



## Gewonden per vliegtuig, voor het eerst in Indië



### Hans Vossers

Wanneer en onder welke omstandigheden deze voor de eerste keer operationeel gebruikt zijn was alleen niet bekend. Het begint met een gedeelte uit een klein bericht in de NRC van 15 februari 1926: Zaterdag 16 Januari was het de eerste keer, dat een gewonde aviateur door een hospitaalvliegtuig naar het hospitaal te Tjimahi werd getransporteerd.<sup>1</sup> Hoewel een interessant artikel bevat het een fout en geeft het geen details over de gewonde. De fout is dat één en ander gebeurde op 8 januari 1926. De gewonde aviateur was Jan Huisjes, sergeant-majoor leerling-vlieger van de LA-KNIL.<sup>2</sup> Jan Huisjes werd op 5 januari 1900 geboren. Op 18 jarige leeftijd trad hij toe tot het KNIL waar hij uiteindelijk terechtkwam bij het 15e bataljon infanterie. In mei 1925 begon hij aan de vliegopleiding<sup>3</sup>. Maar Jan Huisjes had toen al vliegervaring want hij was al in 1923 als onderofficier geselecteerd voor de opleiding tot piloot. Van zelf vliegen kwam alleen eerst niets. Wel kon hij vaak meevliegen, om "vliegvast" te worden. Hij vloog onder meer met Sim de Ruiter en Kapitein Ten Seldam. Zelf beschrijft

Het is algemeen bekend dat bij de LA-KNIL een aantal tot ambulancevliegtuig omgebouwde De Havilland DH-9's in gebruik is geweest. Wanneer en onder welke omstandigheden deze voor de eerste keer operationeel gebruikt zijn was alleen niet bekend.

hij zijn ervaringen op 20 april 1925, toen hij 'in ballast' vloog in de De Havilland DH-9 H-130: Ook de Sergeant Majoor Huisjes, een jeugdig vliegenier, ondervond de gevolgen van de woelingen in de atmosfeer toen hij den 20 April met de H 130 in ballast van Kali Djati naar Andir terugkeerde. Hij vloog van Kali Djati in Z.W. richting, met het doel over het noodlandingsterrein Tjileuntja langs de Westelijke hellingen van den Boerangrang te vliegen. Er stond een stevige W. wind. Des te meer hij de hellingen van den Boerangrang naderde, des te meer werd het toestel heen en weer geslingerd. Nu eens werd het op den rechter-, dan weer op den linkerzijde geworpen, meermalen zakte het plotseling honderden voeten om het volgende oogenblik krachtig omhoog te worden getrokken. De hevigste gevolgen van den verraderlijken luchtstrooming werden echter ondervonden toen het toestel zich boven den Westelijken uitlooper van den Boerangrang bevond en het noodlandingsterrein Tjileuntja was gepasseerd. De vliegenier was toen op een hoogte van 4500 voet. De machine dook plotseling met den neus omlaag en werd met

zooveel kracht naar beneden getrokken, dat de bestuurder van zijn zitplaats werd gelicht. Het toestel kraakte onder de zware klappen die het had te verduren. Huisjes beschrijft daarna wat hij hierop deed: Ik hield den stuurstok krachtig omvat en hoewel ik den stuurstok daarbij geheel naar achteren drukte, reageerde het toestel daarop niet. Na ongeveer 800 voet op deze wijze te zijn neergestort, richtte het toestel zich weder op, waarbij de vleugels klapperden en het heele toestel trilde. De verdere vlucht tot Bandoeng verliep, behoudens enkele zware remousklappen zonder bijzonderheden.<sup>4</sup> Jan Huisjes volgde de vliegopleiding op de vlietschool te Kali-Djati. Zijn instructeur was Kapitein Stomp die hem na 14 lesuren zijn eerste solovlucht liet maken. Hij maakte verder de nodige uren op de Avro 504 en de Fokker D.VII. Begin 1926 beschikte hij over het kleinbrevet en was overgegaan op de De Havilland DH-9. Op de ochtend van 8 januari 1926 ging het fout. Jan Huisjes maakte met de H-118 voor het eerst een vlucht na onderhoud. Hij merkte dat de motor haperend begon te lopen en op enig moment vloog de motor in brand.

Jan Huisjes probeerde nog te landen wat geen pretje geweest moet zijn met een brandende motor. Dit eindigde met een crash waarbij Jan Huisjes zijn rechterbeen op vijf plaatsen brak en brandwonden aan gezicht en handen opliep. Het was voor hem daarom onmogelijk om snel weg te komen. Een inlandse helper heeft hem uit het brandende wrak gesleurd en daarmee zijn leven gered.<sup>5</sup>

Op Kali-Djati waren ook de twee De Havilland DH-9 Ambulancevliegtuigen gestationeerd, 'omdat de vliegschool zich daar bevindt en men er dus de meeste ongelukken heeft'.<sup>2</sup> Dit waren de H-115A en H117A die in 1925 door de technische afdeling waren omgebouwd. Ze

boden plaats aan een vlieger, een gewonde op een brancard en een verzorger. De op Kali-Djati aanwezige arts Dr. Weber verbond Jan Huisjes en constateerde dat een spoedoperatie niet nodig was. Eén van de twee ambulancevliegtuigen werd in gereedheid gebracht om Jan Huisjes naar het hospitaal in Tjimahi te vervoeren. Het vliegtuig werd gevlogen door Luitenant Koster, Dr. Weber ging mee als verzorger. Na een mooie vlucht werd geland op het exercitie terrein bij het hospitaal te Tjimahi. Een uur na het ongeval lag Jan Huisjes al in het ziekenhuis. Dr. Weber lichtte nog toe dat door het gebruik van het ambulancevliegtuig de gewonde 'slechts ongeveer een halve minuut bij het opstijgen en

een halve minuut bij het neerstrijken schokken te verduren had gehad, die door de prachtige veerrichting nog tot een minimum beperkt werden. Bij vervoer met een auto gaat het ongeveer drie kwartier over een slechten weg'.<sup>1</sup>

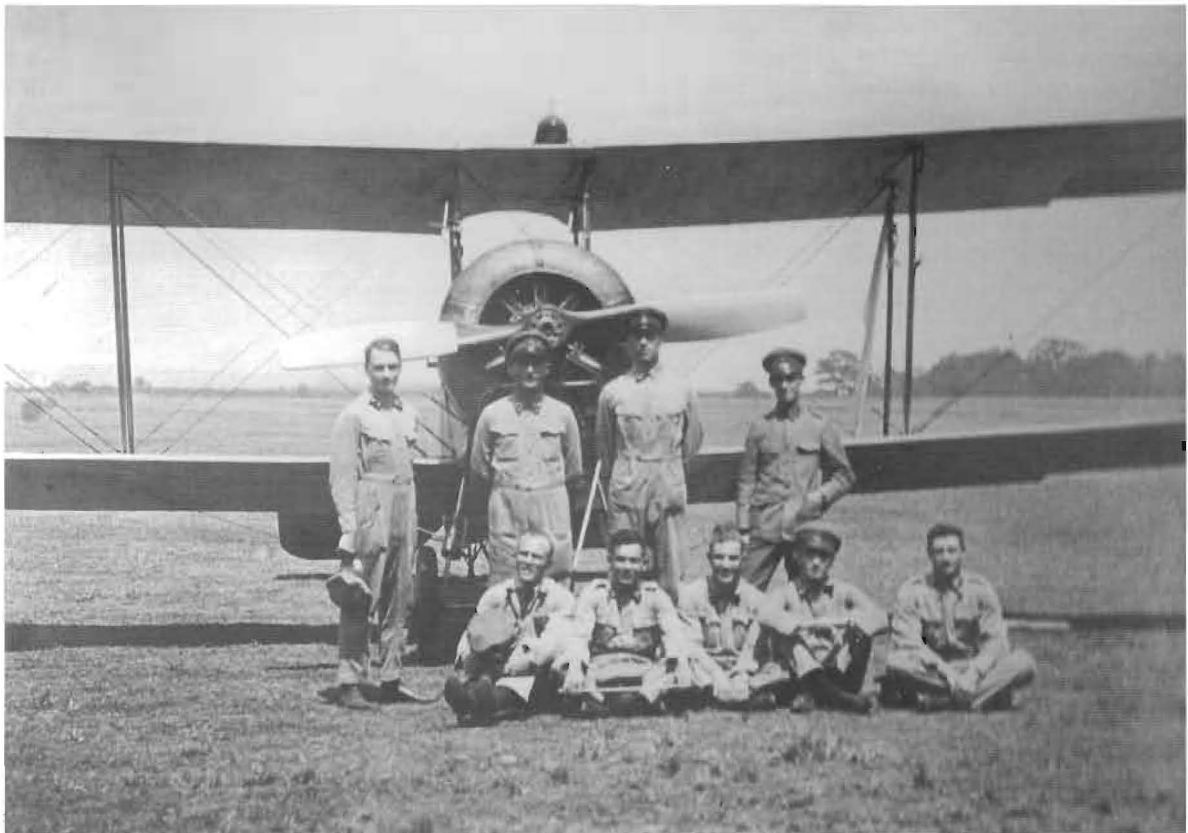
In een aantal opzichten was deze vlucht een primeur. Ten eerste was het de eerste keer dat een gewonde met een De Havilland DH-9 Ambulance vliegtuig in Nederlands-Indië vervoerd werd. In de tweede plaats was het ook de eerste keer dat met een dergelijk toestel een landing gemaakt werd op het exercitie terrein te Tjimahi. 'Proeflandingen met hospitaalvliegtuigen zijn er niet gedaan, aangezien bij het eventueel niet kunnen opstijgen de kosten van demontage en montage te hoog zouden zijn'.<sup>1</sup> Omdat niet zeker was dat het vliegtuig weer op kon stijgen vanaf het exercitieveld, was uit Andir personeel en materiaal gestuurd om het vliegtuig eventueel te demonteren en naar Andir over te brengen. Er kon vanaf het veld te Tjimahi alleen in zuidelijke richting worden gestart omdat aan de zuidkant geen hoge bomen stonden. Op het veld, van zuid naar noord, bevonden zich ook enkele hellingen waardoor het opstijgen werd bemoeilijkt. Bij gunstige wind wilde Luitenant Koster proberen van Tjimahi te starten. De wind was blijkbaar gunstig want aan het eind van de ochtend vertrok hij samen met Dr. Weber naar Kali-Djati. Voor Jan Huisjes was het vliegen helaas afgelopen. Na een langdurig verblijf in het ziekenhuis werd hij afgekeurd en keerde in juni 1927 met het SS Tjerimai naar Nederland terug en vestigde



Jan Huisjes in de cockpit van een Avro 504K.

De vliegklas van mei 1925, Jan Huisjes zit geheel rechts.

Jan Huisjes



## IN MEMORIAM JOOP GERRITSMAS

Op 4 juli j.l. overleed in zijn woonplaats Welland in Canada ons lid en vaste medewerker aan LuchtvaartKennis Joop Gerritsma. Gedurende minstens 25 jaar heeft Joop Gerritsma aan het blad LuchtvaartKennis bijgedragen, eerst vooral door foto's van Canadese vliegtuigen, later in toenemende mate met artikelen over verkeersvliegtuigen, een onderwerp dat zijn grote liefde had. Bij het vijftig jarig bestaan van de Fokker Friendship verscheen dan ook een boek van zijn hand, en zijn laatste grote activiteit was zijn bijdrage over de Nederlandse verkeersluchtvaart in het boek "100 jaar vliegen voorbij". Reeds bij het verschijnen van dat boek, eind vorig jaar, stond zijn gezondheid hem helaas niet meer toe de overtocht uit Canada te maken en het door hem op dat moment nog verwachte herstel is helaas uitgebleven. In de loop der jaren hebben wij Joop Gerritsma leren kennen als een vriendelijk mens, maar ook als een serieus onderzoeker met een sterk oog voor detail. Zijn bijdragen aan ons blad waren dan ook altijd de moeite van het lezen waard. Wij zullen ze missen.

Harm J. Hazewinkel

## BOEKBESPREKING

### De eeuw van het dak

Paul van Daalen,

*100 jaar Nederland en de Zeppelins, uitgeverij Stichting uitgeverij leesmijnboek.nl, ISBN/EAN 978-90-5595-046-1, 371 blz, prijs € 24.95 (excl. verzendkosten).*

Paul van Daalen was als RLD functionaris betrokken bij het opstellen van certificatie-eisen ten tijde van de poging van Rigid Airship Design om een luchtschip te gaan ontwikkelen. Om zijn kennis van luchtscheepvaart op niveau te brengen begon hij met grote voortvarendheid allerlei documentatie te verzamelen. Na afronding van het opstellen van de certificatie eisen en de daarop volgende pensionering van van Daalen, begon deze zijn kennis van de luchtscheepvaart op te schrijven. Resultaat is dit boek, dat alleen per internet verkrijgbaar is [www.zeppelinsnederland.nl/](http://www.zeppelinsnederland.nl/) en dat eind 2007 verscheen. Wie op internet wel eens zoekt met trefwoorden als "luchtschip" of "zeppelin" wordt in de reclame-kolommen van de bekende zoekmachines geconfronteerd met aanbevelingen voor dit boek, dat als "hét boek over de Nederlandse luchtscheepvaart" wordt aangeprezen.

Van Daalen heeft een uiterst leesbaar boek geschreven, waar het enthousiasme en de fascinatie voor luchtschepen vanaf spat. Het doet wat dit betreft sterk denken aan het werk van wijlen Hugo Hooftman, helaas ook wat betreft het niet al te zorgvuldig omgaan met historische feiten. Het boek, dat een non-fictie onderwerp behandelt in romanvorm, is opgebouwd met behulp van een bijzonder stijlfiguur: de raamvertelling.

Deze keuze pakt in eerste instantie buitengewoon charmant uit, maar ontaard in een aantal tenenkrommende en overbodige passages aan het eind van het boek. De hoofdpersonen in de raamvertelling zijn geïnspireerd door Jacob (Co) van Tijen (in het boek ten onrechte Jan genoemd) en Adriaan Viruly. Beide worden vanaf hun schooltijd tot het bejaardenhuis gevolgd. Ter illustratie: er moet een werkstuk voor school worden gemaakt waardoor beide jongens, na het verzamelen van veel informatie en voeren van gesprekken met deskundigen, natuurlijk worden geïnspi-



Het uitgebrande wrak van de DH-9 H-118.

zich in Hellendoorn. Dat hij niet meer kon vliegen was een zware slag voor hem. Zijn zoon Piet herinnert zich: Boeiend kon hij vertellen over het leven op Andir en de ervaringen in de lucht. Hoe hij, vliegend langs de vulkaantoppen, een arm buiten het vliegtuig hield en dan waarnam hoe het vliegtuig ook daar op reageerde. 'Dan zong ik soms uit volle borst, dan was het leven goed.'<sup>4</sup>

Maar de luchtvaart bleef trekken. Soms ging Jan met zijn zoon op de Solex naar de vliegbasis Twenthe om bij de startbaan naar de straaljagers te kijken. Jan Huisjes overleed op 26 juli 1976.

#### Bronnen:

Correspondentie met Piet Huisjes, zoon van Jan Huisjes  
Gerard Casius

Nederlands Instituut voor Militaire Historie

Vlucht door de tijd, 75 jaar Nederlandse Luchtmacht

Website Historische kranten in beeld, Koninklijke Bibliotheek

[www.kranten.kb.nl](http://www.kranten.kb.nl)

Website Cultureel Erfgoed van de KVBK en de Militaire Spectator

[www.kvbk-cultureelerfgoed.nl](http://www.kvbk-cultureelerfgoed.nl)

#### Noten:

1. Krantenbericht NRC Maandag 15 februari 1926, Avondblad.
2. Krantenbericht Soerabajasch Handelsblad 8 januari 1926. Op 16 januari stortte 2e Luitenant Groeneveld met een Avro 504 neer. Hij overleefde dit ongeluk niet. 2e Luitenant Groeneveld was een klasgenoot van Jan Huisjes en was op 1 mei 1925 tegelijk met hem aan de vliegopleiding begonnen.
3. Krantenbericht Soerabajasch Handelsblad 11 april 1925.  
Gelijk met Jan Huisjes begonnen ook d volgende personen aan de vliegopleiding:  
1e Lt. C. Giebel, van 01-03-1947 tot 15-09-1950 luitenant-generaal en Chef van de Luchtmachtstaf; 1e Lt. W.K. Boogh, hij brak in 1935 een lans voor een officieus vloot van twee motorige "slagvliegtuigen", en had daarmee grote invloed op de aanschaf van de Glenu-Martin bommenwerpers; 2e Lt. P.A. Saro; 2e Lt. J. Swartjes en 2e Lt. B.M. Groeneveld (overleden 16-01-1926).
4. Reportage van de vliegervaringen van Jan Huisjes, sergeant-majoor-vliegenier bij de LA van het KNIL door Piet Huisjes. (zie hiervoor [www.aerofile.info/factfiles](http://www.aerofile.info/factfiles)).
5. Volgens het krantenbericht in het Soerabajasch Handelsblad raakte Jan Huisjes in een vrille en stortte hij daardoor neer.