



LOMT

Jaargang 20 - Nr. 2
december 2022

Nieuwsbrief



UIT HET ARCHIEF

No 214284
34
Organisation Todt
Einsatzgruppe Hansa
Einsatz Holland
Bauleitung

Vor- u. Zuname: G. Hin
Geurtsdatum: 18-4-12
Wohnort: Texel

12/100

Woche vom		bis		
Tag	gear- beitet	Zahlg.	Verpflegung	
			Warm	Kalt
So				
Mo				
Die				
Mi				
Do				
Fr				
Sa				

Tag	gear- beitet	Zahlg.	Verpflegung	
			Warm	Kalt
So				
Mo				
Die				
Mi				
Do				
Fr				
Sa				

Tag	gear- beitet	Zahlg.	Verpflegung	
			Warm	Kalt
So				
Mo				
Die				
Mi				
Do				
Fr				
Sa				

Tag	gear- beitet	Zahlg.	Verpflegung	
			Warm	Kalt
So				
Mo				
Die				
Mi				
Do				
Fr				
Sa				

Document voor G. Hin, geboren 18 april 1912 en wonende te Texel, van de Duitse *Organisation Todt* (*Einsatz Holland - Einsatzgruppe Hansa*).

De *Organisation Todt* (O.T.) was een Duitse bouwmaatschappij in de jaren 1938-1945 en was genoemd naar de oprichter, Fritz Todt.

[De in 1891 geboren Todt komt op 8 februari 1942 om het leven bij een vliegtuigongeluk in de buurt van Rastenburg (Oost-Pruisen)]

De O.T. was een Duitse overheidsorganisatie, en in het begin van haar bestaan, onderdeel van het Duitse Ministerie voor Bewapening en Munitie. Er werd door de O.T. onder andere leiding gegeven aan de bouw van grote projecten zoals de Atlantikwall, waar op vrijwillige basis en in het kader van de *Arbeitseinsatz*, mensen aan het werk werden gezet voor de bouw van onder andere bunkers, kustversterkingen en wegen. [Bron document: Frits Witte, De Waal- Collectie: LOMT]

INHOUDSOPGAVE

Opgeknapt met gekaapte kap	5
Herinneringen	7
De winter van '63	8
'Johnny' Johnson	10
Koud hè	11
De zoektocht naar Halifax LV781	13
Anouschka	16
In memoriam	16

Foto voorpagina:

21 juli 2006 - Wrakstukken in de Waddenzee van een neergestorte F-16. Het toestel, afkomstig van vliegbasis Volkel, was bezig met schietoefeningen op de Vliehors.

De piloot wist zichzelf met een schietstoel in veiligheid te brengen en werd opgepikt door een helikopter van de luchtmacht.

[Foto: Cees van der Star]

Bij het samenstellen van deze publicatie is de grootste zorg besteed aan de juistheid van de opgenomen informatie. De samensteller/redacteuren en het Luchtvaart- en OorlogsMuseum Texel kunnen echter niet verantwoordelijk worden gehouden voor enige onjuist verstrekte informatie via deze nieuwsbrief.

Voorzitter:

- Ben Daalder

Secretaris:

- Maarten Mulder

Penningmeester:

- Jan van Schie

Overige bestuursleden:

- Kees Groenewoud

Nieuwsbrief**Samenstelling/vormgeving:**

- Jan Nieuwenhuis

Met medewerking van:

- Ben Daalder
- Ben Gieze
- Bob Dros
- Bram van Dijk
- Henk van Rooyen f.l.a.p.
- Piet Standaard

Museum adres:

Texel International Airport
Postweg 126
1795 JS De Cocksdorp

Tel. 0222-311689
Internet: www.lomt.nl
E-mail: info@lomt.nl
Twitter: [LOMTexel](https://twitter.com/LOMTexel)
Facebook: [museumLOMT](https://www.facebook.com/museumLOMT)



Voorwoord

Aan het einde van het jaar is het traditie om even achterom te kijken...

Na de perikelen van corona waren er bij de start van het afgelopen seizoen geen beperkende maatregelen meer en kon het museum op 6 april haar deuren weer openen.

Met enthousiasme zijn wij gestart en vanaf het begin was de belangstelling voor ons museum goed te noemen. Vrij snel werden er al dagrecords gebroken, wat voor bestuur en vrijwilligers uiteraard een mooie opsteker was. Het is dan ook fijn om vast stellen dat de waardering en interesse in het LOMT zo groot blijft.

Bestuur en vrijwilligers hebben zich dan ook nogal wat moeite getroost om het museum up-to-date en voldoende interessant te houden voor de bezoekers.

Wij zitten dan ook niet stil en er worden inmiddels serieuze plannen uitgewerkt die de gebouwen van het museum er wat fraaier uit moeten gaan laten zien. Dit is enerzijds ingegeven door noodzakelijk onderhoud aan de gebouwen en anderzijds om het een en ander een wat meer professionele uitstraling te geven.

De plannen voor het aanbrengen van een geheel nieuwe façade aan de voorkant van het museum was dan ook al in een vergevorderd stadium. De daarbij behorende begroting was aanvankelijk te realiseren binnen de spelregels van een verantwoorde financiering. Helaas zijn wij echter ingehaald door een aantal externe factoren, zoals een zeer hoge inflatie en aanzienlijke verhogingen van de kosten voor bouwmaterialen, die ons hebben doen besluiten de zaken voor onbepaalde tijd "on hold" te zetten. Wel wordt er gewerkt aan alternatieve plannen in verband met het noodzakelijk onderhoud.

Verder zal na het afronden van de herstructurering van de Postweg het buitenterrein rond het museum een flinke opknappbeurt krijgen. Hierbij zal ook de op- en afrit naar het vliegveld veiliger worden gemaakt en zal het een veel vriendelijker aanzien krijgen. We zitten dus niet stil en blijven actief werken aan inhoud en entree van het LOMT.

Uiteraard is bij deze ook een woord van dank aan alle vrijwilligers op zijn plaats.

Dankzij een geweldige inzet en enthousiasme hebben zij allen weer een uitstekende prestatie geleverd. Het is fijn om van nabij te mogen meemaken wat een goed functionerend team van vrijwilligers, die ook wat voor elkaar over hebben, allemaal presteert en zij verdienen dan ook een grote pluim.

Wij allen kijken weer uit naar de start van het nieuwe seizoen 2023, we gaan er voor en hopen weer veel bezoekers te mogen begroeten.

Ben Daalder (voorzitter)



'In den beginne'... Officiële opening van het museum op 17 mei 1996 door toenmalig burgemeester van Texel, W.L.F.C. van Rappard, hier geflankeerd door Ed de Bruijn (rechts) en Jan Frederici (links).

OPGEKNAPT MET GEKAAPT KAP



Bob Dros

In 1956 zat ik als jochie van 10 op de lagere school van Den Hoorn op Texel. Het luchtvaartvirus had me al te pakken, en dat kwam niet in de laatste plaats door de op vliegveld 'Vlijt' (nu Texel Airport) gestationeerde – civiele - Spitfires, die regelmatig als doelzakslepers met hun rinkelende Merlinmotoren over ons dorp kwamen richting Huisduinen, compleet met een lange sleepkabel en orangerode manche. Ze waren daar sinds 1955.

Het waren de ex H-27, H-28 en H-30 eenzitters en de H-99 dual, omgedoopt tot resp. PH-NFP, PH-NFO, PH-NFR en PH-NFN en fel oranje in de verf gezet.

De firma Schreiner had ze van de LSK overgenomen omdat voor het slepen sterkere vliegtuigen



De oranje gekleurde Spitfires PH-NFR en PH-NFO.
[Foto: Schreiner familiearchief via Bob Rienks(+)]

nodig waren dan de tot dan toe gebruikte Me-108, Sentinel, Vigilant (alle ex Prins Bernhard) en twee Proctors. Ze waren dus met z'n vieren, zodat er in ieder geval steeds één operationeel was.

De Spitfires maakten indruk op me.

Maar in 1957 ging het mis. De een na de andere Spit verongelukte op het eiland en de RLD vaardigde in augustus van dat jaar een vliegverbod uit. Dat merkten we daarna eigenlijk alleen door de Harvards die met hun knerpemde geluid de taak van de Spitfires hadden overgenomen.

In 1958 verhuisden mijn ouders naar Den Burg, waar ik al gauw kennis maakte met Willem Beerling, nog zo'n luchtvaartfan. In de zomer van 1961 waren we, 15 jaar jong, regelmatig te zien op het vliegveld, dat in die tijd werd gerund door havenmeester Marien van Harn (foto), de



rondborstige voorganger van Joop de Bruijn, de opa van de huidige Texel Airport-directeur Mike. Naast dat we rondkeken op het vliegeterrein waar de Spitfires dus al verdwenen waren, vonden we het ook spannend een kijkje te nemen in de geheimzinnige bunkers op het vliegveld die deels nog uit de oorlog stamden. Hoewel Van Harn ons had gewaarschuwd waagden we ons er toch in en liepen we tegen een groot half rond stuk beplating van een vliegtuig op. De oranje kleur verried dat het waarschijnlijk een stuk Spitfire was. We vonden nog een klein stukje oranje aluminium en tot onze verrukking een Spitfire-cockpitkap met oranje frame. De plaat bleek het deksel van de brandstoftank vóór de cockpit te zijn: die vertoonde drie gaten en was deels zwart anti-glare geschilderd. De volgende dag huurden wij een bakfiets en fietsten de 12 kilo-

meter naar het vliegveld om de spullen op te halen. Dat mocht natuurlijk niet, want Van Harn had ons al gezegd dat alles in de bunkers militair eigendom was. Dat gold ook voor de ouderwetse telefoon in de bunker, die ons tot onze schrik direct met 'Den Haag' verbond toen we aan het slingertje draaiden.

'Kom terug, kwajongens!' riep Van Harn ons nog na toen we met de geladen bakfiets als de donder teruggingen naar Den Burg. De buit was binnen, maar wat was van wie? Uiteindelijk kreeg ik de kap en Willem het tankdeksel, dat hij in de tuin gebruikte om compost (!) in te bewaren.

In die tijd ging de tweede jaargang van het luchtvaarttijdschrift Cockpit van start. Ik besloot als prille HBS-er eens iets te schrijven over de vliegtuigen die op Texel te zien waren en meldde Hugo Hooftman enthousiast wat we in de bunker op 'Vlijt' hadden ontdekt. Het stukje kwam in Cockpit!

Na m'n militaire dienstitijd, eind jaren 60, belandde ik in Amsterdam waar ik uiteindelijk psychologie ging studeren en een gezin stichtte. De cockpitkap ging trouw mee, en kreeg in de jaren 70 een plek op de zolder van ons adres in de Burgemeester Tellegenstraat.

In maart 1981, toen onze twee zonen wat groter waren, besloten we mee te doen aan een zeepkistenrace op het Henrick de Keijserplein. Daarvoor moest een zeepkist worden ontworpen en de kinderen bedachten de Speed Spit, die ze zelf ontwierpen en door hun vader lieten bouwen. De cockpitkap werd van zolder gehaald en passend gemaakt op de zeepkist. We wonnen er prijzen mee.

In de tussentijd was Spitfire-expert en Aviodome medewerker Harry van der Meer op zoek naar Spitfire-onderdelen voor zijn restauratieprojecten. Het meest nijpende was een cockpitkap voor de TA-26 'Opa', de op Volkel en in Delfzijl gestalde Spitfire LF.Mk.IXc MJ271 die later als H-53 op Schiphol in de Aviodome terechtkwam. Harry had zowat de hele wereld afgestruind voor zo'n kap en had uiteindelijk besloten er de Supermarine-mal voor te gebruiken.

De kap werd van een frame voorzien door leerlingen van de Anthony Fokkerschool, maar bleek niet te passen omdat de mal van een PR.IX-kap gebruikt was die iets afwijkt. Wat nu? Harry moest weer op zoek naar een originele kap. Hij wist dat alle op Texel gestationeerde Spitfires waren verschroot, en had er dus een hard hoofd

in daar nog iets te vinden. Hij besloot - een lumineus idee! - al die jongensbriefjes aan Cockpit nog eens goed door te spitten. Hooftman kwam door deze ijverige Cockpit-jeugd aan soms bijzondere informatie over luchtmachtzaken, iets wat Harry tot dit idee zal hebben gebracht. In het Luchtmachtnummer van augustus 1961 kwam hij zowaar mijn briefje aan Hugo Hooftman tegen waarin ik melding had gemaakt van de Spitfire-onderdelen in de bunker. Zonder te weten dat we het spul hadden meegenomen en zonder te weten dat het o.a. om een cockpitkap ging, begon hij half jaren 70 een zoektocht naar een zekere Bob Dros, die er stellig iets over zou weten. Hij had geen idee waar ik op dat moment uithing. In Amsterdam had ik, na mijn verhuizing, veel op kamers gewoond en een groot aantal adressen versleten, waardoor het tot 1981 duurde voordat Harry mijn woonadres had achterhaald.

Op een stralende voorjaarsdag stond hij dan bij me op de stoep, waar zojuist twee enthousiaste jongetjes Dros voorbij scheurden met de zeepkist.



'Daar gaat...daar gaat...daar gaat...!' stamelde Harry, een hartverzakking nabij. En tegen mij: 'Weet je wel wat dit is... dat is... dat moet....' Mijn verbazing was natuurlijk ook groot dat hij überhaupt wist dat er Spitfire-onderdelen in Amsterdam gezocht moest worden. Harry wilde de kap hebben. Logisch, gezien zijn uitputtende zoektocht. Maar ik was het eigenlijk

niet van plan. Het was mijn trofee! Harry bood in ruil de 'misfitkap' uit Engeland aan, die zeker wel op de zeepkist van mijn kroost zou passen. Dat argument, en het feit dat de kap de mooie H-53 in de Aviodome op Schiphol zou sieren, haalde me over de streep. En trouwens, wàs het wel mijn kap?

Bij het 'passen' nam Harry me mee, zette de kap op de kaploze H-53 en mij in de cockpit. Toen nam hij twee polaroid foto's. Die zijn bewaard gebleven.

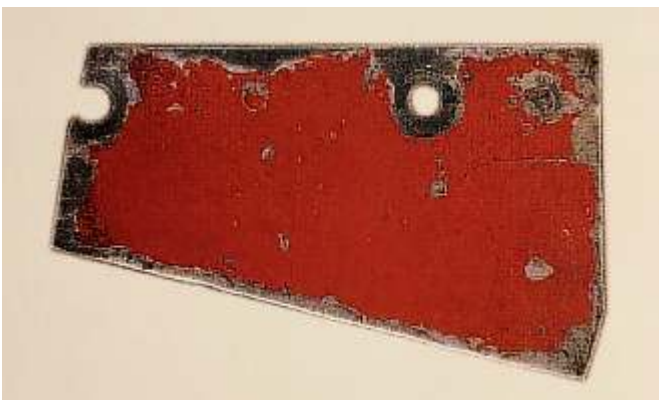
De kap, met het ontkoppelingsmechanisme en gele trekbal er nog aan, kreeg na de restauratie de kleur van de H-53 van het museum. De Spit is daar lang tentoongesteld geweest, werd uiteindelijk, mét de Texelse kap, naar Engeland verkocht en overgedragen aan de nieuwe eigenaar Matt Jones. Het toestel, met de nieuwe registratie G-IRTY, heeft daar een flinke overhaul gekregen en vliegklaar gemaakt, maar we kunnen niet goed nagaan of de kap erop gebleven is. De laatste berichten zijn dat MJ271 een nieuwe Deense eigenaar heeft.

Zo verging het dan die oude oorlogsveteraan MJ271, ex-RAF 132 en 401 Sq., ex-LSK H-8 en 3W-8 322 Sq., ex-Aviadome H-53 met de cockpitkap van (vermoedelijk) de ex-Schreiner PH-NFR, MJ828, ex-LSK H-30 en 3W-2.

Het tankdeksel met het merkteken BS147 van de dual PH-NFN ging ook naar Harry, die er goede zaken mee deed in Engeland.

Het losse stukje beplating is nu nog het enige originele stukje oranje Spitfire dat over is.

Het moet maar eens ingelijst naar het Luchtvaart- en Oorlogsmuseum op Texel.



Het laatste nog overgebleven stukje oranje Spitfire

[Dit artikel is eerder verschenen in het blad 'All Clear' van de KNVvL, jaargang 13, najaar 2022, nummer 54, met dank aan Harry van der Meer, René Demets en Jan Nieuwenhuis]

Herinneringen

© Henk van Rooyen f.l.a.p

Er kwamen nogal wat 'klanten' de trap op naar het 'zenuwcentrum' van het vliegveld. Niet alleen om hun landingsgeld te betalen, maar ook voor een praatje. Dat waren niet alleen jongelui die een carrière bij de grote luchtvaart nastreefden, maar ook 'gewone' mensen, die naast hun werk de vliegerij als hun ultieme passie beleefden.



In het "zenuwcentrum" rond 1990.

Op de foto Ed de Bruijn (L) en Nico Mulder.

Daar zaten - soms ongemerkt - ook nogal wat BN'ers bij. Zo kom ik een keer na een klusje op het veld boven en er staan een mij onbekende man en vrouw met Ed te praten. Ik geef een hand en zeg netjes goedendag. Nadat ze weer zijn afgedaald om een versnapering in het restaurant te gaan halen, vraagt Ed: "Ken je die mevrouw niet?" Ik moest het antwoord schuldig blijven, maar het bleek Cilly Dartell te zijn, presentatrice bij SBS 6. Nou hadden wij op Texel alleen maar de zenders Nederland 1,2 en 3, dus was zij voor mij onbekend. Net zoals haar man Jan Cocheret, die ik later wel beter zou leren kennen.

Een graag gezien gast was bijvoorbeeld ook professor Smalhout, die met enige regelmaat vanaf Hilversum richting Texel vloog. Ik herinner mij dat hij ooit Tineke Verburg als passagier mee had. Ik vond haar mooier dan op de buis. Dan was er de luchtvaartgek Leo van der Goot, die later mét Jan Cocheret als spreekstalmeester optrad tijdens de ongeëvenaarde Texel Airshows. Een paar apart!

Andere BN'ers die Texel aandeden waren Stanley Menzo, destijds keeper bij Ajax en ook Jan Tuijp, basgitarist bij de Volendammer band BZN, die niet alleen de bassnaren liet trillen, maar ook met een vlieghandje behept, het tot instructeur schopte en zijn eigen toestellen aanschafte.

Karel van de Graaf met ooit een eigen talkshow was ook sportvlieger en bleef nog wel eens een nachtje op Texel over. Dat het in de winter behoorlijk nat kan zijn in de Slufter heeft hij proefondervindelijk ervaren. De keer daarna liet hij (naast onze terreinwagen) ook mijn laarzen om een rondje Slufter te doen. Kunstenaars Marte Röling hanteerde ook de stuurknuppel. Zij had door haar werk een goede band met de Luchtmacht en derhalve ook een Starfighter in haar tuin (hoezo vriendjespolitiek?). Nou hadden wij ook zo'n schitterende vliegende kogel op het veld staan en ik heb haar een keer geportretteerd vóór onze F 104 om te suggereren dat zij met 'haar' Starfighter naar Texel zou zijn gevlogen.

Het is bekend dat de tot het Koninklijk Huis behorende dames en heren ook niet afwijzend stonden en staan tegenover de luchtvaart. In een oud filmpje zien we bijvoorbeeld Koningin Juliana uit een Alouette III stappen, terwijl zij



16 mei 1987: Prins Bernhard stapte uit een Catalina vliegboot tijdens de Fly-in die op het vliegveld Texel werd gehouden ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van de luchthaven en het eerste lustrum van de Dutch Dakota Association (DDA). [Foto collectie: Historische Vereniging Texel]

wordt begroet door havenmeester Joop de Bruijn, vader van Ed en opa van Mike en Stephanie. In 1987, het eerste jaar dat ik als rechterhand van Ed fungeerde, was Prins Bernard gast bij het verjaardagsfeest van de Dutch Dakota Association, dat op ons veld werd gevierd. Het toilet onder de toren was slechts toegankelijk voor hem. Ook zijn kleinzoon Willem-Alexander deed met enige regelmaat ons veld aan. Vergezeld door een stel klerenkasten (beveiligers) en soms een vriend of vriendin. Het was de ongeschreven gewoonte om niet Harry de Graaf te informeren als Alex een tripje Texel deed. Om incognito te blijven bleef hij dan vaak bij ons voor een bak koffie en wij serveerden daar graag een speculaasje bij, die wij het jaar rond in de trommel hadden.

De winter van '63

Ben Gieze

Deze maand is het alweer zestig jaar geleden dat we zo'n strenge winter hadden, dat er een Elfstedentocht (18 januari 1963) gereden kon worden, die gewonnen werd door Regnerus Ignatius Johannes (Reinier) Paping. Het was tot nu toe de laatste keer dat door zo'n barre winter de boottendienst Texel-Den Helder enkele dagen vrijwel stil kwam te liggen.

Vrijdag 18 januari waren er nog mensen vanaf de steiger bij 't Horntje naar Den Helder vertrokken in de overtuiging op zaterdag weer terug naar Texel te kunnen. Hoe anders liep dit! Een anonieme Texelaar vertelt:

Zaterdagmorgen zaten we dus al vroeg in de warme kajuit van de "Dokter Wagemaker" die ons weer huiswaarts zou voeren. Met ons vele militairen met verlof, kottervissers, die hun schepen in de haven van Nieuwediep hadden gemeerd, vrachtwagen chauffeurs, weekendgangers en zelfs een tweetal predikanten, die de barre reis waagden om de Texlaars opnieuw te vermanen. En niet te vergeten onze wakkere Elfstedentochters. Er waren al reizigers aan boord, die ook de nacht op de "Dokter Wagemaker" hadden doorgebracht om er zeker van te zijn de volgende dag niet te laat te zullen komen.

Tot de groep die al op vrijdag aan boord waren behoorden ook de bemanningen van twee Texelse kotters, de TX9 en de TX33, die in Scheveningen lagen.

De zakenman J.P. Eelman uit De Koog gelukte het samen met enkele andere geïnteresseerden om op zondag bij Martin Air Charter (MAC) een "De Havilland Dove", een klein tweemotorig vliegtuig, te charteren. Een deel van de groep die in Den Helder was gestrand, zou misschien mee hebben gekund, doch wist niet dat deze mogelijkheid er was. Inmiddels was het maandag geworden en het was onzeker of er deze dag een poging gewaagd zou worden. De wachtenden waren het meer dan zat en de roep "kunnen wij ook niet per vliegtuig" werd steeds sterker. Cor Drijver van de TX9 nam het voortouw en binnen de kortste keren werd het geregeld en zat iedereen in een touringcar naar Schiphol.

De passagier die gelooft dit ticket te gebruiken is te dienen: de passagier moet schriftelijk aan de vliegbestuurder de voorwaarden van het contract op pagina 2-11.

MARTIN'S AIR CHARTER Schiphol Airport
MARTINS LUCHTVERVOERMAATSCHAPPIJ N.V. Luchthaven Schiphol

PASSENGER TICKET/BAGGAGE CHECK
REIS- EN BAGAGEBIJLET

Mr. BOEKEL

A No 14793

Issued by **MARTIN'S AIR CHARTER N.V.** AIRPORT SCHIPHOL
Subject to the Conditions of Contract on Page 2 + 3 + 11

PASSENGER COUPON		PASSENGER TICKET AND BAGGAGE CHECK		ACRRED STOPPING PLACES (IF ANY)	
PSC.	WT.	VIA CARRIER	FLT. No.	DATE	TIME
		NR	516	21-07-63	
FAGGAGE		GOODS FOR PASSAGE BETWEEN PCINIS OUTLINED BY HEAVY RULE		PLACE AND DATE OF ISSUE OF THIS TICKET	
EXCESS	PAID	FROM		NAME & ADDRESS OF CARRIER IF OTHER THAN MAC	
lbs./kilos	lbs./kilos	TO		AGENTS	
lbs./kilos	lbs./kilos	TO		VALID UNTIL	
FREE BAGGAGE ALLOWANCE		NOT TRANSFERABLE		CARRIAGE hereunder is subject to the rules relating to liability established by the Convention for the Unification of Certain rules relating to International Carriage by Air signed at Warsaw, October 12, 1929, unless such Carriage is not "International Carriage" as defined by said Convention.	
		NAME OF PASSENGER			
		FARE			

Het jongste bemanningslid van de TX33 was de toen piepjonge huidige voorzitter van het LOMT, Ben Daalder.

Die zaterdag probeerde de "Dokter Wagemaker" het Horntje te bereiken doch moest na enkele uren tevergeefs naar Den Helder terugkeren. Onze anonieme bron betreurt het vooral dat het bier opraakt doch leeft weer op als hij verneemt dat "De Dageraad" na heel veel moeite in Den Helder is aangekomen met een voorraad bier! Op zondag probeerde de "TESO" het weer en nu met de sterkere "Dageraad", bijgestaan door de "Hercules", een sleepboot van de Marine. Na enige tijd moest men ook deze poging opgeven daar de "Hercules" problemen kreeg met de koelwateraanvoer.

Ook op Texel waren er mensen die om uiteenlopende redenen maar de vaste wal wilden.



De Dakota (Douglas DC-3) PH-MAA van Martin's Air Charter N.V. (MAC) in de sneeuw. [Foto collectie: Historische Vereniging Texel]

Ondergetekende zat toen op de RHBS. We hadden die maandag te horen gekregen dat we geen Franse les zouden hebben daar de leraar Frans, de heer Boere, niet naar Texel kon komen. Wat een teleurstelling toen we die MAC machine over onze school zagen vliegen en te horen kregen dat de heer Boere aan boord zat!

In deze periode stond er op vliegveld De Kooy wel een Agusta-Bell helikopter van de Marine Luchtvaart Dienst (MLD) stand-by voor zeer dringende redenen. In overleg tussen gemeente, TESO en Marine kon deze ingezet worden, waar ook enkele keren gebruik van is gemaakt. Zo werd de 7-jarige Lody Bremer, die een acute blindedarm ontsteking had, met een MLD helikopter naar Den Helder gebracht.

[Bron: Archief Texelse Courant]



De 7-jarige Lody Bremer wordt op het veld van SV-TEXEL de Augusta Bell AB-204 marinehelikopter ingedragen. Bij de heli staat P. Sibinga Mulder, de toenmalige TESO-directeur.

[Foto: Collectie Lo Bremer, Oosterend]



'Johnny' Johnson

Jan Nieuwenhuis

Op 8 december 2022 overleed in Engeland op 101-jarige leeftijd, George Leonard 'Johnny' Johnson. De meesten zal die naam waarschijnlijk niets zeggen, maar hij was het laatst nog levende bemanningslid van één van de Lancasters die hebben meegedaan aan "Operatie Chastise", een aanval op de Duitse Möhne Dam, Eder Dam en Sorpe Dam die het Ruhrgebied voorzagen van water en elektriciteit.



De aanval werd uitgevoerd op 17 mei 1943 door een speciaal daarvoor opgericht squadron, het RAF 617 squadron, met de toepasselijke naam 'Dambusters'. Johnny Johnson had de rang van Sergeant (is na de oorlog opgeklimmen tot Squadron leader) en vloog mee aan boord van Lancaster ED285 'AJ-T' ("Tommy") als bommenrichter. Zijn mede bemanningsleden waren Pilot Officer D.A. MacLean (navigator); Flight Lieutenant J.C. McCarthy (piloot); Sergeant L. Eaton (boordschutter), Sergeant R. Batson (boordschutter) en Sergeant W.G. Ratcliffe (boordwerktuigkundige). Het doel van de ED285 was, samen met 4 andere Lancasters, de Sorpe Dam. In totaal namen er 19 toestellen deel aan de aanval.

Wat velen wellicht ook niet weten is dat een toestel van het beroemde "Dambuster" Squadron (waarschijnlijk) in de buurt van Texel in de Waddenzee terecht is gekomen. De crashlocatie is echter niet helemaal 100% zeker... De bemanningen van enkele andere "Dambuster" Squadron Lancasters die in de buurt vlogen, gingen er vanuit dat het toestel ten oosten van Vlieland in zee gecrasht was. Enkele vissers zijn er daarentegen van overtuigd dat het toestel veel meer naar het zuiden, ergens tussen het zuiden van Texel en Den Helder is neergestort. Het toestel is geraakt door Duits luchtafweer (Flak) en de vraag is dan ook waar vandaan het toestel is beschoten... Als de eerstgenoemde locatie correct zou zijn, dan is het waarschijnlijk dat het toestel is geraakt door Flak vanaf de zuidpunt van Vlieland. Klopt de tweede locatie dan zou ook het luchtafweer van De Mok of Loodsmansduin het toestel kunnen hebben geraakt.

Koud hè

Piet Standaard

Al jaren vlieg ik samen met Pieter de Vries, de fotograaf, om luchtfoto's van het Waddengebied te maken. Pieter vroeg mij een keer, of het mogelijk was om met een vliegtuig zonder cockpitkap te vliegen, zodat hij gelijktijdig zowel links en rechts foto's van het Waddengebied kon maken.

Ik vertelde hem, dat we konden proberen te vliegen zonder het achtergedeelte van de cockpit van de motorzwever "RF5B Sperber".

Het leek Pieter een geweldig plan.

Toch wilde ik eerst een proefvlucht maken, zonder het achtergedeelte van de cockpitkap.

Met Brendan de Graaf, de zoon van Harry, ook een vlieger bij de Zweefvliegclub, verwijderden we het achtergedeelte van de cockpitkap van de Sperber.

Van belang was, te weten te komen wat het effect was van eventuele wervelingen op de staart van het vliegtuig, die zouden kunnen ontstaan, nu het achtergedeelte van de kap verwijderd was.

Brendan die mij geholpen had de kap te verwijderen, wilde graag mee met de proefvlucht, maar eigenlijk wilde ik de eerste keer liever alleen vliegen zonder de achterkap. Maar hij wist mij te overtuigen, dat ik voor de fotovlucht ook met zijn tweeën zou vliegen en we de proefvlucht ook met zijn tweeën zouden moeten maken. We maakten de proefvlucht met zijn tweeën, met Bredan op de achterste zitplaats.

We taxieden naar het begin van de startbaan om te starten met de Sperber zonder achterkap. Tijdens de start keek ik achterom om te zien hoe Brendan het had.

Hij zat er prinsheerlijk in de luwte van de voor- kap te zwaaien naar de mensen op het terras, alsof hij de koningin zelf was.

De start verliep probleemloos en klommen naar 1500 voet. We vlogen met verschillende snelheden om te kijken wat voor effect dit had op de staart van het vliegtuig. Bij lage snelheden begon de staart te schudden, wat een mogelijk effect zou hebben op de overtreksnelheid van het vliegtuig. De minimale snelheid die we konden vliegen, zonder in de problemen te komen, was zo'n 75 kilometer. Een prima snelheid om foto's te maken! Want tijdens het foto's maken mocht het vliegtuig niet schudden om de foto's scherp te krijgen. De proefvlucht was geslaagd en na de landing hebben we de achterkap weer gemonteerd. Ik informeerde Pieter dat de proefvlucht was geslaagd en als hij er aan toe was we de foto's konden maken. Veertien dagen later belde hij dat hij foto's van zeehonden wilde maken in het Eierlandse gat. Een aantal dagen na het telefoongesprek, was het mooi helder weer, er stond wel een koude noordelijke wind, dus we trokken warme jassen aan tegen de kou en Pieter had nog een wollen muts op gezet. Dus we waren goed voorbereid op de vlucht in de openlucht zonder de achterkap.

Na de start vlogen we naar de zandplaten zuidelijk van de Vliehors, waar de zeehonden meestal op de zandplaten liggen. Toen ik achterom keek



De start van de Sperber zonder achterkap.

zag ik Pieter links en rechts foto's maken van de zeehonden onder ons. Als hij zijn hoofd buiten de voorkap stak om foto's onder ons te maken, kregen we wat wervelingen over de staart van het vliegtuig. Ik keek nogmaals achterom om aan te geven, dat hij beter in de luwte van de voorkap kon blijven. Op het moment dat ik om keek zag ik, zijn wollen muts van zijn hoofd vliegen. Zonder er iets over te zeggen, bleef hij nu wel in de luwte van de voorkap. We maakten nog wat foto's en vlogen daarna terug via de Vliehors, die zich bij laagwater helemaal uitstrekt tot voor de kust van Texel. Na de landing kwam ter sprake, dat de Vliehors zich inmiddels nogal ver langs de kust van Texel uitstreckte en dat het gedeelte van de Vliehors langs de kust van Texel eigenlijk bij de gemeente Texel zou moeten behoren.

We besloten met een bootje naar Vlieland te varen om met een GPS te bepalen of onze waarneming klopte, dat een gedeelte van de Vliehors binnen het gebied van de gemeente Texel viel. De GPS metingen gaven aan, dat het zuidwestelijke gedeelte van de Vliehors daadwerkelijk binnen de gemeente Texel viel. We besloten, dat we als inwoners van Texel, dit gedeelte van de Vliehors moesten annexeren. We regelden, dat we van de gemeente een bord met een paal mochten lenen met de tekst, Gemeente Texel. Omdat er meerdere mensen mee wilden, o.a. van de Texelse Courant, om getuigen te zijn van de annexatie van de Vliehors door de gemeente Texel, gingen we voor de tweede keer, nu met de reddingsboot naar de Vliehors. Nadat er verscheidene foto's waren gemaakt van

het bord, met daarop de tekst Gemeente Texel, klommen we weer aan boord van de reddingsboot voor de terugtocht. Later kreeg de provincie Noord-Holland nog woorden met de provincie Friesland, over waar Vlieland nu eigenlijk bij hoorde, omdat het in een ver verleden ook bij Noord-Holland hoorde.

Bij het naar de reddingsboot waden, had ik bijna geen gevoel meer in mijn benen, zo koud was het zeewater. Er waren verscheidene zeehonden boven water gekomen, om naar ons kijken, wat we daar aan het doen waren. Zeehonden zijn



Een nieuwsgierige zeehond met de muts van Pieter op

van nature erg nieuwsgierig. U gelooft het misschien niet, maar komt er een zeehond met het wollen mutsje van Pieter op zijn hoofd boven water. Blijkbaar was het water voor de zeehond ook erg koud, en roept, "Koud hé"!

Een aantal weken later kreeg ik bezoek van twee inspecteurs van toen nog de Rijksluchtvaartdienst (RLD). Ze hadden gehoord, dat ik zonder achterkap met de Sperber had gevlogen. En dat was niet toegestaan, want dat had eerst berekend moeten worden! Ik gelijk "en waar staat dat dan wel", dat je niet zonder achterkap mag vliegen "en wat bereken je dan wel"? Hier kreeg ik geen antwoord op! Ik deed er nog een schepje boven op, "het prototype van de Fokker F VII vloog voor geen meter, tot Fokker, in een nacht, de romp door de midden zaagde en er een meter tussen lastte". En dat had hij ook niet van te voren berekend! Daarna was het, voor die tijd, het beste vliegtuig ter wereld.

Het is nooit meer goed gekomen tussen de inspecteurs en mij!



De annexatie van de westelijke Vliehors.

De zoektocht naar Halifax LV781

Bram van Dijk

luk of ziekte de dichtstbijzijnde katholieke priester waarschuwen. Dan volgt de naam en adres van priester Mons. K. Neave, Melbourne Hotel, Perth, W.Australië.

Thuis gekomen heb ik eerst gekeken of ik de naam J.F. Moran in mijn archief had staan wat het geval was. Hij was de piloot van

de Halifax III LV781 (466 Squadron) die in de nacht van 19 op 20 februari 1944 was opgestegen voor een grote aanval op Leipzig met 823 vliegtuigen, waarvan er uiteindelijk 78 toestellen verloren zijn gegaan. De Halifax LV781 met vijf bemanningsleden wordt nog steeds vermist, waaronder Moran; Van twee bemanningsleden, de boordschutters Gerald Edwin Brown en Edward Harper, weten we dat zij ongeveer twee maanden na de crash zijn aangespoeld op de Afsluitdijk bij Breezanddijk, en zijn begraven in Harlingen.

We zitten nu nog met de vraag wie de Halifax heeft neergehaald en waar dat precies is gebeurt...

In het boek "Gevleugeld Verleden" van Ab A. Jansen staat op pagina 350 de volgende passage uit het boek 'Harlingen in Oorlogstijd van H.H. Drost': "Om 05.00 u stortte de Halifax LV781 van het 466ste (Australische) Squadron, die om 00.17 uur was opgestegen van de basis Leconfield in Yorkshire, neer in de Waddenzee bij Harlingen. Ze bombardeerden het doel en waren al een eind op de terugweg, toen het noodlot in de vorm van een nachtjager toesloeg".

De Luchtwachtdienst te Harlingen vermeldt: "20 februari 1944 05.00 uur: Vliegtuig komt in het zuiden neer"!

Door dit laatste bericht werden we in eerste instantie op het verkeerde spoor gezet wat betreft de crashlocatie, maar uiteindelijk bleek dat er geen sprake kon zijn van een crash ten zuiden van Harlingen omdat hier geen toestel terecht is gekomen.

Als voormalig Noordzeevervisser had ik wel enige kennis van de westelijk Waddenzee en heb mij altijd al afgevraagd, waarom dit toestel toch in zuidelijke richting vanaf Harlingen zou zijn neergestort en niet is opgemerkt want dit hoekje

In de LOMT-**nieuwsbrieven van 2009 en 2011 heeft al eens een verhaal gestaan over piloot Jim Moran, dit naar aanleiding van een kunstleren etuitje wat ik had gekregen van Dirk Slik uit Oudeschild. Hij had het gevonden na het overlijden van zijn ouders in een kast. Dirk vertelde daarbij dat zijn vader het had gevonden achter de dijk in de buurt van Oudeschild.**

In het etuitje bevonden zich twee (katholieke) kruisjes en een krantenknipsel met een gospel (wat de eigenaar vermoedelijk heeft aangesproken). Verder zat er een kaartje in met de vermelding op kant 1: Sgt-Piloot J. F. Moran 415168 RAAF, en op kant 2: In geval van onge-



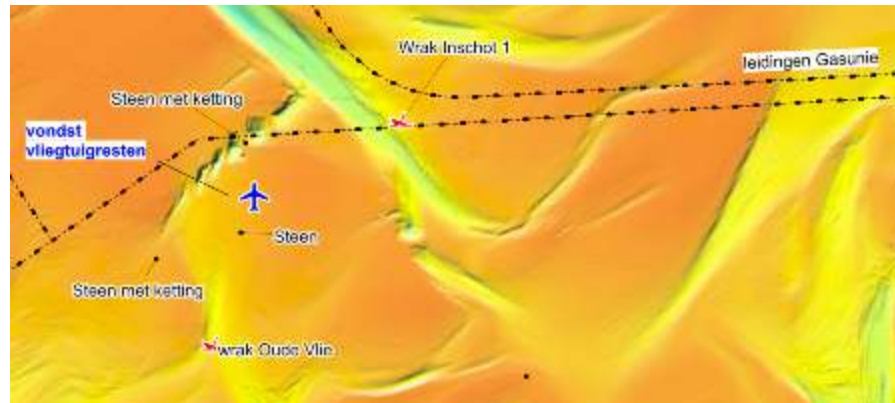
Vijf van de zeven bemanningsleden van de LV781:
Achter (L-R): Edward Harper, **James Francisco Moran**.
Voor (L-R): Athol Neil Douglas McPhee,
Leslie Alexander Laver, Merton George Pepper.
De twee andere bemanningsleden, Ronald Frederick Banks en Gerald Edwin Brown, staan niet op de foto.

rond het vaarwater De Boontjes is maar klein. Ik had hier ook in het museum bij Kornwerderzand al eens naar gevraagd maar daar konden ze ook geen opheldering geven.

Verder onderzoek leverde wel op dat waarschijnlijk de Duitse luitenant Guido Krupinski met een nachtjager om 05.00 ten oosten van Texel een toestel had geraakt wat in de lucht was geëxplodeerd. We gaan er dan ook vanuit dat hij degene is geweest die de onfortuinlijke Halifax heeft neergeschoten.

In januari 2022 bracht Richard v/d Vis enkele vliegtuigonderdelen naar het museum, opgevisst door de WR12 op 15 km oost van Texel en 15 km west van Harlingen. Het materiaal was opgevisst bij de Paardenhoek, bij de kruising Inshot en het Scheurrak.

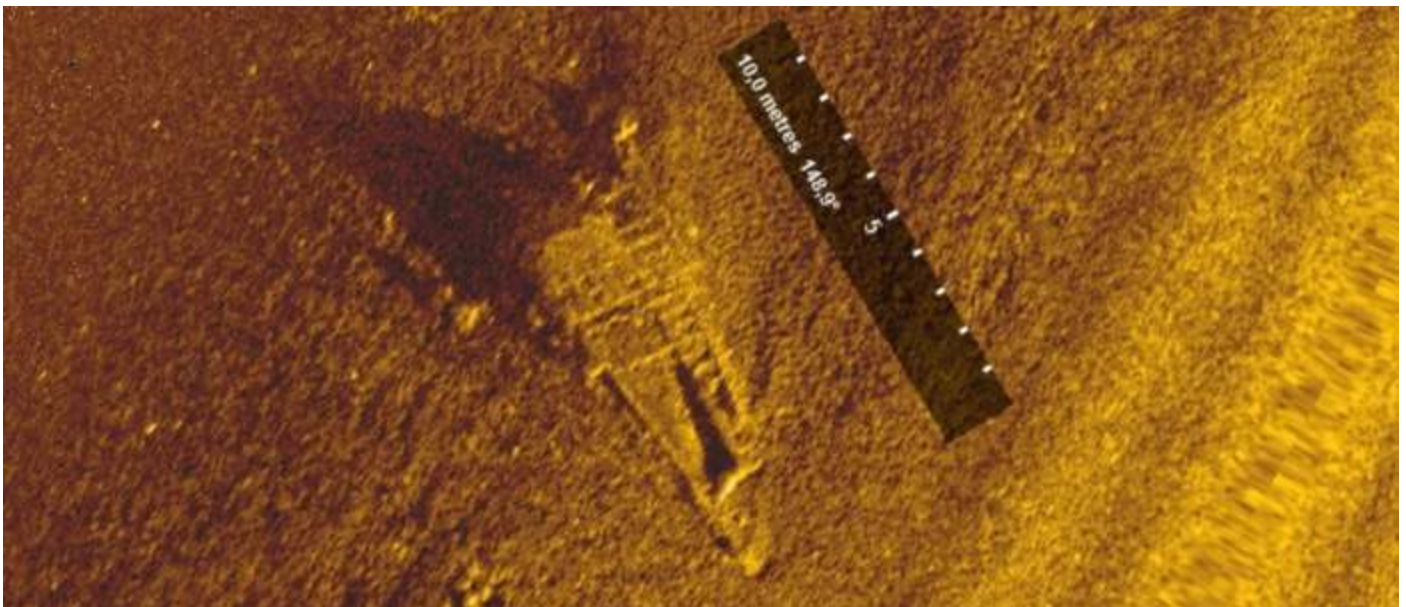
Ook had een duiker uit Breezand, Ernst Jongejan, beelden gemaakt van het wrak met een side scan sonar wat duidelijk wees op een vleugel. Volgens Ben Gieze leek dit een Halifax vleugeldeel te zijn met een scharnier van vermoedelijk een flap. Ook was er bedrading bij wat leek op de aansluiting van het boordlicht.



westelijke koers hebben gevlogen, dus de zwaarste onderdelen van het vliegtuig zullen meer oostelijk moeten liggen (Inshot, Molenrak) dan het relatief lichtere vleugeldeel afkomstig uit de Scheurrak/Omdraai ter hoogte van de Paardenhoek.

In de zomer van 2022 kwamen Theo & Alberta Kikkert bij ons op bezoek met vrienden, de familie F.J.H. Seinen uit Harlingen. Ik vertelde hun over onze speurtocht naar de Halifax in de omgeving van Harlingen en het verhaal van het kunstleren etuitje.

Ik heb toen de familie Seinen gevraagd of zij soms nog garnalen- of mosselvisserij kenden die



Omdat we nog nooit sporen hadden gevonden van een Halifax in deze omgeving van Harlingen werd door ons meteen aan Jim Morans toestel gedacht.

Tijdens de crash van de LV781 was het winter met strenge vorst, oostenwind en een dicht gevoren Waddenzee. Het toestel zal een

bekend zijn op het wad in zuidelijke en westelijke richting van Harlingen. Misschien zijn er door de vissers vliegtuigonderdelen gevonden in de omgeving van het Inshot, Paardenhoek en Molenrak waaronder wellicht een stermotor, in dit geval een Engelse Bristol Hercules motor, het type motor van de Halifax III. Hierop kreeg ik later een brief met wat aanvullende informatie

van de Luchtwachtdienst m.b.t. een waarneming van de crash om 05.00u in ZW tot WZW richting op 10 km afstand.

Ik vertelde de gasten verder dat we van dit vliegtuig al veel hebben achterhaald, ook over de familie van de piloot, James Francisco {Jim} Moran. Jan Nieuwenhuis had na wat intensief speurwerk op Internet onder andere de familie van Moran weten te traceren (zie kader), een grote katholieke familie met 10 kinderen in Kalgoorlie, West Australië...

Jim Moran werd geboren op 2 oktober 1919 in Kalgoorlie, West-Australië als zoon van James Maron Moran (1889 - 1967) en Bertha Emmeline Francisco (1890 - 1968). Zijn vader kwam uit Nieuw-Zeeland en zijn moeder uit Australië; Zijn ouders trouwden op 19 januari 1916 in Wagin, West-Australië.

Hij was de broer van Patricia Mary (1916 - 1991), Joan Aloysia (1918 - 2005), Elizabeth {Betty} Harriet (1921 - Overl; jaar onbekend), Francis William Gerard (1923 - 2000), Peter Bernard (1925 - 1992), John {Jack} Arnott (1927 - 1998), Nancy {Nance} Barbara (1928 - 2001), Terence {Terry} Bernard (1931 - 2018) en Kaye (ca. 1933 - ...)

Een journaliste in Australië, Pamela Harrison, die ons al veel heeft geholpen met het opsporen van personen in Australië, vond verder de broer Terry en de zus Kaye van J.F. Moran die nog lang in hun familiehotel in Wagin, West-Australië hebben gewoond. Op dit moment leeft alleen de zus, Kaye (86) nog; Haar broer Terry is in 2018 op 86-jarige leeftijd overleden!

De familie Moran was zeer verrast en gaf aan dat zij graag de gevonden spullen zouden willen ontvangen waar we uiteraard meteen voor hebben gezorgd. Zij hebben toen het lokale televisiestation Channel 9 in Perth ingeschakeld om er een televisiereportage over te maken, wat ook is gebeurd; Deze uitzending hebben we (digitaal) in het museumarchief.

De afgelopen zomer belde Richard v/d Vis mij op dat hij op een zondag nog eens ging kijken bij dit vliegtuigwrak. Ik heb hem toen gevraagd om vooral te kijken of er nog sporen waren te zien van een stermotor. Richard kwam met een viskist vol onderdelen terug die de week daarop zijn bekeken door Johan Graas die ook een onderdeel meenam naar huis om dit te controleren op letters en nummers. Ik werd 's avonds met-

een al gebeld door Johan die de letters EEP had gevonden wat English Electric Preston betekent en het nummer 57, een nummer waarmee alle genummerde onderdelen in een Halifax bommenwerper mee beginnen (zie foto).

Nog vrij recent, op zaterdag 5 november 2022, had ik een Landelijke groep van 40 Nederlandse duikers op bezoek in het museum, waaronder Richard v/d Vis, Ernst Jongejan, Alle Kalverboer. Kalverboer vertelde mij dat hij in de jaren '90 een Herculesmotor had gekregen die in dit genoemde gebied moet zijn opgevist, wat op Ameland is geëxposeerd, dus misschien weer een puzzelstuk erbij. We blijven doorzoeken, maar... het begint er op te lijken dat de gevonden vleugel en de overige onderdelen best wel eens van de LV781 zouden kunnen zijn geweest!



Naschrift: In het blad Visserijnieuws van 2 december 2022 heeft een uitgebreid artikel bestaan over de zoektocht naar de neergestorte Halifax van J.F. Moran.

Hieronder nog enkele foto's van wat materiaal van de Halifax.



Anouschka is het **A**koosnaampje voor **de Antonov AN-2, de grootste dubbeldekker ooit gemaakt.**



Piet Standaart beschrijft een aantal korte verhalen over de belevenissen van zes mannen en één vrouw die de Stichting Antonov Texel hebben opgericht om met een Antonov AN-2 vliegtuig door Europa te kunnen vliegen. Voor onderhoud en de luchtwaardigheidspapieren moest de Hongaars geregistreerde Antonov AN-2 jaarlijks terug naar Hongarije. Tijdens deze vluchten van en naar Hongarije werden passagiers meegenomen, die deelden in de kosten, waarbij diverse bezienswaardigheden werden aangedaan, meestal vliegshows en bijzondere steden binnen Europa. Echter in haar strijd met de Nederlandse overheid, had de Stichting Antonov Texel wel bij de Raad van State haar zaak gewonnen, maar werd het door aanvullende eisen van de Nederlandse overheid toch onmogelijk gemaakt om nog langer binnen Nederland met Anouschka te kunnen blijven vliegen.

Het boek is te koop bij de Texelse boekhandels en kost € 16,99

In memoriam

Op 10 december 2022 is vrijwilliger en oud-bestuurslid van het LOMT, Willem (Wim) Mets [27/10/1940 - 10/12/2022] overleden.

Wim is altijd nauw betrokken geweest bij de ontwikkeling van het museum waar hij een warme belangstelling voor had. Bij de bouw van de grote luchtvaarthal schroomde hij bijvoorbeeld niet om veel materiaal, wat was vrijgekomen bij de verhuizing van zijn drogisterij in Den Burg, aan het museum te doneren.

Wij denken aan hem terug als een betrokken vrijwilliger; Daarbij was hij soms niet altijd even makkelijk maar wel altijd heel loyaal.

