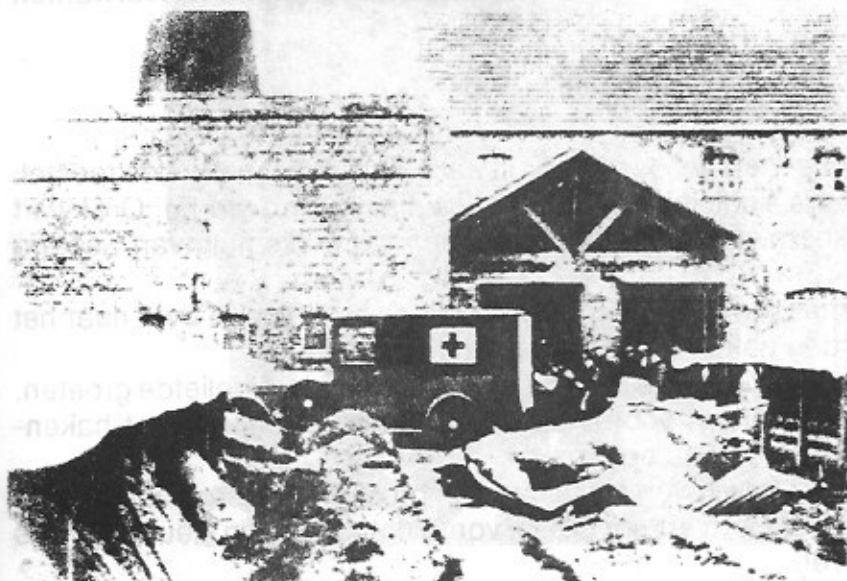
Rechts: Dadelijk nadat de Junker tegen den schoorsteen geslagen was klapte de rechterleugel af, om met donderend geweld op het dak der steenbakkerij terecht te komen.



Links: Prins Ludwig van Hessen en Miss Margaret Geddes, het jonge paar dat, na het vernemen van de geweldige jobstijding in de grootste stilte is getrouwd. Naar men beweert moet de jonge prins zoo aangedaan zijn door het vreeschrikkelijke bericht, dat hij 'n tijd lang buiten kennis bleef.



Grootheftog George van Hessen en zijn vrouw Cecilie, twee leden der herzogelijke familie van Hessen welke zich met rijen in het vliegtuig bevond en die op weg was naar Londen, waar prins Ludwig, broeder van den grootheftog in het huwelijk zou treden.



Dadelijk nadat het ongeluk zich coltrokken had spoedde een auto van het Rood Kruis zich ter plaatse. Helaas, hulpkon niet meerbaten, want de clammen en hadden alles en allen verslonden.

het dan opruimen van de wrakstukken de vlammen in het nog smeulende vliegtuigkarkas opnieuw zouden kunnen oplaaien.

Reeds diezelfde namiddag stelde men de Koningen Leopold III en George VI op de hoogte van het ontzettend gebeuren.

HET PARKET HERNEEMT

Woensdagmorgen vroeg was het parket opnieuw ter plaatse, vergezeld van de 3 experts die de oorzaak van de ramp moesten vaststellen. Dit was echter slechts een formaliteit want niemand had enige twijfel over de oorzaak.

Bij het uiteenhalen van de verwrongen vliegtuigresten ontdekte men de lijken, of wat er van overbleef, in hun groteske houdingen.

Bij piloot Lambotte stelde de gerechtsdokter een zware schedelbreuk vast. Bij hem althans had de dood efficiënt en snel toegeslagen.

Volgens één krant zou tussen de wrakstukken ook het verkoolde lijkje van een boorling zijn ontdekt. Eén der inzittende dames was inderdaad hoog-zwanger. Door de schrik zou de moeder het kind in de vlammenzee ter wereld hebben gebracht. Luguber detail : het hoofdje van het kind was het enige dat men - steeds volgens dezelfde bron- uit de assepoel zag steken. Als deze baby niet alleen maar in de verhitte verbeelding van enkele ooggetuigen is ontsproten, bedroeg het dodencijfer eigenlijk 12. (er werd nooit een officiële bevestiging hiervan gegeven, maar gezien het kindje nergens ingeschreven was, kon men het ook niet dood verklaren).

Het was de eerste maal in haar 17-jarig bestaan dat het vliegveld te Stene de internationale pers haalde.

Niet alleen in België, maar ook en vooral in Duitsland en Engeland verwekte de ramp heel wat ontroering. In het Nazi-Duitsland tilde men erg zwaar aan deze tragedie.

Prins Ludwig von Hesse, attaché van de Duitse ambassade te Londen, die dinsdag op het vliegveld te Croydon de aankomst van zijn familie afwachtte, werd door een lid van het hoger kaderpersoneel van Imperial Airways behoedzaam op de hoogte gebracht van het verschrikkelijke nieuws.

Toen de nieuwe Groothertog de volle omvang besepte van het drama dat hem in één klap van zijn ganse familie beroofde, verloor hij het bewustzijn. Zijn huwelijk greep 's anderdaags in de vroege morgen in alle stilte plaats in de St. Pieterskerk te Londen.

's Namiddags vertrok hij naar Oostende om het stoffelijk overschot van zijn bloedverwanten naar Darmstadt te vergezellen.

DE BERGING

Woensdagmorgen om 9.15 u haalde men het eerste lijk uit het puin van het vernielde toestel. Gouverneur Baels arriveerde als eerste officiële bezoeker op de plaats van de ramp. Om kwart voor tien kwam Minister van Verkeerswezen H. Jaspar met een extra-vliegtuig van Sabena naar Oostende.

De slachtoffers haalde men ondertussen omzichtig uit het wrak en bracht men over naar het stedelijk "gasthuis" waar ze werden gekist en opgesteld in de rouwkapel.

De familie van de mecaniciens Lansman kwam 's namiddags het lijk van hun geliefde groeten. Onder de talrijke tuilen en kransen werden vooral die van Sabena en enkele met hakenkruisen (!) van de Duitse kolonie in Oostende opgemerkt.

Woensdagavond om 19.30 u kwam Ludwig von Hesse en zijn bruid te Oostende toe met de maalboot. Zij werden opgewacht door Gouverneur Baels, von Richthofen, von Neurath, Prins von Baden en de heer Kostermeyer.

Na wat woorden van deelneming in de rouw leidde men de jonggehuwden naar hun hotel en van daar naar het "gasthuis".

Ludwig von Hesse en zijn vrouw gingen eerst in de rouwkamer binnen. De prins kon met moeite zijn tranen bedwingen.



Dit is de radiokamer van de luchtvaartstatie Stene waar radiotelegrafist Roose in verbinding stond met het verongelukte vliegtuig .De man op de foto is zijn collega Van de Walle.



Onderaan ziet u de reddersploeg. Deze mensen werden er achteraf van verdacht een aantal juwelen te hebben gestolen, maar men heeft nooit tastbare bewijzen gevonden.

Donderdagmorgen kwam een ordonnansofficier van prins Karel bloemen neerleggen. Het stoffelijk overschot van de von Hesse familie vertrok 's namiddags om 15.53 u per trein naar Duitsland.

DE JUWELEN

Om het huwelijk van Ludwig von Hesse bij te wonen had men de prinselijke familiejuwelen en kronen uit Duitsland meegebracht.

Een waar fortuin lag ergens onder de wrakstukken voor het rapen.

Men schatte toen de waarde van de teruggevonden juwelen op zowat 2,5 miljoen frank.

De gerechtelijke brigade stelde alles in het werk om deze juwelen zo vlug mogelijk terug te vinden. Deze hadden grote schade opgelopen en een gedeelte vond men zelfs nooit meer terug.

Vooraf de platina-sieraden waren tot een vaak onherkenbaar brok metaal gesmolten. Sommige juwelen herkende men pas als platina na een grondig onderzoek omdat ze door de hitte hetzelfde uitzicht hadden gekregen als het aluminium van het verkeersvliegtuig.

Ook stenen die men aanvankelijk als waardeloos had geschat, bleken achteraf na expertise door M. Vandamme Russische diamanten te zijn met een reële waarde van 800.000 fr.

Van de parels bleef niets over tenzij een soort as, de kroon (diadeem) had een enorme waarde, maar er werden slechts 7 van de 9 grote briljanten teruggevonden.

Eigenlijk waren er 5 soorten juwelen uit te zoeken : die van de prinselijke familie, van de piloot en de marconist, van de hofdame en van M. Martens.

Het ganse terrein werd toen onder toezicht van de rechtelijke politie door 3 stadswerklieden omgespit en de aarde gezeefd. Aldus ontdekte men naast wat klein grut ook nog een broche versierd met grote diamanten met een waarde van 100.000 fr (in 1937).

Toen uit de uit Duitsland toegestuurde inventaris bleek dat nog heel wat juwelen ontbraken, werd de grond op de plaats waar het toestel was neergeploft nogmaals afgegraven, de aarde werd in zakjes gedaan, die verzegeld werden en naar Brugge vervoerd om daar door experts nogmaals te worden onderzocht.

Hoe langer hoe meer echter geraakte men er bij de rechtelijke diensten van overtuigd dat helpers een hoeveelheid van de juwelen spoorloos had laten verdwijnen.

Allen werden door de politie verhoord en er werden zelfs huiszoekingen verricht, maar nooit heeft men bij hen iets teruggevonden.

DE VERANTWOORDELIJKHEID

Kort daarop verscheen het bericht dat de Prins-erfgenaam von Hesse een proces wilde inspannen voor 1 miljoen schadevergoeding tegen de Sabena en eveneens 1 miljoen tegen de steenbakkerij, die zich dan maar tegen de verantwoordelijke overheid moest keren.

Dit was voldoende stimulans om koortsachtig naar een schuldige te beginnen zoeken. De meest voor de hand liggende zondebok was de luchthavenmeester die de toelating tot landen had gegeven. En hij heeft alle kleuren van de regenboog gezien, geloof me vrij.

Het belangrijkste hierbij bleek het preciese uur van ontvangst te zijn van een bericht verstuurd vanuit Brussel waarin uitdrukkelijk werd meegedeeld dat het vliegtuig niet te Oostende mocht landen.

Er diende uitgemaakt of dit bericht tijdig genoeg te Oostende was toegekomen om nog aan piloot Lambotte te worden overgeseind.

Daarover ondervroeg men het personeel en vooral de van dienst geweest zijnde Vandewalle en Roose, die de radiogoniometrie en de seinsleutel bedienden.

In "de Duinengalm" van 24 december 1937 verscheen de conclusie van dit eerste onderzoek. Hieruit de volgende passages :

" Na deze onderhoren werd de havenmeester Jozef D., door de heer

Prokureur onder betichting gesteld van onvrijwillige doodslag.

...

Tijdens zijn onderzoek zou onderzoeksrechter Moeneclaeey hebben vastgesteld dat het bevel (om niet te landen n.v.d.a.) in kwestie tijdig te Oostende aankwam om aan het vliegtuig te worden doorgezonden.

De luchthavenmeester zou echter beweerd hebben, dat hij dit bevel te laat heeft ontvangen.

Deskundigen zouden echter het tegengestelde hebben bevonden, en deze vaststelling zou tot het besluit van de onderzoeksrechter, de inbeschuldigingstelling van luchthavenmeester J. Daems hebben geleid."

Waarop berustte dit besluit eigenlijk ?

Eén van de zonen van M. Daems vertelde mij dat onmiddellijk na de ramp een afgevaardigde van Sabena een verklaring had laten tekenen door zijn vader. Helemaal buiten zinnen en onder de zware emotionele klap na het zopas gebeurde ongeval had de brave man getekend zonder de gevolgen van zijn opgedrongen verklaring goed te hebben begrepen.

Het was vooral op grond van deze verklaring dat hij aansprakelijk werd gesteld.

DE BESTUURDER VAN HET VLEGVELD TE OOSTENDE IN BESCHULDIGING GESTELD

In mei 1938 deed het parket van Brugge nogmaals een onderzoek in verband met de vreselijke vlieg-ramp.

In "de Duinengalm" stond te lezen :

"De deskundige M. Brondel speurde de ganse omtrek na bij middel van een verrekijker en van op de hoge pompiersladder welke voor de gelegenheid was aangevoerd. Ook de heer onderzoeksrechter besteeg de ladder om na te gaan of de getuige Pieter van Langenhove welke naar zijn verklaring op een telefoonpaal zat toen het onheil geschiedde, wel degelijk de verwickelingen van het ongeval heeft kunnen volgen.

Deze getuige had o.a. uiteengedaan hoe het vliegtuig heeft gezwenkt om dan tegen de schoorsteen aan te vliegen. Ook een trambediende Leon Tordeur werd in verband hiermee verhoord. "

En dan bleef het stil. Heel stil, terwijl de molens van het gerecht langzaam, langzaam draaiden. In "L'Echo d'Ostende" van 1 juli 1939 verscheen dan een nieuw bericht dat als volgt luidde :

" L'accident d'aviation de Steene "

De onderzoeksrechter had drie experten aangesteld die de verantwoordelijkheid moesten vaststellen.

Ziehier de conclusies van hun rapport.

Er ligt geen enkele verantwoordelijkheid bij de Sabena noch bij het gebruikte materiaal. Het ongeval is te wijten aan de mist die plotseling over de streek rondom het vliegveld Steene-Oostende is neergevallen.

Piloot Lambotte wilde het blindlandingsstelsel ZZ toepassen dat hij in Duitsland had geleerd, alhoewel men dit op het vliegveld van Oostende niet kende.

Hij draagt dus hiervoor een materiële schuld aan het ongeval omdat hij "maître absolu" was aan boord van zijn toestel. Hij kon beslissen zijn kans te wagen of door te vliegen.

De verantwoordelijkheid van M. Daems, luchthavenmeester, is eveneens weerhouden als mogelijk omdat hij de boodschap van Sabena ontvangen enkele minuten voor het ongeval niet aan de piloot heeft overgemaakt. "

En iets verder :

"Het begint erop te lijken dat het proces voor de correctionele rechtbank zal komen na de vakantie in oktober e.k., maar de Raadskamer moet zich hierover uitspreken op 30 juni.

De luchthavenmeester zal verdedigd worden door Mr. Boudolf van Oostende, terwijl Mr. Hennebicq de belangen van de administratie zal verdedigen.

OP ZOEK NAAR DE ZONDEBOK

Naast het rechtelijk onderzoek in verband met de vliegramp, liep er ook nog een bestuurlijk onderzoek, ingesteld om na te gaan of al de luchtvaartreglementen die op een internationale wetgeving steunen werden toegepast. Hieruit bleek dat het personeel van de luchthaven op regelmatige wijze had gehandeld zodat het bestuur geen verwijt trof.

Een ander twistpunt was de verlichting van de schoorsteen. Men vond het niet verantwoord dat zo'n hoge hindernis zo dicht bij het vliegveld niet duidelijk afgebakend was met rode lichten. Maar ook hier vingen de aanklagers bot, want volgens de internationale voorschriften hoefde dit niet buiten de 500m zone rondom het vliegveld.

Er werd ook beweerd dat M. Daems vroeger slechts een kleine bediende was bij de spoorwegen nl. " kaartjesknipper ", voor hij naar Oostende kwam. Maar deze begaafde man had heel wat examens moeten afleggen vooraleer bestuurder van de vlieghaven te worden en sedert zijn benoeming had hij nogmaals voor een jury moeten verschijnen die hem bekwaam verklaarde. Net iets voor het ongeval was hij nog in een bevorderingsexamen geslaagd. Zijn oversten hadden hem naar Brussel geroepen op het Ministerie, waar hij zijn verslag over het gebeuren had neergelegd. Zij stelden een advocaat ter zijner beschikking en gaven hem de toelating op kosten van het Bestuur er nog een advocaat bij te nemen.

Wanneer precies het eerste proces afliep weet ik niet, maar zijn zonen vertelden mij dat hij daarop schuldig werd gevonden. Hij tekende onmiddellijk beroep aan tegen deze veroordeling. Maar ondertussen was " La drôle de guerre " begonnen en een proces waarin Duitse onderdanen waren betrokken kon niet behandeld worden.

Toen België in mei 1940 door de Hitlertroepen werd overspoeld, vertrok havenmeester Daems met al zijn personeel op bevel van de overheid naar Engeland.

Tijdens de oorlog kwam het proces nogmaals op de rol in 1942.

Ditmaal verklaarden Duitsgezinde rechters de verdachte J. Daems, die zich toen in Engeland bevond, onschuldig.

Het was voor hem het einde van een nachtmerrie, maar hij zou dit slechts zeker weten wanneer na de oorlog, in 1946, zijn proces nogmaals voorkwam en hij definitief vrij kwam van elke beschuldiging.

Aan de bemanning werd posthuum een ereteken toegekend door de Koning.

Bij de begrafenis werden die door Minister Jaspar op de kisten gelegd.

Toch moeten we besluiten dat volgens mij de enige verantwoordelijke de piloot Lambotte was. Hij nam een onnodig risico, gedreven door zijn zelfoverschatting, waarmee hij de aan hem toevertrouwde passagiers in gevaar bracht.

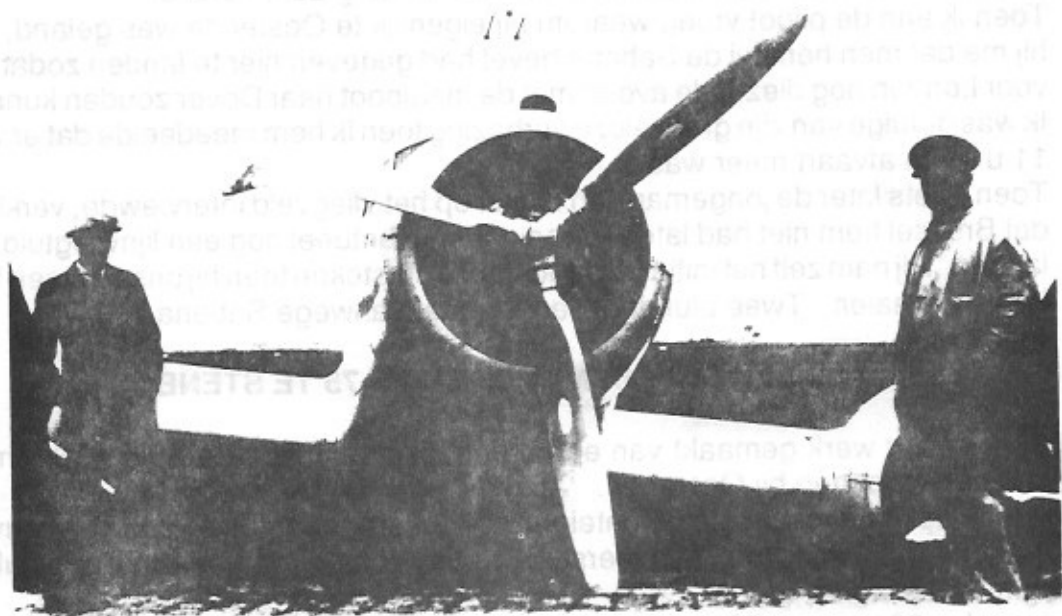
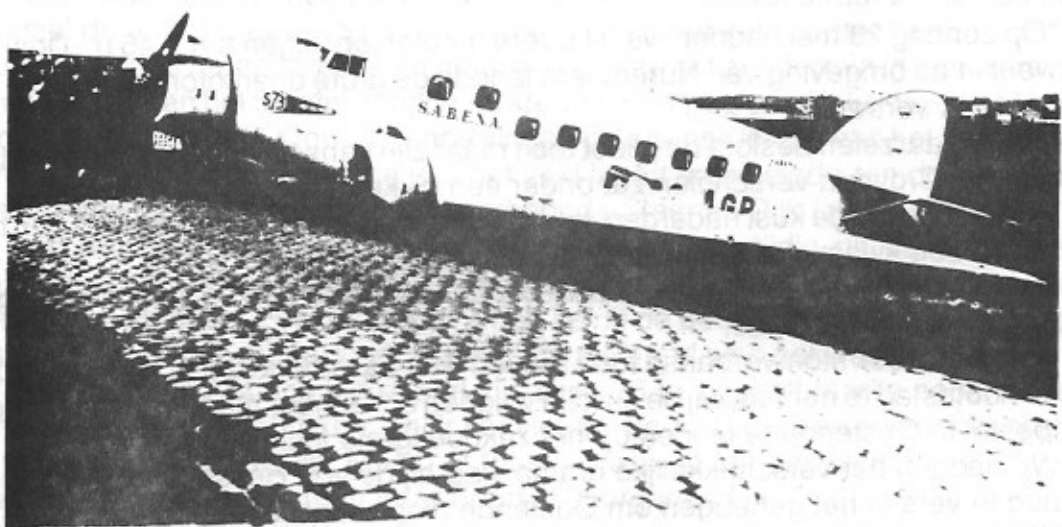
Na alles wat we over hem weten, en dit is eigenlijk bitter weinig, denk ik te mogen beweren dat de volgende uitspraak hier voor hem past :

" THERE ARE OLD PILOTS AND BOLD PILOTS, BUT THERE ARE NO OLD BOLD PILOTS."

EPILOOG

Na de ramp was luchthaven Stene op slag gekend en berucht in gans Europa als één van de minst veilige landingsplaatsen.

Elke journalist had zijn woordenschat aangeboord om met de grootste omslachtigheid aan iedereen duidelijk te maken dat het " zakdoekgrote " terrein veel te klein was voor de steeds groter wordende en steeds sneller landende nieuwe lijnvliegtoigen. En toch had dit met de



Een crash-landing

Twee foto's van de Savoia Marchetti S-73 toen die een minder geslaagde landing uitvoerde;

eigenlijke vliegramp niets te maken.

Maar dat de schrik er bij de weinige " luchtreizigers " goed inzat moge blijken uit een artikel dat ik terugvond in " L'Echo d'Ostende " van 4 juni 1938, overgenomen van een confrater uit "Nation Belge " met als titel :

A propos d'un atterrissage forcé à l'aerodrome de Steene

"Op zondag 29 mei hadden we uit Evere moeten opstijgen om 7.45 u. Door het slechte weer in de omgeving van Nuremberg landde de grote driemotorige Junkers (15 pl.) met heel wat vertraging.

Na enig aarzelen besloot de piloot toch maar zijn kans te wagen alhoewel men te Evere wist dat Croydon verscholen zat onder een dikke mistlaag.

Hoe dichter we de kust naderden, hoe slechter de zichtbaarheid werd. Toen het vliegtuig boven zee kwam, nam de piloot het besluit terug te keren.

Ik dacht dat we gewoon naar Brussel zouden terugvliegen, gezien de poging om er door te geraken mislukt was.

Ik was dan ook stomverbaasd toen ik even later vaststelde dat in plaats van de weg naar de hoofdstad te nemen, wij de kustlijn volgden om zonder merkbare reden met ons groot toestel te Oostende te landen op het zakdoekgrote luchtvaartterrein.

We hadden het verschrikkelijke drama waarbij de von Hesse familie was omgekomen nog te vers in het geheugen om Oostende niet instinctief te vrezen.

We draaiden omheen de tragische schouw, nog steeds niet afgebakend, en we moesten tweemaal omheen de aerodroom vliegen vooraleer het landingslicht en de bakenlichten op het veld aanflitsten.

Het was de eerste maal dat de Duitse piloot deze moeilijke luchthaven aandeed. Uit schrik voor de heersende zijwind op het langste deel van het veld (650 m) besloot de piloot te landen op de plaats waar de lengte 450m bedraagt. Het toestel stopte met heel wat geschok op amper 20 m van het einde van het vliegveld.

Het had geen haar gescheeld of we waren in de gracht beland.

Toen ik aan de piloot vroeg waarom hij eigenlijk te Oostende was geland, antwoordde hij me dat men hem bij de Sabena bevel had gegeven hier te landen zodat de reizigers voor Londen nog diezelfde avond met de maalboot naar Dover zouden kunnen afvaren.

Ik was getuige van zijn grenzeloze verbazing toen ik hem meedeelde dat er voor morgen 11 u geen afvaart meer was.

Toen ik iets later de jongeman van dienst op het vliegveld interviewde, verklaarde hij mij dat Brussel hem niet had laten weten dat er eventueel nog een lijnvliegtuig zou kunnen landen. Hij nam zelf het initiatief de lichten te ontsteken toen hij ons omheen het vliegveld hoorde draaien. Twee blunders van formaat vanwege Sabena."

EEN SAVOIA MARCHETTI S-75 TE STENE

Eindelijk werd er werk gemaakt van een reeds bijna acht jaar oud verzoek om een groter vliegveld aan te leggen bij Oostende.

Terwijl men op Raversijde aan de onteigening van gronden nodig voor het nieuwe vliegveld was begonnen, gebeurde het eerste, reeds zolang voorspelde ongeluk met een passagiersvliegtuig op Stene.

Op woensdag 22 maart 1939 was het Belgisch passagiersvliegtuig van de lijn Londen-Brussel om 8.45 u uit Croydon vertrokken.

De gloednieuwe Savoia Marchetti S-75 was in een waar hondeweer de Noordzee overgestoken en na boven Oostende zijn positie te hebben bepaald, had het zijn weg naar Brussel verdergezet.

Maar de zichtbaarheid werd altijd maar slechter. Toen piloot Lejaer het weerbericht boven Evere werd toegestoken waarop stond dat de zichtbaarheid tot nul was gedaald met een erg laag plafond, besloot hij op amper 20 min. vliegen van zijn bestemming naar het vliegveld van

Stene-Oostende terug te keren.

Het driemotorig toestel (24 pl.) had naast piloot, radiografist en mecaniciens slechts 5 passagiers aan boord : 3 Engelsen en 2 Japanners.

Toen het toestel boven Oostende arriveerde, draaide het boven het westerkwartier richting vliegveld om aldus met wat zijwind toch het grootste gedeelte van het veld voor de wielen te hebben?

Maar de piloot kwam iets te hoog boven de huizen van de Duivenstraat binnen en toen zijn landingsgestel de grond raakte, lag zeker reeds 1/3 van het veld achter hem.

Door de aanhoudende regens van de voorbije dagen was het grasterrein in een ware glijbaan herschapen en net toen het toestel neerkwam kreeg het er nog een flinke windstoot bovenop. Met een rotvaartje rolde het 14 ton wegende vliegtuig de ganse lengte van het veld af, ploegde door de moestuintjes die op het einde van het veld lagen en eindigde zijn dolle ren met heel wat lawaai en een doffe slag bovenop de verhoogde Steense Dijk (zie foto).

Gelukkig was de schok meegevallen en had de piloot nog tijdig de passagiers kunnen verwittigen zich in hun zetels schrap te zetten. Koelbloedig had de piloot reeds voor de crash het contact uitgeschakeld. Eén na één kwamen ze uit de deur achteraan het vliegtuig, even verwaasd van de schok, maar doodgelukkig dat niemand was gekwest.

De nieuwe trots van de Sabena lag er met zijn bijna 30 m vleugelbreedte nogal nederig bij. Het landingsgestel was afgebroken, de linker vleugel en motor waren zwaar beschadigd en een paar schroeftippen geplooid. Maar het toestel was niet te herstellen.

De passagiers zijn daarna per trein naar Brussel doorgereisd.

Die dag heeft luchthavenmeester J. Daems toch een ongevalrapport moeten opstellen waarvan de oorzaak van het gebeuren zonder twijfel toe te schrijven was aan de "zakdoekgrootte" van het terrein. Zo waren de doemschrijvers tevreden.