



“Gorilla” en de PH-OVG

Van de Amsterdamse vlieger van Gelderen (“Gorilla”) was niet veel meer bekend dan dat hij met zijn Avro Sports Avian PH-OVG in juni 1936 een dodelijk ongeluk veroorzaakte op een Belgisch strand. Door naspeuringen van enkele leden van de Vereniging voor Experimenteel Radio Onderzoek in Nederland (VERON) zijn veel nieuwe gegevens over van Gelderen opgedoken die ook voor ons interessant zijn. Er duikt een beeld op van een opportunist die opmerkelijke keuzes maakte..... Verder zijn er sterke aanwijzingen dat de Sports Avian PH-OVG, in tegenstelling tot wat tot nu toe is aangenomen, wel degelijk tijdens de burgeroorlog in Spanje is geweest maar daar niet door een van de strijdende partijen in gebruik is genomen.

Dit artikel is gebaseerd op gegevens verzameld door Eddy Krijger (PA0RSM), Remy Denker (PA0AGF), Gerard Nieboer (PA1AT) en Frank van Hamersveld (PA3DTX) van de werkgroep VERON Historisch Archief (WVHA).

Johannes Philippus van Gelderen werd op 26 mei 1905 geboren in Amsterdam. Op zijn veertiende werd hij aangenomen bij het Matrozeninstituut te Amsterdam, waar matrozen voor de koopvaardij werden opgeleid. De leerlingen huisden aan boord van de “Pollux” in het Oosterdok in Amsterdam. Van Gelderen volgde de opleiding voor marconist. In 1924 wordt hij goedgekeurd voor de militaire dienstplicht en in oktober 1925 toegewezen aan het Regiment Genie Ite Bataljon, 2^e ploeg (waarschijnlijk de verbindingstroepen) maar 12 dagen later alweer met groot verlof gestuurd. Er zijn diverse “aantreding” en “groot verlof” data bekend voor van Gelderen, alle in 1926 of 1928, die zich kort op elkaar bevinden. Wellicht hoefde van Gelderen wegens werk in de koopvaardij niet daadwerkelijk onder dienst. In oktober 1929 trouwt van Gelderen in Amsterdam met Fouchien Holman, twee jaar later wordt hun dochter geboren. In januari 1931 treedt van Gelderen daadwerkelijk aan bij de genie, om op 10 mei 1932 daar te worden weggestuurd wegens “gebreken”.

Op de trouwakte wordt als beroep radio-centrale houder

genoemd. De radio-centrale was onderdeel van de destijds populaire draadomroep, waarbij via luidsprekers, met een draad verbonden aan de centrale radio, diverse huishoudens radio-uitzendingen konden ontvangen. Zo hoefden huishoudens niet zelf een radio aan te schaffen en waren ze bovendien verzekerd van goede ontvangst en geluidskwaliteit. De radio-centrale was veelal bij radioamateurs of bijvoorbeeld elektronica winkels geplaatst.

In 1933 legde van Gelderen met succes de examens af waarmee hij als radio zendamateur actief kon worden. Hij kreeg de callsign PA0VG. In 1934, na goedkeuring van zijn zelfgebouwde zender, wordt van Gelderen daadwerkelijk actief als zendamateur; hij woont dan in Scheveningen (Haringstraat).

Vliegbrevet en vliegtuig

In 1935 verhuist van Gelderen tijdelijk naar Almelo (Zwanebloemstraat). De zender, hoewel inmiddels omgebouwd naar portable in twee koffers, blijft in Scheveningen. De verhuizing naar Almelo heeft

De voorsnog enig bekende foto van Van Gelderen, met zijn Avro Sports Avian PH-OVG.





waarschijnlijk te maken met het gaan volgen van vlieglessen bij de Nationale Luchtvaart School (NLS) op vliegveld Twente. Op 30 mei 1935 haalt van Gelderen zijn vliegbrevet¹ en op 6 juni 1935 wordt een uit Engeland geïmporteerde Avro 616 Sports Avian, ex G-ABCE, op zijn naam ingeschreven als PH-OVG (het kenmerk is ongetwijfeld een verwijzing naar zijn radio callsign)². Op 22 juni beschadigde van Gelderen het toestel toen het tijdens de landing door een windvlaag op de rompneus tot stilstand kwam. De propeller moest worden vervangen en een lasser verving enkele rompbuizen; de reparatie werd door de NLS uitgevoerd³. Van Gelderen gebruikte de Sports Avian ook voor radio experimenten. In 1935, waarschijnlijk op 25 oktober, verzond van Gelderen een briefkaart aan Wim Otten (PA0HB) in Breda⁴: “Ik start morgen onder goede weersgesteldheid met mijn machine de PH-OVG met a/b een 5 meter zender vanaf vliegveld Twente, circa half 2. Bij goed weer vlieg ik vrij hoog tot 1500 meter. Aan boord als marconist PA0NB. Wil je de 5 meterknappen hierop even attent maken en hun rapporten zie ik met belangstelling tegemoet. Input is 12 watt”; W.g. “Gorilla” (dat ook op de PH-OVG stond). Marconist PA0NB was H.W. van Veen uit Amsterdam.

Reclamevlieger op Schiphol

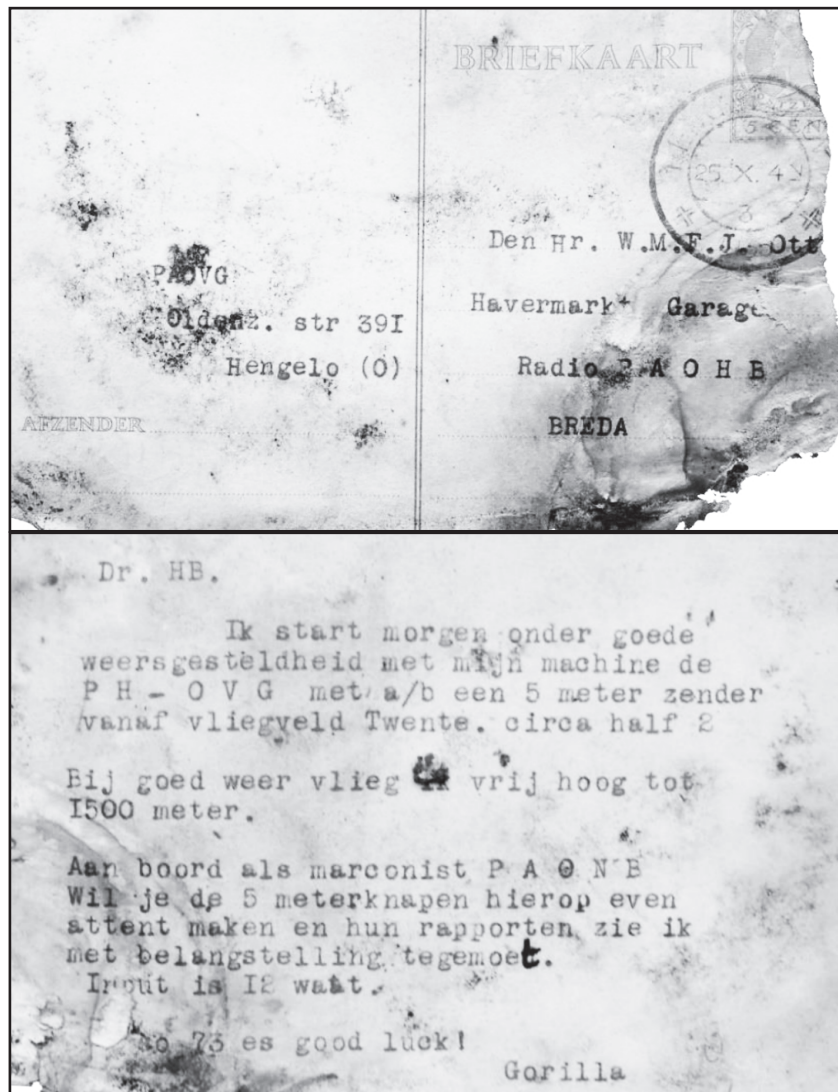
Eind 1935 of in 1936 verhuisde van Gelderen naar Den Haag (aanvankelijk Dierenschelaan, in 1936 Abraham Patrastraat) en pakte zijn (kennelijk tijdelijk stilgelegde) zendactiviteiten weer op. In VUKA-nieuws⁵, de periodiek van de Vereniging

Ultra Korte Zendamateurs van februari 1936 staat een kort bericht hierover. De zender van Van Gelderen was in gebruik bij H.W. van Veen (de marconist aan boord van de PH-OVG). Toen van Gelderen zijn zender wilde ophalen, bleek van Veen op vakantie en kwam hij voor een gesloten deur. Hij wist zich echter door een klein raam naar binnen te werken en nam zijn zender mee naar Den Haag. In hetzelfde nummer van VUKA-nieuws vraagt van Gelderen een wisselstroom-korte golf ontvanger te koop. In het maartnummer van 1936 staat een kort verslag van de oprichtingsvergadering van de VUKA afdeling Den Haag, die op 29 februari was gehouden. Als voorzitter van het bestuur was van Gelderen gekozen, na de formaliteiten werd een lezing gehouden en besprak van Gelderen een eenvoudige modulatie methode.

De PH-OVG was inmiddels op Schiphol gestationeerd en van Gelderen wilde het toestel voor reclamevluchten gebruiken. Of dit reclamevliegen bij een voornemen bleef, of daadwerkelijk is gebeurd is niet duidelijk. In de zomer van 1936 had van Gelderen wel onderdak gevonden in Amsterdam: Stadionplein 9 II, “ten huize van J. van Galen”.

Ongeluk

Op 25 juni 1936 was van Gelderen met de PH-OVG van Schiphol naar Oostende in België gevlogen. Als passagiere vloog A. (Anna) M.E. Nuissl⁶ mee, die ook “ten huize van J. van Galen” woonachtig was. Op de 27^{ste} werd rond 5 uur in de middag vertrokken naar Schiphol. Van Gelderen ging boven het strand bij Wenduine, zo’n 10 km noordoostelijk



De briefkaart die van Gelderen in oktober 1935 verzond aan W.M.F.J. Otten (PA0HB) in Breda rond het radio-experiment met de PH-OVG.



De PH-OVG op Schiphol op 27 juni 1936.

van Oostende, zo laag vliegen dat het vliegtuig een strandganger raakte, de 23-jarige Marcelle Legiest uit Gent, die ter plaatse overleed. In haar gezelschap was de Brusselse industrieel De Backer, die tevergeefs probeerde haar nog op de grond te duwen. Hij voelde zelf een wiel van de PH-OVG over zijn rug gaan. Van Gelderen vloog door naar Schiphol, waar tijdens de landing het beschadigde onderstel van de Sports Avian het begaf en het vliegtuig op de buik tot stilstand kwam. In eerste instantie werd een Britse vlieger aangehouden⁷, maar al snel werd duidelijk dat van Gelderen met de PH-OVG het slachtoffer had gemaakt. Op 29 juni 1936 legde van Gelderen bij de Amsterdamse politie een verklaring af⁸. Hij beweerde dat de motor van de PH-OVG slecht had gelopen en hij een noodlanding had willen maken. Na de botsing, hij dacht met een strandpaal, had hij intuïtief gas gegeven en had de motor opgepikt. Hoewel de motor slecht bleef lopen kon toch Schiphol worden bereikt. Volgens eigen zeggen had van Gelderen pas in de krant gelezen van het ongeluk. Hij verklaarde zijn passagiere niet te hebben ingelicht over de slecht lopende motor, “uit vrees, dat zij zich zenuwachtig zou maken”. De Belgische politie en justitie had een heel andere kijk op de gebeurtenissen en stelden dat het een geval van roekeloos gedrag was. Een “bevriende Duitse piloot”, een zekere Drumpfer, verklaarde later dat van Gelderen de gewoonte had, zeer laag over mensen te vliegen, “om de eentonigheid van het vliegen te breken”. Van Gelderen zou ook aan Drumpfer hebben bekend dat de motorstoring verzonnen was⁹. Al direct na het ongeluk vertelden diverse getuigen dat ze zich op de grond hadden moeten werpen wegens de laagvliegende Sports Avian.

Ontspanning naar Spanje

Van Gelderen vertelde aan de politie dat hij in de dagen na de het ongeluk niet bij zijn beschadigde Sports Avian was geweest “aangezien ik door slechte financiële omstandigheden toch geen maatregelen tot reparatie kon treffen. Bovendien was het vliegtuig in beslag genomen vanwege een belastingschuld.” Toch is de PH-OVG gerepareerd. Eind juli 1936 werd het toestel verkocht aan dhr. Vlaming in Amsterdam, die de Sports Avian doorverkocht aan dhr. Geudekker in Amsterdam¹⁰. Maar van Gelderen had nog steeds toegang tot het toestel. Volgens de kranten¹¹ liet hij de

PH-OVG op 25 oktober 1936 vanaf Schiphol per vrachtwagen naar Hilversum¹² overbrengen (Vliegwereld van 5 november 1937 hield het op een “weiland buiten Amsterdam”) om vervolgens naar Frankrijk te vliegen. Op 27 oktober deelde de Nederlandse Luchtvaartdienst aan de Franse Direction Aéronautique Civile mee dat de PH-OVG geen geldig Nederlands Bewijs van Luchtwaardigheid meer had. Maar kennelijk was van Gelderen vanuit Frankrijk direct naar Madrid doorgereisd, Vliegwereld van 5 november 1936 meldde ook al dat “Boze tongen fluisteren dat hij thans linea recta doorgevlogen is naar Spanje”. Daarbij moet nog wel een tussenlanding zijn gemaakt, het bereik van de Sports Avian met volle tanks is zo’n 600 km, de afstand tussen Parijs en Madrid is 1050 km. In VUKA-nieuws van november 1936 wordt gemeld: “Woensdagavond (28 Oct.) hoorden we PA0VG op de 40 m. band, sprekend voor de zender van Madrid, midden in de band. Ruim een half uur heeft hij gesproken, groetende Hollandse en Vlaamse vrienden. Hij vertelde erbij dat hij nu 3 dagen in Madrid was en zijn eerste kleintje Spaanse koffie even veilig had opgedronken als op Schiphol, enz. enz. Verder hield hij een ja — ik denk door het volksfront in elkaar gezette rede, alles in het Hollands, met een eindleuze: “Ze komen er nooit door!” Die kunstvlieger toch!! Volgens laatste berichten thans te Valencia vertoeft VG.” Van Gelderen zou dus inderdaad op 25 oktober zijn aangekomen in Madrid.

Het vertrek van Van Gelderen was niet impulsief: in VUKA-nieuws augustus 1936 bood hij zijn zender te koop aan: “zender in bedrijf te zien Amstelv.weg 91, A’dam, [...] een en ander wegens vertrek naar de rimboe, PA0VG, Stadionplein 9, Amsterdam”. De kranten meldden dat van Gelderen naar Spanje was vertrokken om dienst te nemen bij de regeringstroepen of de Internationale Brigades, maar dat deze weigerden zijn diensten te aanvaarden. Hij stelde zich daarna ter beschikking aan Amerikaanse dagbladreporters in Spanje. Van Gelderen begon echter al snel aan maagkrampen te lijden en hij besloot terug te keren¹³. In een bericht in de Ter Neuzensche Courant van 9 december 1936 lijkt het erop dat van Gelderen met de PH-OVG reisde: “[...] enige weken geleden ontvluchtte van Gelderen [met zijn toestel] naar Spanje. Hier wilde men van zijn diensten geen gebruik maken



en hij was gedwongen terug te keren. Te Parijs, waar hij zonder benzine en zonder geld arriveerde, kreeg hij van de consul een pas om naar Nederland te gaan". De Schager Courant van 17 november 1936 meldde dat van Gelderen "thans bij terugkeer uit [Spanje] te Quévy¹⁴ gearresteerd en naar Brugge [is] overgebracht, waar hij binnenkort zal moeten terechtstaan". De PH-OVG bleef achter in Frankrijk; de officiële inschrijving was inmiddels doorgehaald en het vliegbrevet van Van Gelderen was ingetrokken. Op 3 december 1936 werd het toestel als F-APFL¹⁵ ingeschreven op naam van Enterprise Aérienne Lombard Fievez uit Parijs. In diezelfde maand werd van Gelderen in Brugge veroordeeld tot twee jaar gevangenisstraf en betaling van een schadevergoeding van 50000 Belgische Frank "aan de civiele partij".

"Aethergeus"

Het is onduidelijk of van Gelderen zijn straf heeft uitgezeten, of dat er hoger beroep werd aangetekend. In 1937 verviel in ieder geval de callsign PA0VG, verder zijn er in 1937 en 1938 diverse adreswijzigingen bekend van (het gezin?) van Gelderen, allen in Amsterdam, van mei t/m september 1938 in Vlissingen. Wat vast staat dat van Gelderen zijn zendactiviteiten niet stopte. In de nacht van zaterdag 18 op zondag 19 maart 1939 rolde de politie in een boerderij/bollenschuur in Lisse de illegale NSB middengolfzender "Aethergeuzen" op. Er werden zeven mannen gearresteerd, drie inwoners van Lisse en vier van Amsterdam. Een bericht in de IJmuider Courant van 20 maart 1939 geeft meer informatie: "Het bleek uit de verhoren, dat de hoofddader de reclamevlieger en technicus van Gelderen [aangeduid als van G.] is. Het zendtoestel was zijn eigendom; hij is echter geen lid van de NSB en waarschijnlijk was het zijn bedoeling om winst te maken met de uitzendingen, waarvoor door het publiek geld kon worden gestort. De verdachten uit Lisse zijn kweekers. Eén van hen heeft zijn schuur voor de laatste uitzending beschikbaar gesteld. De gevolgde Amsterdamse koopman, die samen met een Amsterdammer naar Lisse was gereden, had het apparaat vervoerd naar de schuur. De verdachten hebben een volledige bekentenis afgelegd." Het bleek ook dat van Gelderen zich in 1934 had opgegeven als

voorlopig lid van de NSB (wellicht de reden dat de Internationale Brigade in Spanje niet op zijn diensten zat te wachten). Tijdens de inval in Lisse werd van Gelderen aangetroffen tussen kratten melk, zijn maagklachten die hem al uit Spanje hadden verdreven waren nog steeds present¹⁶. In de loop van 19 maart werden alle gearresteerden op vrije voeten gesteld¹⁷.

Drie dagen later, op 22 maart 1939, overleed van Gelderen in Amsterdam; hij was 33 jaar. Op 25 maart werd hij gecremeerd te Westerveld. Over zijn doodsoorzaak is niets gevonden; het ligt voor de hand dat zijn maagproblemen hem fataal zijn geworden.

Logboek

In de niet voltooide studie "De Abwehr in Nederland (1936-1945)" van Frans Kluiters¹⁸ is een vreemde geschiedenis te vinden rond van Gelderen en zijn vlucht naar Spanje. Fouchien van Gelderen-Holman, de weduwe van Van Gelderen, kreeg op 29 juni 1939 bezoek van Jos van Poppel, een Nederlander die voor de Duitse inlichtingendienst werkte. Hij werd vergezeld door ene Platzèk of Patzèk, een Duitser. "Van Poppel probeerde tijdens het bezoek [...] in het bezit te komen van een logboek dat van Gelderen had bezeten en waarin kennelijk bijzonderheden waren vermeld over het 'overbrengen van vliegtuigen naar Rood-Spanje.' Volgens R.H.G. Nitsch van het Grenzpolizeikommissariat te Bentheim zouden met het bij het logboek behorende vliegtuig wapens vanuit Nederland naar Spanje zijn gesmokkeld. Kurt Nesemann, een agent van Nitsch, huurde een kamer bij mevrouw van Gelderen en wist haar vertrouwen te winnen; op die manier kreeg hij het logboek in handen dat vervolgens werd opgeëist door A. Thomsen van de Staatspolizei in Osnabrück." Dit mag uiterst curieus worden genoemd. De Avro Avian was niet erg geschikt voor smokkelwerk: het verschil tussen leeggewicht en startgewicht is 270 kg, dat voor een flink deel wordt ingenomen door de vlieger en (bij een volle tank) zo'n 90-100 kg aan brandstof.

Dank aan: Margreet Schrevel.

1. Theo Wesselink en Harm J. Hazewinkel – De Nederlandse Burgerluchtvaart 1920- 1945, deel 1: Aeronca tot en met Holland; Dutch Aviation publications.
2. Registergegevens: <http://hdekker.info/registermap/TWEEDE.htm>
3. <http://hdekker.info/Nieuwe%20map/1935.htm#PH-OVG>
4. Collectie Werkgroep VERON Historisch Archief (WVHA).
5. Op <http://electron.pothof.info/vuka.html> kunnen de VUKA-nieuws edities 1936-1941 worden ingezien als pdf. In een aantal gevallen is er in de links naar de pdf-bestanden een spelfout in de URL: tussen de maand en het jaartal staat een "i". Wanneer deze wordt verwijderd kan het desbetreffende document toch worden geladen.
6. Anna Margaretha Elisabeth Nuissl, geboren 22 november 1906, gescheiden van G.W. Kellenbach en moeder van twee kinderen; via <https://www.genealogieonline.nl>
7. Nieuwsblad van het Noorden, 29 juni 1936. De Britse machine was vanaf Oostende opgestegen en op Knokke geland. Het toestel werd kort in beslag genomen maar al snel bleek dat dit niet het gezochte vliegtuig was. Volgens het bericht was de PH-OVG ook op weg naar Knokke.
8. Deze is geheel te vinden op <http://hdekker.info/Nieuwe%20map/1936.htm#27.06.1936>
9. Ter Neuzensche Courant, 9 december 1936.
10. <http://hdekker.info/registermap/TWEEDE.htm>
11. L'Indépendent, 29 oktober 1936.
12. Niet het vliegveld aldaar, dat werd in 1939 geopend.
13. Alkmaarsche courant, 7 december 1936.
14. Hier passeerden destijds de treinen op het traject Parijs-Brussel de Frans-Belgische grens.
15. Le Trait d'Union 40; Les Avions Etrangers au Registre Français 1919-1939, 6e partie, maart 1975.
16. Rob Korving – de ether bewaakt, in PTT Telecom Studieblad, 1995-4; te vinden op <https://telecomerfgoed.nl/index.php/publicaties>.
17. Nieuwsblad van Friesland 20 maart 1939.
18. Gepubliceerd op <https://nisa-intelligence.nl/nl/node/10>