
Merkwaardige beuken in het Solhof

door Bart Biesemans
bartbiesemans@hotmail.com

Groene en rode beuken zijn algemeen bekend. Sommigen onder ons denken misschien spontaan aan het Zoniënwoud, de prachtig volgroeide beuken in de voormalige Aartselaarse kasteelparken Cleydael en Solhof of de haag in de tuin. In het Solhof vinden we buiten de twee bekende beukensoorten ook enkele prachtige speciale beuken: een varenbeuk en een kroesbeuk.

De varenbeuk

In het gemeentelijk park staat al minstens 150 jaar een unieke varenbeuk groot te wezen.

De varenbeuk of 'Fagus Sylvatica Laciniata' is een cultivar van de oorspronkelijke groene beuk of 'Fagus Sylvatica'¹. Het grote verschil met de stamouder is het fijne en diep ingesneden blad dat doet denken aan het blad van de varen (zie bijgevoegde afbeelding).



De variëteit is afkomstig uit Duitsland en werd voor het eerst gekweekt in 1795.² Wanneer

Baron van Ertborn in de eerste helft van de 19^e eeuw de tuin van zijn kasteel Solhof in Engelse landschapsstijl liet aanleggen, was de aanplanting van een varenbeuk nog een rariteit. Als statussymbool kreeg deze boom een plaats op het centrale binnenplein van de tuin, waar hij goed zichtbaar was vanuit het kasteel en opvallend tijdens tuinfeesten.

Foto's: Prachtige varenbeuk in het park Solhof, blad van de varenbeuk (eigen foto's oktober 2006).



¹ Het Latijnse woord *fagus* zou van het Griekse fagein (eten) zijn afgeleid. Het is een verwijzing naar het eten van beukennotjes door mensen en dieren. *Sylvatica* heeft te maken met de zilveren glans van de stam.

² Bron: arboretum Trompenburg (Rotterdam)

Vandaag is een varenbeuk niet echt zeer zeldzaam, maar het volgroeide en eeuwenoude exemplaar in Aartselaar mogen we toch wel magnifiek en uniek noemen.

Tijdens de zomer van 2004 was er een verminderde bladbezetting waar te nemen. De vrees dat de varenbeuk wel eens zou kunnen afsterven, en het feit dat we op één of andere manier nog een afstammeling wilden bekomen, resulteerde in experiment met beukennoten. In de winter van 2004 werden onder de varenbeuk 100 zaadjes verzameld en individueel in een potje geplant. Het resultaat enkele maanden later: 65 groeiende zaailingen waarvan 16 varenbeuken en een mengeling van 49 groene en rode beuken. De 16 varenbeuken zijn ondertussen 15 centimeter groot en liefhebbers kunnen bij mij gratis een exemplaar bekomen (contactgegevens colofon). Hetzelfde experiment konden we niet herhalen in de winter van 2005 om de eenvoudige reden dat er die winter weinig beukennotootjes waren. In de natuur is er een cyclus van rijke zaadjaren, de zogenaamde mastjaren, met een zeer grote productie en er zijn arme jaren met nauwelijks notootjes. Bij de beuk is er bovendien een relatie vastgesteld tussen bladbezetting en zaadzetting. Hoe geringer de bladbezetting, hoe hoger de zaadproductie.³ De vrees dat de verminderde bladgroei het afsterven van de varenbeuk aankondigde bleek dus ongegrond. Het was de voorbode van het mastjaar 2004.

Waarom komen mastjaren voor? Willy Verbeke, docent bij Inverde (opleidingen bos-, groen- en natuurbeheer vzw) wist te vertellen dat beuken van nature de neiging hebben om een bos te domineren, waardoor je een ecosysteem krijgt met een dominerende plantensoort en een weinig gevarieerde onderbegroeiing. Er zijn dieren die hierin kunnen leven zoals rosse woelmuis, houtduif, bosmuis,...maar het aantal soorten is beperkt. Als er elk jaar evenveel beukennoten zouden zijn, dan zouden er elk jaar evenveel muizen zijn, die met hun populatie elk jaar alle noten zouden opeten. Als er echter bepaalde jaren zijn zonder noten, dan klapt het muizenbestand ineens en in het jaar erna, met massa's noten, krijgt de verkleinde muizenpopulatie niet alle noten op. Ze kunnen dan massaal kiemen en beukenverjonging wordt mogelijk.

De kroesbeuk

In de onmiddellijke nabijheid van de varenbeuk staat een kroesbeuk of 'Fagus Sylvatica Cristata'. Het is een dwergbeuk en daardoor beduidend kleiner dan zijn soortgenoten in het park. De kroesbeuk werd in cultuur gebracht in Engeland (1836).⁴ Het speciale blad bestaat uit verscheidene kleinere blaadjes (zie bijgevoegde afbeelding). In de winter blijven de verdroogde bladeren aan de boom hangen.



De kroesbeuk, ongewone beuk in het Solhof (eigen foto februari 2007)



³ "Bosinventaris 2004", Instituut voor Bosbouw en Wildbeheer, p.12

⁴ Bron: arboretum Trompenburg (Rotterdam)

Een speciale afwijking in de natuur: de maserknol

Aan één van de rode beuken in de Beukennotendreef naast het Solhof zien we onderaan de stam een kankerachtige woekering van 1,2 m (B) x 1,4m (H).

Deze afwijking in de natuur wordt een maserknol of ook wortelhout genoemd.

Volgens de literatuur (Hallems, 1989, plantenziekten, p.309) wordt het meestal veroorzaakt door een besmetting met de bacterie *nectria galligena*, die berucht is in de fruitteelt maar ze tast ook beuk, eik, populier en berk aan.

De bacterie dringt binnen via beschadigde bast en de boom zal proberen de aantasting in te kapselen en zo te neutraliseren. Soms lukt dat zeer moeizaam met als eindresultaat een dikke chaos van houtachtige cellen.



**Maserknol aan de Beukennotendreef
(eigen foto februari 2007)**

Maserknollen zijn een niet zo veel voorkomende aantasting en vormen voor de beukenpopulatie geen bedreiging. Gewoonlijk is het niet levensbedreigend en de aanwezigheid van de aangetaste beuk in de Beukennotendreef bewijst dat een boom er oud mee kan worden.

Het hout van dergelijke bulten heeft een bijzondere tekening waardoor het gegeerd is om te verzagen tot snijfineer⁵. Sommige houtzagerijen leggen daarom maserknollen apart want zo'n stuk hout is meer waard op de markt dan gewoon beukenhout.⁶

Wanneer we de maserknol in de Beukennotendreef grondig bekijken dan zien we dat er een stuk schors weg is. Op die plaats zou de stam mogelijk kunnen gaan rotten waardoor het levenseinde van deze boom waarschijnlijk nabij is.

Er zijn mensen in Aartselaar die beweren dat de bult is ontstaan nadat in 1943 een Halifax nachtbommenwerper rakelings neerstortte en er een stuk metaal van het vliegtuig in de stam van de boom terecht kwam. Deze stelling volgen we niet. Zoals

⁵ Om snijfineer te bekomen wordt het stuk hout in sneden van 1mm verzaagd. Het snijfineer wordt gelijmd op spaanderplaat, MDF of multiplex en de houttekening is dan uiteindelijk zichtbaar op meubelen of interieurinrichting.

⁶ "Hout, eigenschappen en soortherkenning", cursusboek toekomstige boswachters, AMINAL, Willy Verbeke, 2001, p. 71

eerder toegelicht in dit artikel heeft het te maken met een besmetting door een bacterie die weliswaar binnendringt via beschadigde bast. Maar als we de positie van de knol bekijken dan vinden we die aan de oostelijke kant van de beuk, en het vliegtuig is neergestort aan de tegenovergestelde (N-W) kant. Ook navraag bij enkele Aartselaarse tachtigers bevestigde de stelling dat de maserknol niets te maken heeft met het neerstorten van het vliegtuig.

Over het vliegtuigongeluk konden we op aangeven van Roger Verslype en René Beyst een boeiend getuigenverslag terugvinden, opgetekend door Flor Marivoet.

Getuigenverslag door Flor Marivoet (†1983), gepassioneerd heemkundige en stichtend voorzitter Heemkundige Kring Aartselaar.

Over het neerstorten van een vliegtuig te Aartselaar op 31 augustus 1943 te 3.55 u 's morgens nabij kasteel Solhof.

Uit de richting van Duitsland kwam in snelle vaart en niet zeer hoog een vliegtuig aangevlogen. Het vliegtuig had vuur gevat en zwenkte naar rechts boven het dorp en vloog richting oost. Naargelang er meer vlammen uitsloegen daalde het zeer snel en raakte de bomen van het kasteel Solhof. Met één der vleugels raakte het dan een boom van de dreef naast het kasteel en dan sloeg het te pletter tegen de grond. Er was geen ontploffing van bommen alleen het geknal der kogels was te horen. Een motor ronkte tot de machine neerviel.

Ik begaf me onmiddellijk naar de plaats der ramp om mogelijk hulp te bieden doch hieraan was niet te denken, de Duitsers van een nabijgelegen post (Kontichsesteenweg) hielden streng de wacht en de plaats was ook niet te bereiken wegens de geweldigen brand daar gans het vliegtuig één vuurzee vormde. Gans de omtrek lag bezaaid met stukken van de machine, grote en kleine. Overal lagen stukken van de verongelukte vliegeniers. De lichamen waren niet kennelijk, ze waren in vele stukken en verbrand. De grootste stukken die ik zag was een gedeelte van den rug waaraan nog het achterhoofd en een klein gedeelte van het aangezicht. Ook zag ik een rechterarm waarvan de hand ongeschonden, de nagels der vingers waren in punt gesneden. Meermaals trachtte ik foto's te nemen maar ik kon niet dicht genoeg naderen en de Duitsers hielden me gedurig in het oog. Nadat de stukken opgeruimd waren heb ik de 2 hierbijliggende foto's genomen van de plaats waar de vliegmachine neerviel.

De moffen hadden de overblijfselen van de moedige soldaten op ontterende wijze behandeld. Ik zag hoe een Duitser een arm opraapte en onder het gezicht van 2 meisjes duwde. De verminkte lichamen werden met rieken op een vuile kruiwagen geladen en op een hoop neergeworpen, nadien werden ze in houten bakken geladen. De auto die de lichamen vervoerde stond lange tijd stil voor een herberg in het dorp waar de gemene soldaten gingen biljart spelen.

Bij één der lijken waar ik in stilte bijgeraakte vond ik de mouw waarop 3 strepen. Een geruite sjaal was om de hals. Hij droeg een witte pullover waarvan ik een klein stukje meenam als souvenir. Met een stukje valscherms dat erbij was heb ik het overblijfsel gedekt.

Ziehier wat ik nog heb kunnen vernemen over voorwerpen die genomen werden nadat de Duitsers alles hadden opgeruimd.

1. meerdere stukken door mij en andere personen gevonden met merktekens van het vliegtuig (reeds aan de geallieerden ingeleverd)
2. een naamplaatje met de naam Huxley
3. een naamplaatje in onbrandbare stof met volgende aanduidingen:
 ° ban(?) Rio 3625 Airman J.Robertson U.C.R.C.A.F.
 Dit plaatje werd afgegeven aan een Engels soldaat die het aan het R.K. zou overhandigen.
4. een plaatje met zelfde aanduidingen in een harde stof (soort eboniet) werd ook gevonden en afgegeven aan een officier van de troepen die ons bevrijdden op 4 september (hadden een stier(beer) op de mouw)
5. een koperen plaatje met de aanduiding: L/C PL Buxton 221913
6. drie dezelfde foto's waarvan hierbij een vergroting
7. naar het schijnt zou ook iemand een ring gevonden hebben en die daarna verkocht.

De foto's waarnaar in de tekst wordt verwezen hebben we (voorlopig?) niet teruggevonden.



Brits – Canadese bemanning begraven op het Britse soldatenkerkhof van het Schoonselhof. (Eigen foto mei 2007, speciale dank aan Jacques Buermans van vzw Grafzerkje).

De precieze locatie van de graven is IVA, B (perk 4) en dan liggen ze op graf 17, 24, 25, 26, 27, 28 en 29.

De gedenkplaat van Louis Willems (†2001)

Voor Louis Willems, die als 16-jarige ooggetuige was van de vliegtuigcrash, werd het een obsessie om over het dramatisch voorval alles te weten te komen.⁷ En zoals we zelf als beginnend heemkundige al enkele keren hebben mogen ervaren, wie zoekt die vindt, en met wat geluk soms zelfs veel meer dan verwacht.

Het resultaat van zijn speurwerk bracht Louis samen op een gedenkplaat met in het kort het verhaal van wat er was gebeurd, foto's van de verongelukte bemanning en een beschrijving van het vliegtuig. Het gedenkteken werd in juli 2001 geplaatst in de Beukennotendreef, op de locatie waar het vliegtuig was neergestort. De constructie

⁷ “Louis Willems, die net dat tikkeltje meer had...”, Wilfried Vermant, HKA, jaargang 22, nr. 1, p.23

bleek echter niet bestand tegen vandalen en vrij snel verdween de gedenkplaat, enkel de sokkel bleef overeind.

Walter Stabel bezorgde ons de hieronder omkaderde tekst en foto's die op de gedenkplaat stonden.

IN DE NACHT VAN 30 OP 31 AUGUSTUS 1943 STORTTE OP DEZE PLAATS EEN R.A.F.-VLIEGTUIG MET CANADESE BEMANNING NEER.

LET OP DE OPEN RUIMTE WAAR DE GROTE BEUKENBOMEN DOOR HET VLIEGTUIG WERDEN AFGEVLOGEN. RECHTS ZIET U DE ZWANGERE BEUK: EEN VERDIKING WAARSCHIJNLIJK ONTSTAAN DOORDAT EEN STUK VAN HET VLIEGTUIG IN DE UITGROEI VAN DE BOOM IS GEDRONGEN.

ALLE BEMANNINGSLEDEN KWAMEN OM, ONHERKENBAAR IN STUKKEN GERETEN. DE STOFFELIJKE RESTEN WERDEN MET LANDBOUWALAAM BIJEEN GESCHRAAPT EN ZIJN BEGRAVEN OP HET SCHOONSELHOF.

DANKZIJ DE AANTEKENINGEN VAN FLOR MARIVOET, INLICHTINGEN VERSTERKT DOOR DE OOGGETUIGE LOUIS WILLEMS, DE NOTA'S DIE ONS TER BESCHIKKING WERDEN GESTELD DOOR LUC COX VAN DE HEEMKUNDIGE KRING VAN ZOERSEL EN WALTER STABEL DIE IN HET LEGERMUSEUM TE BRUSSEL DE JUISTE KARAKTERISTIEKEN VAN HET VLIEGTUIG BEMACHTIGDE, KONDEN ALLE GEGEVENS VAN VLIEGTUIG EN BEMANNING ACHTERHAALD WORDEN.

F/S	BUXTON	† PILOOT
SGT	HUXLEY	BOORDWERKTUIGKUNDIGE
SGT	ROBERTSON	NAVIGATOR
SGT	CAHILL	BOMMENRICHTER
SGT	PITHIE	RADIO OPERATEUR, BOORDSCHUTTER
SGT	BREEN	BOORDSCHUTTER
SGT	FRASER	BOORDSCHUTTER

Een handig register, opgesteld door de Common Wealth War Graves Commission, is consulteerbaar in de stemmige kapel van het Britse soldatenkerkhof op het Schoonselhof. Het bevat meer details over de in Aartselaar verongelukte Brits - Canadese bemanning die allen behoorden tot het 427ste squadron van de Royal Canadian Air Force (R.C.A.F.).

Bernard John Buxton, 21 jaar, zoon van Charles F. en Dorothy N. M. Buxton, afkomstig van Seaton Ross, Yorkshire (UK).

Norman Jones Huxley, 26 jaar, zoon van Richard Ikin Huxley en Nellie Huxley, afkomstig van Altrincham, Cheshire (UK).

J. Robertson, 20 jaar, zoon van Warrender Henderson Robertson en Isabella Taylor Robertson, woonplaats Banff, Alberta, Canada.

Clement Cahill, 21 jaar, zoon van Clement Joseph en Catharine Cecilia Cahill, afkomstig van Toronto, Ontario, Canada.

Harold Chase Pithie, William John Breen en Robert Anton Fraser (zonder verdere specificaties over leeftijd, ouders of afkomst).

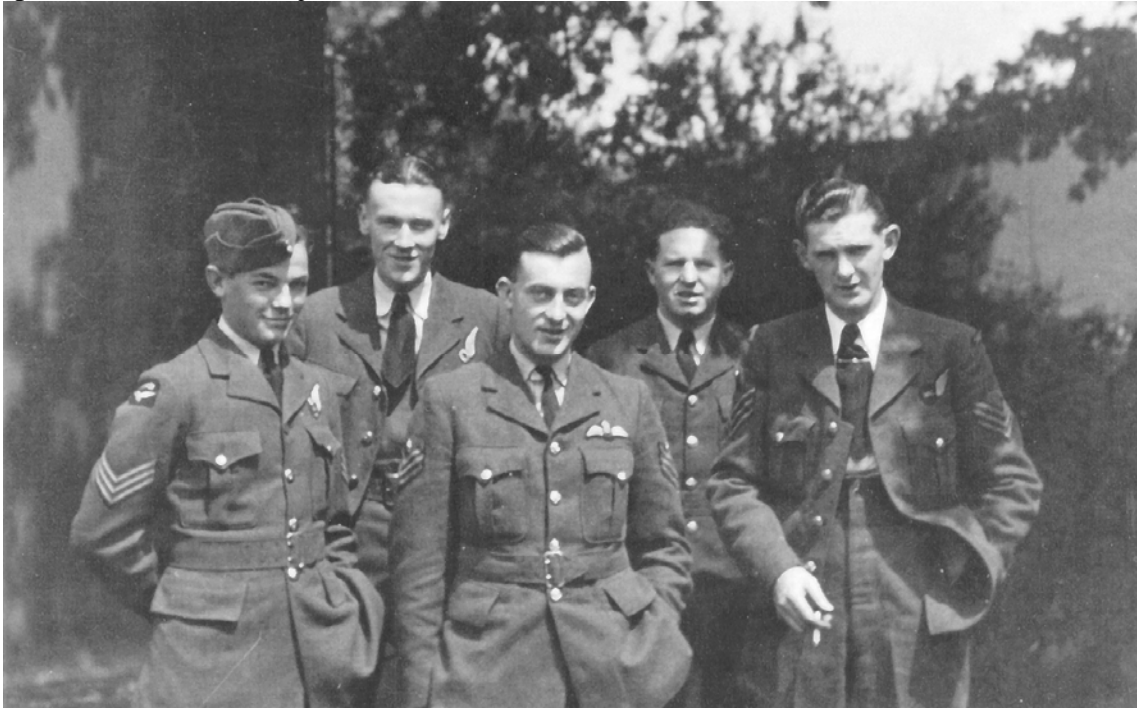
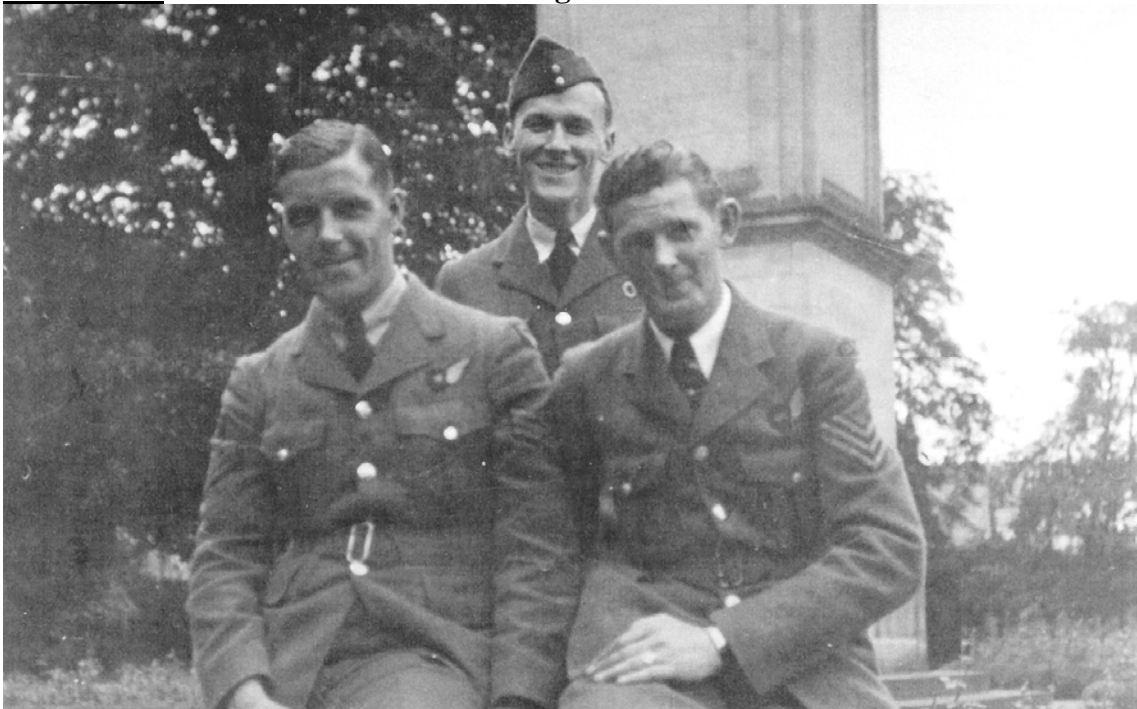
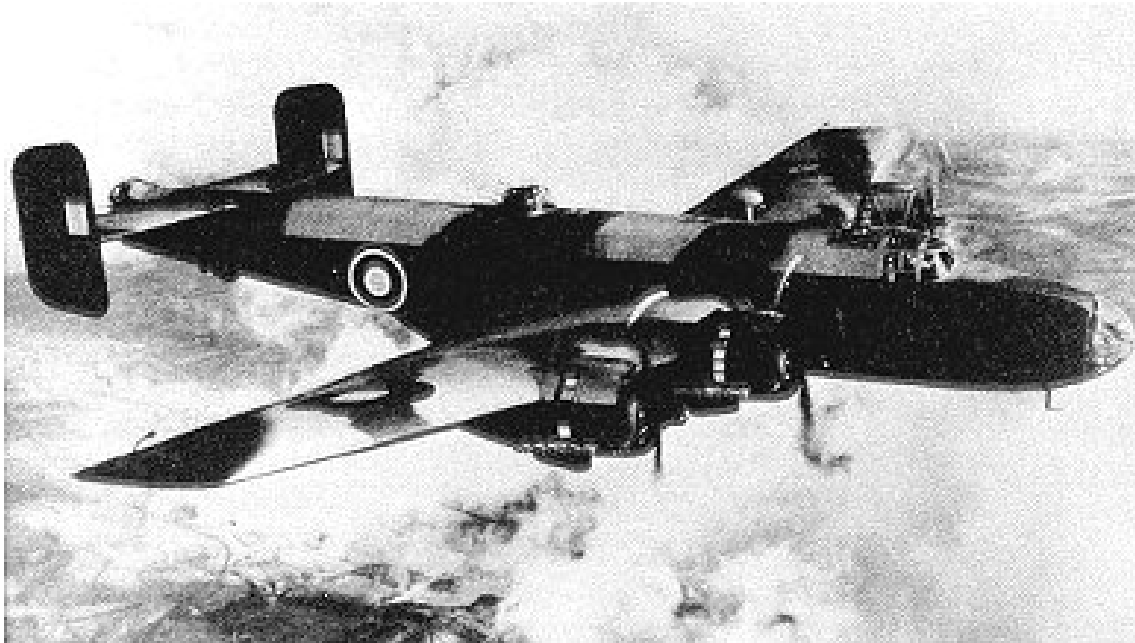


Foto boven: vijf bemanningsleden, in het midden piloot Buxton.

Foto onder: drie van de zeven bemanningsleden.





HALIFAX B. MK (ENGELAND):

**KENLETTERS ZL-F VAN HET 427^{ste} SQUADRON RCAF
ZWARE NACHTBOMMENWERPER**

BEMANNING:	7
MOTOREN:	4 BRISTOL-HERCULES 1204 KW LUCHTGEKOELD
AFMETINGEN:	VLEUGELBREEDTE 30,12 M. LENGTE 21,82 M.
GEWICHT:	LEEG 17.346 KG GELADEN 29.484 KG
PRESTATIES:	MAXIMUM SNELHEID 454 KM/U PLAFOND 7.315 M. VLIEGBEREIK 2030 KM
BEWAPENING:	9 BROWNING 7,7 MM MACHINEGEWEREN 5.897 KG BOMMEN

De Halifax bommenwerper.

De viermotorige Halifax was tijdens de Tweede Wereldoorlog de op één na beste bommenwerper. Alleen de Avro Lancaster bleek beter te zijn. Hoewel de Halifax vooral ontworpen was als zware nachtbommenwerper werd hij ook ingezet voor onder andere het aanvallen van duikboten en het droppen van parachutisten.

Er werden diverse types van dit toestel vervaardigd. De MK I werd gebouwd in 1939, maar door een ontwerpfout aan de staartvlakken verongelukten er verscheidene toestellen. Dit werd rechtgezet met de MK II. Vanaf 1943 werd de beruchte MK III

gebouwd met als belangrijke verbetering onder andere de extra krachtige luchtgekoelde Bristol Hercules motoren. Het in Aartselaar neergestorte toestel was van het type MK III. De Halifax was voornamelijk operationeel bij squadrons van de British Royal Air Force, Royal Canadian Air Force, Royal Australian Air Force, Royal New Zealand Air Force en Polish Air Force.

Her is jammer dat van de duizenden Halifaxen die werden gebouwd, er geen enkel gaaf en origineel exemplaar is overgebleven.

In het R.A.F. museum te Hendon, nabij Londen is er wel een mooi Halifax MK II wrak tentoongesteld. Het toestel had ooit een noodlanding gemaakt op een fjord (Hoklingen meer) in Noorwegen en is in 1973 in onderdelen terug naar boven gehaald.

Verder zijn er in de wereld nog twee volledige gerestaureerde Halifaxen. Uit verschillende onderdelen werd een toestel samengesteld dat zich in het Yorkshire Air Museum (UK) bevindt. Een tweede gerestaureerde Halifax, van een op het einde van de oorlog ontwikkelde type MK VII, bevindt zich in het Royal Canadian Air Force Museum in Trenton, Ontario. Het toestel werd in April 1945 neergeschoten in Noorwegen en 50 jaar later (1995) opgevist uit het Mjosa meer. Het werd overgebracht naar Canada en de restauratie was klaar in 2005.⁸

Ook de Heemkundige Kring Aartselaar heeft een klein stukje Halifax in haar archieven. Enkele centimeters staal, afkomstig van de in de Beukennotendreef neergestorte bommenwerper, werden overgeërfd van Flor Marivoet.

Tot slot nog een mooie foto impressie van de Halifax.



Halifax op de startbaan (foto <http://members.lycos.nl/veldeling/halifa.htm>)

⁸ http://en.wikipedia.org/wiki/Handley_Page_Halifax, Wikipedia gratis encyclopedie