



LOMT

Jaargang 9 - Nr. 2
November 2011

Nieuwsbrief

Het maken van de nieuwsbrief

Het "etuitje van Moran"

Een ooggetuigeverslag!

Marokkanen begraven op Texel

In WO II op zee omgekomen Texelaars

Albert Plesman

UIT HET ARCHIEF



Foto uit 1940: Enkele Texelse mannen bij het wrak van een Focke Wulf FW-58 "Weihe". De 2 mannen links vooraan (van links naar rechts) zijn Kees Kalis en Arie Lap, de 2 mannen links achteraan zijn Jan Cupido en Jan de Porto. De man man achter de staart is Maarten de Porto en voor de staart staat Jaap Kalis.

[Foto ontvangen van Jack J. Kalis, Den Hoorn]



INHOUD

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	4
Het maken van de nieuwsbrief	4
Het "etuitje van Moran"	5
Een ooggetuigeverslag!	6
Marokkanen begraven op Texel	7
In WO II op zee omgekomen Texelaars	7
Albert Plesman	9
Schenken en in bruikleen afgegeven spullen	9

Voorpagina: Parachutist vlak voor de landing...
[Foto: Jan Nieuwenhuis]

Bij het samenstellen van deze publicatie is de grootste zorg besteed aan de juistheid van de hierin opgenomen informatie.
Het Luchtvaart- en Oorlogsmuseum Texel kan echter niet verantwoordelijk worden gehouden voor enige onjuist verstrekte informatie via deze publicatie.

Voorzitter:

Theo Witte
Botterstraat 17
1794 AC Oosterend
Tel. 0222 318350

Secretaris:

Bram van Dijk
Kotterstraat 15
1794 BD Oosterend
Tel. 0222 318464
a.vandijk@texel.com

Penningmeester:

Jan Boon
Krimweg 4
1795 LP De Cocksdorp
Tel. 0222 316452
janboon05@hotmail.com

Overige bestuursleden:

Wim Mets
wim.mets@gmail.com
Jan Nieuwenhuis
lomt@texlaweb.nl

Nieuwsbrief Redactie:

Bram van Dijk
Ben Gieze
Jan Nieuwenhuis

Samenstelling/vormgeving:

Jan Nieuwenhuis

Museum adres:

Texel International Airport
Postweg 126
1795 JS De Cocksdorp

Tel. 0222 311689
Internet: www.lomt.nl
E-mail: info@lomt.nl

Voorwoord

Tijdens het schrijven van dit voorwoord schijnt eindelijk de zon, na dagenlang in de mist gezeten te hebben. We kunnen weer terugzien op het afgelopen museumseizoen en hebben moeten constateren dat wat betreft het aantal bezoekers er, net als bij andere musea, een terugloop heeft plaatsgevonden. Misschien heeft het buiten de huidige recessie, ook nog wel iets te maken gehad met het 'rommelige' terrein rond het museum in verband met de nieuwbouw van de serre. Nu echter alles klaar en opgeruimd is, hebben we een pracht van een "aanbouw" gekregen met een geweldig panoramisch uitzicht op het vliegveld. Ook het buitenterrein ziet er nu weer perfect uit. Inmiddels zijn we bezig met de inrichting van de serre, waaronder schilderwerk, het herplaatsen van de "Vlijt" maquette, timmerwerk voor de "Schipholmaquette" en het plaatsen van vitrinekasten etc. Al met al is er nog genoeg te doen de komende maanden. Zo is men continue bezig met het up-to-date houden van het foto-, boeken-, en materiaalarchief, worden er panelen vernieuwd en teksten vertaald en aangepast. Ook wordt er nog druk gewerkt aan de "Conny" cockpit. Bij deze wil ik dan ook alle vrijwilligers, balie, schoonmakers(sters) en onderhoud, bedanken voor de inzet, en ik hoop volgende jaar met een geheel vernieuwd museum het seizoen in te kunnen gaan. Tot slot hoop ik u allen op onze **nieuwjaarsreceptie** te ontmoeten op **7 januari 2012** om **17.00**, in café-restaurant '**De Slufter**'.

Met vriendelijke groeten,
Theo Witte (voorzitter)



De PH-UEE, een Saab 91A Safir van de NV Nationale Luchtvaartschool, maakt de eerste rondvlucht boven Texel met Leni en Wilfried Schmidt uit Volmarsten, Duitsland.

Het maken van de nieuwsbrief

Mij wordt wel eens gevraagd hoe en waarmee maak je eigenlijk zo'n nieuwsbrief?

Tja, daar kan ik natuurlijk een kort antwoord op geven, zoals... 'met de computer', maar dat is natuurlijk wat al te simpel voorgesteld. Dus bij deze maar even een kort overzicht gemaakt van wat er allemaal bij komt kijken om de nieuwsbrief te vervaardigen.

Materiaal in de form van documenten en foto's is er over het algemeen genoeg, maar er moet dan uiteraard nog wel een 'leesbaar' verhaal bij worden gemaakt. We (redactie) moeten echter meestal, en dat is algemeen bekend, de nodige 'smeebeden' doen uitgaan naar de vrijwilligers van het museum om ook eens een stukje te

schrijven. Vanzelf komt er over het algemeen niet veel binnen... Dus, mijne heren en dames, bij deze een oproep voor de volgende nieuwsbrief van mei volgend jaar om ook eens wat te gaan schrijven!

Dan de 'technische kant' van het maken van een nieuwsbrief op de computer... Ga er maar even voor zitten en lees gewoon over het computerjargon heen wat nu voorbij komt 'vliegen'...

De nieuwsbrief wordt gemaakt met behulp van Serif PagePlus X5, een semi-professioneel DTP-pakket (DTP staat voor DeskTop Publishing). De oplettende lezer zal wellicht de wenkbrouwen fronsen en opmerken... waarom niet met een 'gewone' tekstverwerker als Microsoft Word? Tja, daar kan ik kort over zijn... Word is een tekstverwerker en geen DTP-programma; Met andere woorden, met Word kun je briefjes of een ver-



haaltje schrijven, maar je moet er geen nieuwsbrieven of andere ingewikkelde publicaties mee gaan maken.

Buiten het feit dat MS Word (of nog erger, MS Works) in mijn ogen, een 'draak' van een programma is, is het ook ongeschikt om grafische layout (achtergronden, plaatjes en foto's) in 'layers' (lagen op elkaar) te combineren met tekst. Dit is met behulp van DTP-software wel zeer goed mogelijk, hoewel het even de nodige tijd kost om met zo'n pakket om te kunnen gaan.

De nieuwsbrieven van voorgaande jaren zijn overigens nog gemaakt met Xara Xtreme, maar vanwege de betere DTP-mogelijkheden van PagePlus heb ik ervoor gekozen om in het vervolg dit pakket te gebruiken. Xara wordt nog wel gebruikt voor speciale publicaties, zoals posters en flyers, omdat het daar weer wat beter in uitblinkt dan PagePlus.

Tot slot, de tijd... Het kost behoorlijk wat moeite om alle gegevens te verzamelen en de teksten te maken. En als dan al het materiaal beschikbaar is, dan moet dit ook nog in de nieuwsbrief 'gepropt' worden met behulp van PagePlus. Daar gaat ook nog behoorlijk wat tijd in zitten omdat je eindeloos aan het schuiven bent met foto's en tekst om er iets moois van te maken. Over het algemeen is het wel een paar avonden 'zweeten' om alles af te ronden. Daarna moet de nieuwsbrief nog geprint, geniet en opgestuurd worden. Kortom... het lijkt allemaal zo simpel die paar velletjes, maar het kost elke keer behoorlijk veel tijd en moeite om de nieuwsbrief twee keer per jaar uit te brengen. Waarvan acte!

[Jan Nieuwenhuis]

boordschutters zijn bij Harlingen aangespoeld en liggen daar begraven. Jan Nieuwenhuis vond vervolgens in Australië meer informatie over de familie, waaruit bleek dat hij 9 broers en zusters had en dat hun ouders in 1969 en 1970 al waren overleden. Een vriend van mij, Richard Trigwell in Australië, zou op zoek gaan naar deze familie, maar door ziekte en zijn overlijden in juni van dit jaar, is hier helaas niets van terecht gekomen.

In oktober van dit jaar werd het museum echter benaderd door een Australische journaliste, Pamela Harrison, die vroeg of wij informatie hadden over Russell Trigwell (oom van Richard Trigwell), een Australische vlieger die ook nog steeds is vermist. Nu hebben we in het museum een vitrine ingericht over de bemanning van de Lancaster W4894 GT-T, het toestel van Trigwell, en ik kon haar dus direct helpen aan informatie. Bij het opsturen van de gegevens kwam bij mij het idee op dat zij ons misschien wel zou kunnen helpen met het zoeken naar de familie Moran.

Bekend was nl. dat James F. Moran in Kalgoorlie, West-Australië was geboren, in de buurt van de woonplaats van Pamela Harrison. Zij reageerde enthousiast en stuurde al na drie dagen het bericht dat ze de familie had gevonden in de plaats Wagin, waar ze al jaren een hotel runnen. Van de 9 kinderen Moran waren er nog 2 in leven en die waren zeer verrast te horen dat er na 67 jaar nog iets gevonden was met betrekking tot hun omgekomen broer.

Op verzoek van de familie is het etuitje met inhoud naar Australië verstuurd en de familie op hun beurt stuurde een foto waarop James F. Moran (rechtsboven op de foto) met vier man van zijn crew staat.

Het "etuitje van Moran"

In de nieuwsbrief van mei 2009 staat een verhaal over een kunstleren etuitje, waar ik nog even op terug wil komen.

Nog even een korte terugblik...

Ik kreeg in 2009 van Dirk Slik een etuitje wat zijn vader op de dijk bij Oudeschild had gevonden, met daarin een kaartje waarop de naam J.F. Moran 415168 RAAF stond. Uit onderzoek bleek dat J.F. (James Francisco) Moran de piloot was van de Halifax LV781 HD-H die op 20 februari 1944 is neergestort in de Waddenzee bij Harlingen. Hij is tot op de dag van vandaag nog steeds geregistreerd als MIA (Missing In Action) evenals vier andere bemanningsleden. Alleen de twee



Inmiddels is er uitgebreid aandacht geschonken aan het "etuitje van Moran" in de lokale Australische media, waaronder artikelen in kranten en een kort verslag op televisie.

[Bram van Dijk]

Een ooggetuigeverslag!

Vliegveld De Vlijt is gedurende de Tweede Wereldoorlog vele malen door vliegtuigen beschoten en gebombardeerd. Zo werd het veld op 25 augustus 1940 verrast door een aanval van één enkele Bristol Blenheim. Doel van de aanval was de grote hangaar, die kort voor de oorlog voor de LVA (Luchtvaart Afdeling) was gebouwd. Mijn grootouders, de familie C. van Leeuwen, woonden in een huisje (huidig adres Postweg 63) vlak bij deze hangaar. Enkele jaren geleden heeft mijn oom, Joop van Leeuwen, een ooggetuigeverslag van deze gebeurtenis aan mij geschreven. Hier zijn verhaal:

Het vliegtuig was een Blenheim en vloog vanaf de Cocksdoorp richting hangaar. Het was zo'n beetje elf uur want mijn moeder had het eten op het vuur staan en wilde daarom niet het huis verlaten om dekking te zoeken. Ik denk dat jouw moeder samen met Kees en Jan [broers] in de "schuilkamer" (een gat in de grond met een blikken plaat er overheen) kropen. Vader, Trijn [zuster] en ik pakten de fiets en gingen richting Jo Flens, waar we op de weg bleven staan. Mijn vader zei: "dat is ver genoeg". Dus niet helemaal...Hij kwam naar beneden en we zagen de "eieren" vallen; vier stuks, waarvan de eerste de deuren van de hangaar raakte en de tweede opstuitte van de schoolweg en in de vlierbomen naast de school bleef hangen zonder te ontploffen. De derde vernielde Bram Lagerveld's huis [huidig adres



Het laden van 250 lb. bommen in een Bristol Blenheim

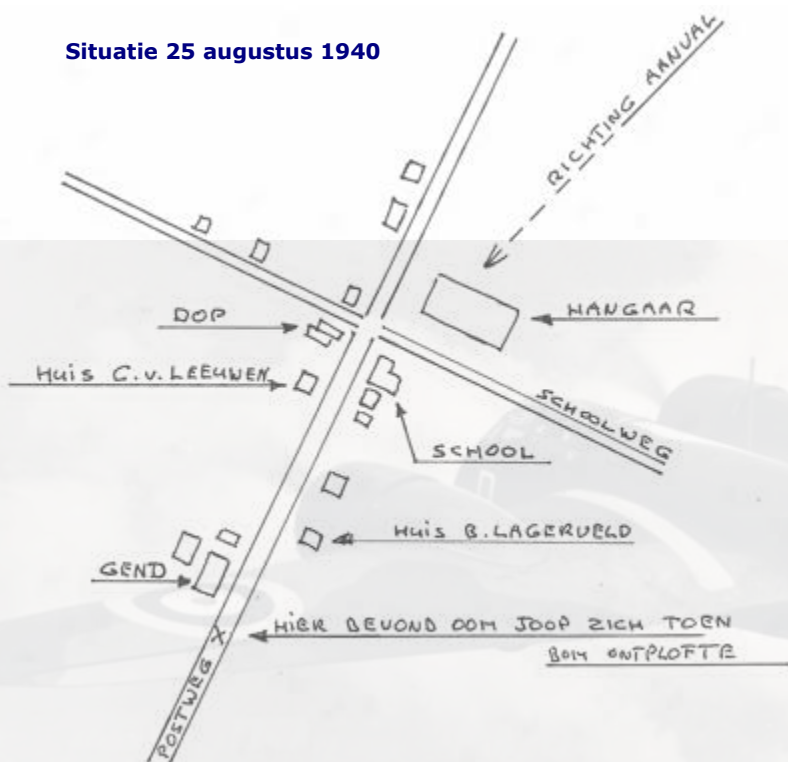
Postweg 58] en de vierde kwam terecht tussen de schuren van Jo Flens [Hoeve Gend], stuitte op van de mestplaat, vloog over de sloot en rolde op het weiland van Piet de Wit, juist waar wij op de weg stonden. Het was een gele bom met een zwarte band er omheen. Opa en Trijn doken in de slootkant maar ik stond nog op de weg met mijn fiets in de hand toen dat ding ontplofte. Ik kreeg een hele lading zand over me heen en de schuren van Jo Flens zaten vol scherven en ook waren er veel gebroken ramen.

Het is duidelijk dat het veel te gevaarlijk was om dicht bij het vliegveld te blijven wonen. Korte tijd later verhuisde de familie Van Leeuwen naar een veiligere plaats. Dit was maar goed ook want bij een latere bomaanval moest "het hoekie" (zo werd de bebouwing rond het kruispunt vroeger genoemd) het opnieuw ontgelden. Weer mijn oom:

De tweede keer zaten we op school in Midden-Eierland. Het was een donkere dag, maar we hoorden ze toch wel. Deze misten het doel echter helemaal. Twee bommen vielen op het huisje van Dop [nu Muyweg 40] en twee bommen vielen in onze tuin, aan beide zijden van de aardappelkuil. De aardappelen lagen verspreid over het hele "hoekie", zelfs achter de school. We vonden misschien de helft terug en dat was onze wintervoorraad!

De Bristol Blenheim was een lichte tweemotorige Engelse bommenwerper, waarvan het bommenruim vier bommen van 250 lb. kon bevatten. We kunnen er dan ook vrijwel zeker van uitgaan dat de betreffende Blenheim die dag vier van deze bommen heeft afgegooid. Het betrof de 250 lb. GP (General Purpose) bom met een gewicht van ongeveer 112 kg. Deze bommen waren gemaakt van gegoten of gesmeed staal en inderdaad in het begin van de oorlog meestal geel van kleur (zie foto rechtsboven op deze pagina).

Situatie 25 augustus 1940





Wanneer bommen vanaf geringe hoogte worden afgeworpen, zijn ze meestal voorzien van ontstekers met een zekere tijdsvertraging om te voorkomen dat het vliegtuig door scherven van zijn eigen bom wordt geraakt. Uit het verslag van oom Joop valt op te maken dat ook in dit geval de bommen voorzien waren van dergelijke ontstekers.

Hans Nauta schreef eerder in de nieuwsbrief over deze bomaanval: "Het betrof een Blenheim van 114 Squadron, met als doel Hannover en als alternatief doel De Vlijt. De bemanning rapporteerde: *dispersal area, hangar and administration building behind the hangar hit*. De inschattingen waren nogal aan de optimistische kant want de schade werd door de Duitse Luftwaffe gerapporteerd als: *Fliegerhorst Texel. An einer Halle Tor und Fenster beschädigt*.

Oom Joop is na de oorlog naar Canada geëmigreerd en woont net buiten Toronto.

[Ben Gieze - Tel. 0222 315453 - gieze207@planet.nl]

Bronnen:

- Brief van J. van Leeuwen aan B.Gieze voorjaar 2007.
- Nauta, Hans, 'Bommen op Texel(I)', in: LOMT Nieuwsbrief, Jaargang 7, Nr. 2, (november 2009).

Marokkanen begraven op Texel

Tijdens de Tweede Wereldoorlog zijn er twee Marokkanen begraven geweest op het eiland, Moktar ben Djillati en Ahmed ben Laski. Van Djillati is bekend dat hij de rang van Sergeant had en behoorde tot het 4e R.T.M. (Regiment de Tirailleurs Marocain), een Frans/Marokkaans infanterie regiment. Zijn lichaam spoelde aan op 23 juli 1940 bij paal 24 en kort daarna is hij Den Burg begraven. Na de oorlog, althans voor 1950, is hij herbegraven in graf H-3-2 op de Franse militaire begraafplaats aan de Kitskinderscheweg in Kappelle, Zeeland.

Van Laski is vrijwel niets bekend en het is niet eens helemaal zeker of hij de Marokkaanse nationaliteit had. Zijn lichaam is gevonden in het Eierlandse Gat op 23 juli 1940, en ook hij is herbegraven in Kappelle, in graf H-3-3.

Het is niet helemaal duidelijk waar beide militairen zijn gesneuveld, maar het zou kunnen dat ze zijn omgekomen voor de kust van Kappelle. Een Frans infanterie regiment, met daarin een Marokkaans onderdeel, vocht op 16 mei op Nederlandse



De graven van beide Marokkanen op de begraafplaats van Kapelle in Zeeland

bodem bij Kapelle voor de verdediging van Zuid-Beveland en Walcheren. Zeeland deed op dat moment '(nog) niet mee' met de algehele Nederlandse kapitulatie van 14 mei 1940.

Het kan ook zijn dat beide zijn omgekomen tijdens de 'evacuatie van Duinkerke(n)', een militaire operatie in de omgeving van de Noord-Franse stad Duinkerke(n) tussen 27 mei en 4 juni 1940. Van het Britse expeditieleger wisten 218.226 man, samen met 123.095 Fransen, een Duitse omsingeling te ontvluchten naar Engeland tijdens de 'Slag om Frankrijk'.

[Jan Nieuwenhuis]

In de Tweede Wereldoorlog op zee omgekomen Texelaars

Naast de vele Texelaars die in de Tweede Wereldoorlog op Texel zijn omgekomen zijn er drie niet teruggekeerd van missies op zee buiten de Nederlandse landsgrenzen; Ze zijn nog steeds vermist!

Piet van der Werf

- De 21 jarige Piet van der Werf diende als matroos 2e klasse bij de Koninklijke Marine en is na de Duitse bezetting in Engeland terechtgekomen. Hij was ingedeeld bij de bemanning van de onderzeeboot O22 maar deze bevond zich op 10 mei 1940 nog in de afbouwfase. Het is ons ook niet bekend of Van der Werf meteen al als be-



manningslid aan boord was toen de onderzeeër naar Engeland vertrok. De O22 vertrok samen met de O21 op 10 mei 1940, ongewapend en onder bescherming van het bewakingsvaartuig BV37 (sleepboot 'De Schelde'), vanuit Vlissingen naar de Downs bij Portsmouth in Engeland. Na de val van Frankrijk was het echter in Portsmouth niet meer veilig en vestigde de Nederlandse onderzeedienst zich in het Schotse Dundee vanwaar het patrouilles ging uitvoeren op de Noordzee en langs de Noorse kust.



De O22 werd verder afgebouwd en bewapend en heeft vanuit Dundee nog 5 operaties uitgevoerd. Op 11 november 1940 is Piet van der Werf als vermist opgegeven toen de O22 niet meer terug kwam van een patrouilletocht. Omdat er uit Duitse bronnen niets blijkt van het tot zinken brengen van een onderzeeër werd vermoed dat deze op een mijn was gelopen. Aan boord bevonden zich 43 Nederlanders en 3 Engelsen. Er kwam wat meer duidelijkheid over het lot van de onderzeeër in 1993... Bij het zoeken naar olie en gas in de Noordzeebodem, stuitte men op een onbekend wrak wat bij nader onderzoek de O22 bleek te zijn. Het wrak bevindt zich op 40 mijl ten zuidwesten van de Noorse kust in positie 57°55'N - 05°31'O op een diepte van 180 meter.

Sieme Jan Dogger



- Sieme Jan Dogger uit Oost was aangemonsterd op de Groningse coaster "Eban". Het schip was als gevolg van de Duitse inval in mei 1940 genoodzaakt Kieldrecht in België te verlaten. Via vele omwegen wist een deel van de bemanning van de "Eban", waaronder

Dogger, Engeland te bereiken. Het LOMT heeft van de familie Dogger inzage gekregen in verschillende brieven van de Groningse rederij en brieven van het Rode Kruis. Hierin verteld hij onder andere aan zijn ouders dat hij veilig in Engeland is aangekomen.

Hij trouwt op 11 april 1942 met de Engelse Margaret Watson en in een brief van maart 1943 verteld hij begin december vader te worden. De volgende Rode Kruis brief van Margaret in januari 1944 vermeldt het droeve nieuws dat Sieme Jan

op 19 december op 26-jarige leeftijd is overleden. Hij liet in Engeland zijn vrouw Margaret en dochtertje Percy achter. Wat is hier gebeurd? Na onderzoek kwam vast te staan dat Sieme Jan Dogger als motordrijver voer op de Groningse coaster "Prinses Irene". Dit schip was op 19 december 1943 op weg van Glasgow naar Liverpool. Tijdens dichte mist is de coaster in de Ierse Zee, op 10 mijl west van de Mull of Galloway, in aanvaring gekomen met het Amerikaanse Libertyschip SS "Leonidas Polk", waarna het is gezonken. 10 bemanningsleden kwamen hierbij om het leven waaronder Sieme Jan Dogger die als vermist is opgegeven. Één opvarende, een Britse kanonnier kon worden gered.

Harm Smit

- Harm Smit, geboren op 10 april 1921, diende tijdens de Tweede Wereldoorlog als matroos 2e klasse bij de Koninklijke Marine. Hij bevond zich tijdens de Japanse inval in december 1941 in Nederlands-Indië.



We weten van hem dat hij tijdens de slag in de Javazee op de Hr Ms "De Ruyter" voer.

Op 27 februari 1942 in de namiddag, vertrok een grote aanvalsvloot onder aanvoering van de Schout bij nacht Karel Doorman uit de haven van Soerabaja. De vloot bestond naast Nederlandse, uit Engelse, Australische en Amerikaanse kruisers en torpedojagers. Er was een melding binnen gekomen van een patrouillevliegtuig dat er een Japanse aanvalsmacht op komst was. Deze bleek naast een konvooi, te bestaan uit 2 zware kruisers, 2 lichte kruisers en 14 torpedobootjagers. In de avond en nacht begon het gevecht al op zeer grote afstand waarbij de Japanners in tegenstelling tot de geallieerden al verschillende treffers konden plaatsen waardoor veel schade werd aangericht. Na middernacht werd eerst "De Java" en daarna de "De Ruyter" door torpedo's getroffen. Beide schepen zonken in de nacht van 27 op 28 februari 1942 in positie 06°11'Z, 112°08'O. Alleen al de ondergang van de "De Ruyter" kostte aan 344 van de 500 opvarenden het leven, waaronder Harm Smit.

Naschrift: Bij al deze drie families is het vermist zijn altijd moeilijk bespreekbaar geweest en zelfs de volgende generatie kan het nog steeds niet goed plaatsen. Wij zullen als LOMT een herdenkingsbord samenstellen wat in ons museum een blijvende plaats zal krijgen.

[Bram van Dijk]



Albert Plesman

- Geboren in Den Haag op 7 september 1889 als zoon van Johan Cornelis Plesman, eierhandelaar, en Hendrika van Wessel. Hij trouwde op 27 december 1917 met Susanna Jacoba van Eijk, dochter van een kaasfabrikant in Gouda. Zij kregen een dochter en drie zoons: Pia, Hans, Jan, Albert jr.

Albert kwam uit een eenvoudig, protestants (Ned. Herv.) middenstandsgezin van zeven kinderen. Zijn vader was een hardwerkend, oprecht, maar streng en driftig man; zijn moeder een zachtaardige vrouw, van wie hij veel hield. Hij doorliep de HBS in Den Haag, waar hij zich ontpopte als een goed rekenaar met belangstelling voor natuurkunde en sport. Met het HBS-diploma op zak gaf hij zich op bij de Alkmaarse Cadettenschool voor opleiding bij het Koninklijk Nederlandsch-Indisch Leger (KNIL), doch hij kwam na selectie in de infanterieopleiding voor het Nederlandse leger. In augustus 1911 werd hij als 2e luitenant beëdigd en bij het Regiment Infanterie in Amersfoort ingedeeld. Op aanbeveling van zijn commandant gelukte het hem bij de waarnemerscursus van de Luchtvaart Afdeling (LVA) op Soesterberg te worden gedetacheerd. In april 1917 werd hij als leerling-vlieger definitief naar Soesterberg overgeplaatst.

Na de Eerste Wereldoorlog was hij mede-organisator van de ELTA, de Eerste Luchtvaart Tentoonstelling Amsterdam. Deze werd gehouden van 1 augustus tot 15 september 1919 en voor deze gelegenheid waren expositiehallen gebouwd, die na het evenement in gebruik werden genomen door Anthony Fokker.

Al deze activiteiten leidden op 7 oktober 1919 tot de oprichting van de N.V. Koninklijke Luchtvaart Maatschappij voor Nederland en Koloniën (KLM), waarvan Plesman eerst administrateur en later directeur werd, en die hij tot een bloeiend bedrijf maakte. Na de Tweede Wereldoorlog werd Plesman benoemd tot president-directeur van de KLM.

Hij heeft in zijn leven enkele tragische tegenslagen gekend... Twee van zijn zoons vonden de dood tijdens de uitoefening van hun vak als piloot:

Hans Plesman (1918-1949) maakte als reserve luitenant in de meidagen van 1940 de meeste operationele vliegreizen in een Fokker D.XXI. Hij verongelukte als KLM-gezagvoerder van de Lockheed Constellation "Roermond" op 23 juni 1949 in zee bij Bari, Italië.



Jan Leendert Plesman (1919-1944) werd Engelandvaarder en werd wel 'De Vliegende Hollander' genoemd: hij vluchtte in 1940 met zijn vriend, tweede luitenant bij de LVA Geert Overgaauw, per fiets via België, Frankrijk en Spanje naar Portugal. Van daar vlogen zij in augustus 1941 met een Douglas DC-3 naar Engeland, waar hij Spitfire-piloot werd. Op vrijdag 1 september 1944 werd hij in zijn Spitfire van het 322 Dutch Squadron RAF door de Luftwaffe neergeschoten, waarschijnlijk ten noordoosten van Saint Omer in Frankrijk. Zijn lichaam is nooit teruggevonden.

Albert Plesman overleed op 31 december 1953 in zijn geboorteplaats, Den Haag...

[Bronnen: Wikipedia, Biografisch Woordenboek van Ned.]

[Jan Nieuwenhuis]

Schenken en in bruikleen afgegeven spullen

- 19/05 Minutiekist en oliekan [Ben Polman]
- 19/05 Huls van kogel uit de Blenheim mitrailleur [Rien de Bruin]
- 28/06 Behuizing Duitse veldradio en Engelse Morsesleutel [P.C. Bonne]
- 15/07 Boek Gevleugeld verleden (Ab A Jansen) [Karin Keyser-Daelder]
- 21/07 Twee bewerkte granaathulzen [Gelein Jansen]
- 05/08 Boek no 52 Tragedie op Texel+ brief en Kranten. [Marco Ellen]
- 24/08 2 Bajonetten, gasmasker en Duitse documentenmap [Frits Koorn]
- 27/08 Distributiekarten [Marten Zijm]
- 01/09 Ticket KLM rondvlucht 1937 [Fam. Winder]
- 06/09 Handdoeken en Speldjes KLM [Ellerie]
- 14/09 Draagspeld van vliegtuigglas [Mevr. Vlaming-Troost]
- 14/09 Aardewerk potjes en KLM bestekken [Anneke Dijk-Bakker]
- 28/09 Identificatieplaatje Georgiër [Gerard Witte]
- 29/09 Plunjezak Kon. Marine van C. Groenhof sr uit 1919 [Paula Groenhof]
- 12/10 Herinneringspen KLM 35 [Ingrid Hageman]
- 20/10 Drie Fokkermodellen in bruikleen [Henry Fraterman]
- 20/10 Doos met boeken [Jan Boon (Nioz)]
- 28/11 Algemeen Handelsblad 1944 [Rob van Oortmerssem]
- ../.. Koffer met vliegtuigmodellen [C.J. de Jong]
- ../.. Onderdelen Whitley V Z 9141 [Nico Roeper]
- ../.. Patroonhouder [M. Broersma]

Opm. Mochten we iemand onbedoeld zijn vergeten, geef dit dan even door zodat we er melding van kunnen maken in de volgende nieuwsbrief.



LOMT

Donateur worden

Ondergetekende

Naam:

Adres:

Postcode: Woonplaats:

Telefoon:

E-mail:

wil graag de activiteiten van het Luchtvaart- en Oorlogsmuseum Texel (LOMT) ondersteunen met een jaarlijkse donatie van:

€ (minimum bedrag 15.-)

en verzoekt hem/haar daarvoor jaarlijks een herinnering te sturen.

..... (datum)

Handtekening

De donateur

- Steunt de activiteiten van het museum en stelt de (onbetaalde) vrijwilligers in staat de collectie in stand te houden, verder uit te breiden en te verbeteren.
- Heeft doorlopend gratis toegang tot het museum
- Ontvangt twee keer per jaar, rond de maanden mei en november, de museum nieuwsbrief

Formulier opsturen naar:

Luchtvaart- en Oorlogsmuseum Texel, Postweg 126, 1795 JS De Cocksdorp

Dit formulier is te downloaden via Internet: <http://www.lomt.nl/pdf/donatie.pdf>