



LOMT

Jaargang 13 - Nr. 2
December 2015

Nieuwsbrief

Oosterend Present in 1987

F/O Cornelius Frederick O'Connell

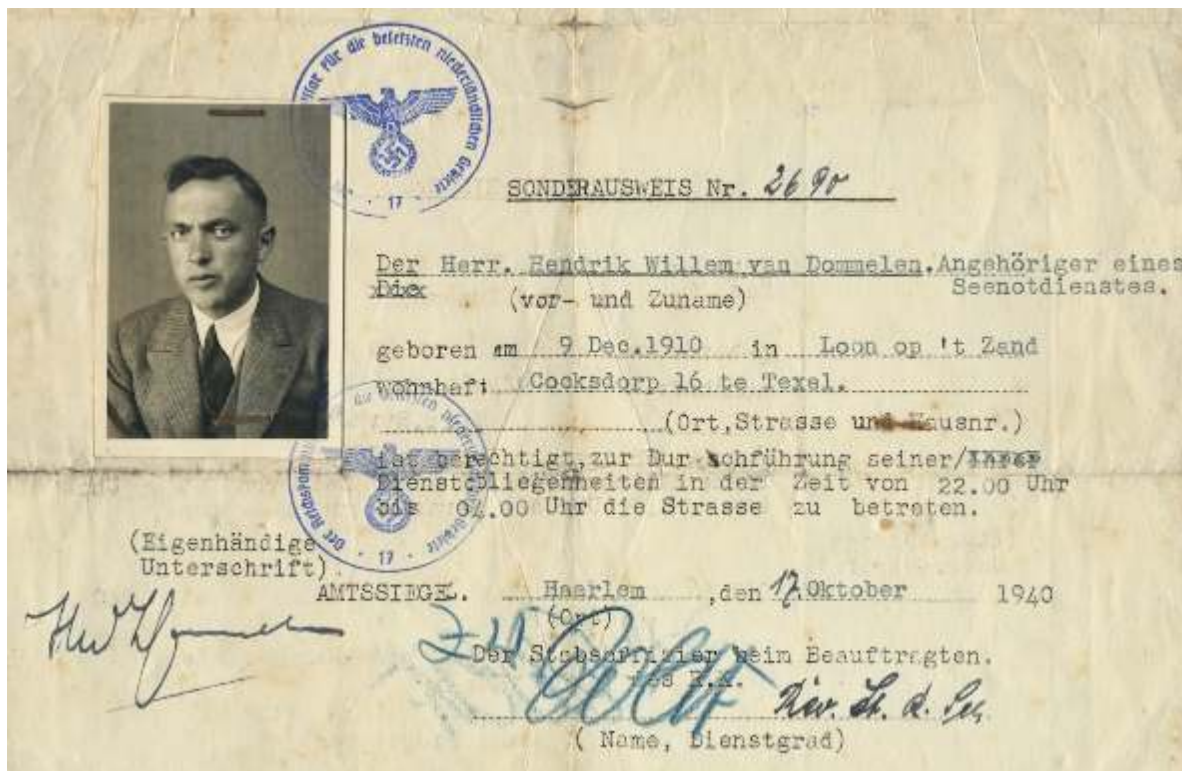
Karl-Heinz Leesmann

Foto impressie Texel Airshow 2015



Luchtvaart- en Oorlogsmuseum Texel

UIT HET ARCHIEF



Sonderausweis voor HENDRIK WILLEM VAN DOMMELEN

De op 9 december 1910 in Loon op Zand geboren zoon van Andries Adriaan en Maaïke Johanna [Geb. Ockers] van Dommelen, was arts in De Cocksdoorp. Hij was tijdens de oorlog op het eiland medeoprichter van de Texelse afdeling van de Landelijk Onderduikers Organisatie, en werd voor die activiteit eind december 1943 door de Duitsers opgepakt. Uiteindelijk belandde hij op 26 mei 1944 in het beruchte concentratiekamp Dachau waar hij zich, samen met de heren Krediet en Drost, verdienstelijk maakte als arts in de ziekenboeg van het kamp. Op 29 april 1945 werd hij bevrijd, en keerde hij weer terug op het Texel. Eind 1947 vertrok hij echter van het eiland en werd zijn praktijk overgenomen door Dr. Feikema. Van Dommelen overleed op 14 april 1993 in Winterswijk,



INHOUDSOPGAVE

Oosterend Present in 1987	5
Pincode	7
F/O Cornelius Frederick O'Connell	8
Alle zegen komt van boven	9
Paddo's?	9
Karl-Heinz Leemann	10
Optoppen	11
Ontvangen Spullen	11
Korte foto impressie Texel Airshow 2015	12

Voorpagina:

Texel airshow, 9 augustus 1980.
Ballon 'Steps' PH-HBS met op de voorgrond
Cessna U206F PH-JBY en (waarschijnlijk) Robin
R.1180TD PH-AIG.

Bij het samenstellen van deze publicatie is de grootste zorg-
bestede 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:

Bram van Dijk

Penningmeester:

Jan Boon

Overige bestuursleden:

Wim Mets

Jan Nieuwenhuis

Nieuwsbrief Redactie:

Bram van Dijk

Ben Gieze

Jan Nieuwenhuis

Gastredacteuren

Henk van Rooyen f.l.a.p.

Piet Standaard

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

Twitter: [LOMTexel](https://twitter.com/LOMTexel)



Voorwoord

Het jaar zit er (bijna) op, en het museum is vanaf 1 november alweer gesloten. Wij kunnen terug kijken op een goed jaar, met zo'n 800 meer betalende bezoekers .

Dit is voor een groot deel te danken aan de enthousiaste vrijwilligers achter de balie. Zij zijn het voortdurende visitekaartje en gastvrouw en gastheer van het LOMT. De baliemedewerkers verdienen een grote pluim en veel waardering voor hun belangrijke werk.

Nu is het weer de beurt aan de technische mensen om zaken te repareren en onderdelen te vervangen. Ook dit is van groot belang voor het op pijl houden van het museum.

Intern staan er voor de komende winter geen schokkende zaken te gebeuren.

Hoogstens zullen er een aantal zaken een iets andere plaats krijgen, zodat het museum haar frisse en duidelijke historische taak kan blijven vervullen.

Voor het bestuur staan er uitdagende initiatieven te wachten; denk hierbij bijvoorbeeld aan de verdere ontwikkelingen rond de Atlantikwall. Voor het LOMT is in dit verband een kernlocatie voorzien, waarmee wij creatief willen omgaan.

Intern gaan wij werken aan het energieneutraal maken van het gebouw, en hiermee hopen wij de kosten voor energie flink omlaag te krijgen.

Direct na de winter zal er een begin gemaakt worden aan onderhoud van het gebouw aan de zuidzijde. Dit is noodzakelijk onderhoud om structureel verval te voorkomen en ook proberen we hiermee de wateroverlast voorgoed op lossen.

Kortom er staan weer uitdagende voorstellen in de planning, met vereende kracht zullen wij hier weer aan werken.

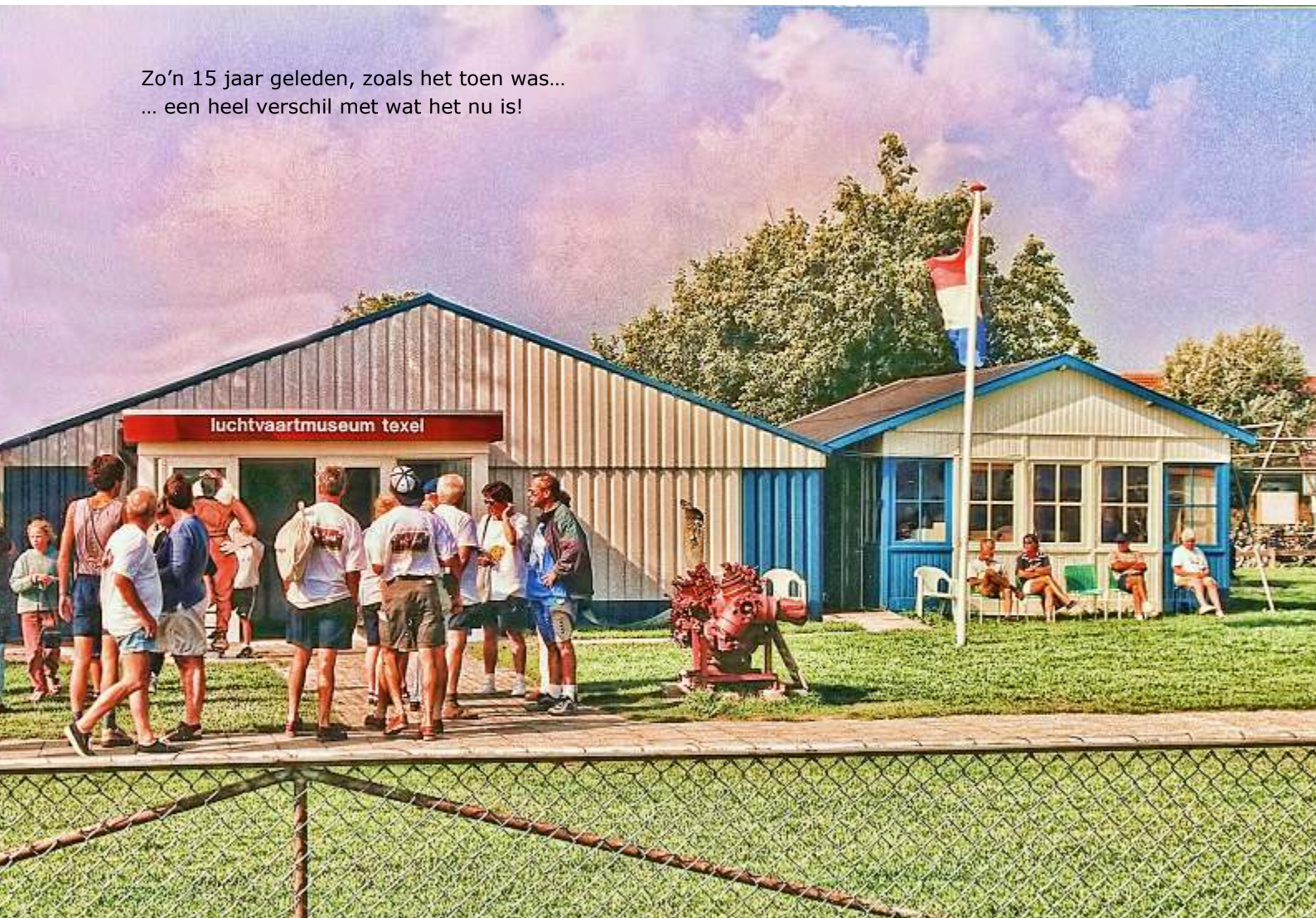
Als de vrijwilligers de handen ineen slaan, gebeuren er fantastische dingen.

Veel succes allemaal!

Ben Daalder (voorzitter LOMT)

Zo'n 15 jaar geleden, zoals het toen was...

... een heel verschil met wat het nu is!





Oosterend Present in 1987

Piet Standaard

Voor de vloot- en luchtshow van Oosterend Present in 1987 werd Michael Dunkerly met zijn watervliegtuig "De Grumman Widgeon" uitgenodigd. Ik ontmoete hem bij de havendienst, voor de show zocht hij nog een co-piloot, die hem kon assisteren tijdens de landingen op het water.

Het klikte, beiden hadden we een binding met offshore werkzaamheden, Michael bracht boorplatformen onder contract en ik was Hoofdmijnbouwinstallatie.

Voor we gingen vliegen moest ik wel eerst getraind worden voor co-piloot. De co-piloot zit op de rechter stoel en tijdens een emergency moest de co-piloot de weg vrijmaken voor een ontsnapping in het water. Als het mis zou gaan moest ik de stuurkolom wegklappen, een deurtje naast het instrumentenpaneel openen naar het vooronder en daar twee deurtjes openen, waardoor je door de neus kon ontsnappen. Dit moest geoefend worden, het leek makkelijker dan het was.

Stuurkolom wegklappen, deurtje openen en met een snoekduik het vooronder in en dan boven je hoofd de deurtjes openen. Ik klapte de stuurkolom weg opende het deurtje en dook naar voren het vooronder in. Ik miste de deurtjes boven mijn hoofd en belande voor in de neus tussen de spanten. Michael! Je moet als een dolfin om-

hoog komen. Makkelijker gezegd als gedaan. Nog maar een keer. Stuurkolom weg geklapt, deurtje open, snoekduik naar voren, als een dolfin naar boven, maar miste de vergrendeling van de deurtjes, kon mij nergens meer aan vast pakken en belande op mijn snufferd weer in het vooronder. In de verte hoorde ik Michael zeggen, je moet als een dolfin naar boven komen, maar ik voelde mij meer een kronkelende paling in een beun zoals ik er bij lag. Na mijn brillette weer in zijn fatsoen gebogen te hebben, moesten we weer oefenen. Michael; als je naar voren komt door het deurtje, moet het één vloeiende beweging zijn, als een dolfin die naar boven komt. Nogmaals, stuurkolom weg, deurtje open, en als een dolfin naar voren, het lukte mij nu wel de deurtjes te ontsluiten, kon mij tegenhouden aan de sponning en als een dolfin schoot ik uit de neus van het vliegtuig. Ik was helemaal trots op mij zelf.

Nu moesten we nog trainen in vliegen en landen op het water. We hadden besloten te trainen achter Oosterend i.v.m. de stokken die tussen de mosselpercelen stonden, om tijdens de show niet tegen onvoorziene problemen aan te lopen. En daar hadden we een vergunning voor. Het vliegen en landen ging prefect, belangrijk was dat je recht in de wind lande, om niet eerst met een van de vleugeldrijvers het water te raken. Als je met een van de vleugeldrijvers eerst het water raakte, dan had je de kans dat het vliegtuig over de kop zou gaan.

Michael vertelde dat dat de vorige eigenaar ook



De Grumman Widgeon op het vliegveld van Texel met Michael Dunkerly (L) en Piet Standaard.



De Grumman Widgeon in de haven van Oudeschild

was overkomen, hij had het vliegtuig op de bodem van een meer van de vorige eigenaar gekocht.

Je begrijpt dat ik precies in de wind lande. Ik moest er niet aan denken dat ik de exercitie in het vooronder nogmaals moest uitvoeren, maar dan op zijn kop. Na een aantal goede landingen en starts, vroegen we ons af wat gaan we nu doen? Laten we in Oudeschild gaan koffie drinken, mijn schoonmoeder maakt goede koffie. Zo gezegd en gedaan. We landden voor de haven en voeren de haven in. In de haven werden we opgewacht door de havenpolitie. Nu hebben we een probleem dacht ik, want we hadden geen vergunning om bij Oudeschild te landen.

Michael gaf een teken dat ik naar voren moest. Stuur weg geklapt deurtje open en met een snoekduik naar voren en nu schoot ik als een dolfijn uit de neus. "Hey folks" de politie dacht dat ik Engels was en begonnen in het Engels, maar ze spraken net zo slecht Engels als ik Frans. Ik zei het mag ook in het Nederlands. De opluchting was van hun gezichten af te lezen. Ik vertelde dat we wilde afmeren om koffie te drinken. We kregen alle medewerking bij het afmeren, of het de normaalste zaak was dat we daar kwamen.

We hebben dat zo maar gelaten. Bij mijn schoonmoeder zijn we nooit gekomen, we moesten koffie drinken in het clubschip van de watersportvereniging, vermoedelijk zagen ze in ons twee nieuwe clubleden. Na de koffie zijn we de haven weer uitgevaren en buiten de haven recht in de wind gestart. Op de Vlijt waren ze al ongerust geworden, blijkbaar hadden ze niet zoveel vertrouwen in mijn kunsten als co-piloot. Maar de Dakota van de DDA had ons gespot in de haven van Oudeschild. Men zei nog even dat we

daar geen vergunning voor hadden. Maar wij gelijk dat we politiebegeleiding hadden en daar was niets van gelogen.

Het jaar daarop kwam Michael weer met de Widgeon naar Texel, nu voor een show bij Scheveningen en voor de viering van 70 jaar "De Mok".

Een week er voor was ik op "De Mok" om de slip voor de oorspronkelijke watervliegtuigen te controleren, of we daar vanuit het water omhoog konden taxiën. Onderwater was alles door duikers schoongemaakt en alleen moesten een tweetal bolders verplaatst worden, wat geen probleem was.

We landden in het Marsdiep en zijn via de Mokbaai naar "De Mok" gevaren. Met veel lawaai en vermogen zijn we de slip omhoog getaxied. Voor de show hebben we later een aantal "low passes" gemaakt. En moest er een foto sessie gemaakt worden van de Grumman Widgeon boven een landingsvaartuig op de slip, waar op dat moment de Marinierskapel spelend omhoog kwam. Precies op dat moment hingen we boven het landingsvaartuig. Na een goede landing in het Marsdiep, het weer was inmiddels wat onstuimiger geworden, zijn we weer de slip op getaxied. Er ging een gerucht dat er klachten waren binnen gekomen dat we te laag over "Hoornenburg" hadden gevlogen. Maar ja wan-

De Grumman Widgeon op De Mok in 1988





neer je laag over de slip wilt vliegen boven de marinierskapel, kom je ook laag over "Hoornenburg". Gelukkig maakte op "De Mok" niemand zich daar druk over, kregen wel meer klachten van "Hoornenburg" begreep ik.

Na afloop van het hele gebeuren zouden we terug vliegen naar "De Vlijt", maar in het Marsdiep aangekomen, waren de golven inmiddels zo hoog dat we niet meer in het Marsdiep konden starten.

We besloten in de geul van de Mokbaai te starten. Maar om de geul te markeren waren aan beide zijden van de geul in de Mokbaai stokken geplaatst. Doordat de motoren boven op de vleugel staan wordt in de start de neus van het vliegtuig zo'n 20 á 30 seconden onderwater geduwd, voordat de neus weer omhoog komt.

Ik kan u verzekeren dat 20 á 30 seconden dan lang is. Ik slaakte een zucht van verlichting toen bleek dat we nog precies tussen de stokken zaten. Het was inmiddels laagwater en aan het eind van de start raakten we nog net een moselbankje achter in de kom van de Mokbaai.

Opgelucht hebben we nog maar een "low pass" gemaakt door de haven van Den Helder, waarna in het Amstelmeer zijn geplonsd, om het zoute water eraf te spoelen en de romp leeg te pompen. Zo'n romp als drijver lekt altijd wat. Langzaam maar zeker kwamen er mensen om te kijken wat er aan de hand was. Toen men met bootjes onze kant op kwam, was het zoute water er wel af en zijn we gestart voor dat de bootjes ons bereikten. Voor de landing moest de co-piloot door twee kleine raampjes controleren of het landingsgestel gelokt was, maar er was niets te zien. Vroeg aan Michael we landen toch op gras. Ja zei Michael. Dan hebben we toch een landingsgestel nodig. Toen hebben nog maar een "low pass" gemaakt of het zo hoorde.

Op "De Vlijt" aangekomen, werden we opgewacht door twee politieagenten, ik dacht als ze alles bij elkaar opgeteld hebben, dan hebben we aardig de regels aan ons laars gelapt.

Michael zei laat mij deze keer maar. De agenten vertelden dat er een melding was dat we te laag hadden gevlogen. Michael bleef even stil en zei toen, ik vlieg nooit beneden de 500 meter.

Je zag de agenten verbaast kijken. En toen vervolgde Michael weer, maar natuurlijk wanneer ik in de landing zit vlieg ik lager, maar ja ik kan niet altijd maar boven blijven.

De agenten keken elkaar aan en wensten ons nog een prettige dag toe.

Een dag later vlogen we bij Scheveningen, maar konden niet landen, te veel wind en te hoge gol-

ven. We vlogen een aantal malen laag langs het strand. We gingen zo laag, dat we eigenlijk tussen de golven vlogen. En ik maar opletten dat de vleugeldrijvers de golven niet raakten.

Kon me nog steeds niet verenigen met de gedachte, dat we straks misschien op zijn kop in de golven zouden liggen. Als een golf de drijver zou raken, zou ik direct aan de stuurkolom trekken, om weer boven de golven uit te komen.

Maar alles ging goed. Na de show zijn we weer naar Texel gevlogen, waarna Michael weer naar huis in England vloog. Een aantal jaren later heeft Michael de Widgeon naar Amerika gevlogen en is daar in Michigan gaan wonen. Het lukte Michael niet meer om zich met de Widgeon aan de regeltjes te houden in Europa.

Pincode

© Henk van Rooyen f.l.a.p.

Wij hadden op Texel altijd veel èn leuke bezoekers. Zo kwam er geregeld een piloot met een tweemotorige kist, laadde dan een paar groene biologen/ornithologen in om daarna geruime tijd boven de Noordzee de vogelstand of de bruinvissenstand in kaart te brengen. Als men terugkwam van zo'n missie was het vaak even een uitsmijtertje eten terwijl wij in de tussentijd de kist voltankten. De vlieger, we zullen hem Joop de Baars noemen, gooide dan vanuit de deuropening zijn bankpasje op de balie, noemde zijn pincode en daalde af naar het restaurant. Je zou kunnen zeggen dat hij het volste vertrouwen in ons had. (En zo hoort het ook). Ergens op een vrije dag werd ik gebeld door mijn collega Ed op de toren: "Joop de Baars is hier om af te rekenen, maar hij is zijn pincode vergeten, weet jij die nog?" En jawel hoor, ik kende de code nog uit mijn hoofd, lepelde hem op en zo vertrok er weer een tevreden klant van EHTX naar zijn eigen veld.





F/O Cornelius Frederick O'Connell

Bram van Dijk

Jan Nieuwenhuis is actief op Twitter, en zet hier regelmatig berichten op van WO2 vliegtuigcrashes en namen van vliegers, op de dag dat ze zijn omgekomen. Dit gebeurde ook op 25 mei 2015 toen Jan de naam van F/O Cornelius Frederick O'Connell vermeldde, die op Texel is begraven. Daarop kwam een reactie kwam uit Engeland van Paul Douglas, een ver familielid van C. F. O'Connell. We kregen e-mail contact met Mr. Douglas en die vertelde ons dat zijn grootmoeder van 93 jaar een schoonzuster was van O'Connell, en vermoedelijk wel meer informatie over hem kon geven. Omdat wij nooit familie van deze vlieger hebben kunnen vinden waren wij blij om dit te horen. Inderdaad kregen wij na enkele maanden de gevraagde informatie, compleet met foto's, en nu kunnen wij ook deze Engelse vlieger 'een gezicht' geven.



C.F. O'Connell

De volgende informatie stond al in het register van de begraafplaats in Den Burg maar moest toch op enkele punten worden aangepast zoals adres en juiste leeftijd :

O'Connell FI/Off (Air Gnr) Cornelius Frederick, Serial No. 126607, RAF (VR), 26 May 1943, Age 28. Son of Cornelius and Eliza O'Connell uit Lewisham, London; Husband of Doris Mary O'Connell of New Cross, London. Plot K. Row 4. Grave 76.

Wij weten nu dat O'Connell door de Britse Oorlogsgraven Stichting, de Commonwealth War Graves Commission (CWGC) na de oorlog is geïdentificeerd, en dat zijn familie op 2 april 1948 kon worden geïnformeerd waar hij precies was begraven.

Wat hieraan vooraf ging: F/O C.F. O'Connell was schutter aan boord van de Short Stirling EH876 WP-J die na een aanval op Düsseldorf in de nacht van 25/26 mei 1943 in de zuidelijke Noordzee terecht kwam na te zijn neergeschoten door een Duitse nachtjager. Het lichaam van O'Connell spoelde op 16 augustus 1943 aan bij paal 26 op Texel, en is daar geborgen door de Duitse Wehrmacht. Hij werd dezelfde dag, als

onbekende RAF vlieger, begraven in Den Burg. De andere zeven bemanningsleden zijn allen als vermist opgegeven en hebben geen bekend graf

De aanval op Düsseldorf was één van de grote aanvallen op het Ruhrgebied tussen maart en juli 1943. De Short Stirling Mk-III was om 23:50 opgestegen vanaf de basis Ridgewell en de route ging over Southwold en Goeree-Overflakkee richting Düsseldorf. Het tijdstip en de plaats van neerschieten is niet bekend maar de terugweg ging over Noordwijk aan Zee richting Ridgewell dus ergens op deze route moet het zijn gebeurd. Cornelius, roepnaam Con, was de oudste van vier broers en was een aardige joviale jongen. Hij studeerde aan de St. Joseph Academy, Belmont Hill, Greenwich, London tot 1932. Daarna ging hij werken op het bedrijf van zijn Oom David waar hij al op z'n 23e jaar managing-director was.

Hij trouwde in 1936 met Doris Mary Crowter, ook bekend als Pat. Tijdens de oorlog meldde hij zich aan als vrijwilliger bij de RAF, samen met z'n broer David en neef Jon. Zijn neef kwam in 1941 om het leven met een Blenheim die crashte op de kust van Cornwall; zijn broer David kwam om op 21 januari 1945 bij een V1 aanval in België. Ze liggen respectievelijk in St. Mawgan, UK en Schoonselhof Cemetery in Antwerpen, België begraven.



De vader, moeder en grootmoeder van O'Connell



Alle zegen komt van boven

© Henk van Rooyen f.l.a.p.

Het belooft een rustige dag te worden zo aan het begin van het seizoen. We besluiten om met z'n tweetjes de banen te inspecteren. Dus buitenjas en laarzen aan en de wei in. Door de overvloedige regenval van de laatste dagen is het zaak vinger aan de pols te houden. We verwachten zo vroeg nog geen verkeer en hebben de handradio dan ook op de toren laten liggen. We lopen een meter of tien bij elkaar vandaan naar de kop van 22 en 'voelen' of de baan geschikt is voor eventueel wat zwaarder verkeer, dat zich heeft aangemeld vanuit Duitsland. Gelukkig waait het lekker en zal de nattigheid spoedig tot het verleden behoren. Plotseling horen we achter ons het geluid van een helikopter. Als we ons omdraaien zien we tot onze grote schrik een heli op 50 voet boven de drempel van 04, die snel onze kant opkomt. Waar komt die vandaan? Voordat we de baan hebben kunnen verlaten, hangt ie klapperend boven ons en... sproeit hij ons nat! We rennen terug naar de toren en de Hiller UH-12E draait af naar het tankplatform, waar hij een keurige landing maakt. Het is de N504HA van de firma Bogaerds Cord uit Lelystad. Lachend stapt Arie uit, "had ik jullie even mooi te pakken!" Hij blijkt een klusje in de Wieringermeer te hebben gedaan, heeft zijn sproeitanks gereinigd en met schoon water gevuld en ziet dat zijn brandstofmeter te laag staat om veilig naar Lelystad te vliegen. Even wat brandstof op Texel halen is dan de eerste gedachte die bij hem opkomt. En zo jaagt deze onaangekondigde bezoeker ons de stuipen op het lijf, gelukkig met schoon water en geen ontbladeringsmiddel.

Paddo's?

© Henk van Rooyen f.l.a.p.

De havenmeester van vliegveld Texel zit niet constant achter de radio. Tot zijn takenpakket behoort ook het maaien van het gras op hoofd-, taxibanen en parkeerterrein. Best wel een klus, vooral wanneer er kunstmest is gestrooid en de temperatuur oploopt. Dan 'brult' het gras er uit en moeten we bijna dagelijks aan de bak. Het gemaaid gras laten we liggen en dient als bemesting. We hebben hier en daar vreemde plekken in het gras, ronde cirkels waar



De Case 585XL

het gras niet erg wil groeien. Heksenkringen volgens de grasspecialist. Wanneer het vochtig en warm is, verschijnen er ook allemaal witte bolletjes tussen het achtergebleven gemaaid gras. We schenken daar weinig aandacht aan, want één, twee dagen later gaan we er weer met de Case 585XL en 3,60 brede maaibalk overheen. Op een dag, na een vochtige en warme nacht komt Iwan, een oud-marinevlieger, die o.a. wordt ingehuurd voor het maken van rondvluchten, naar ons toe met de vraag of hij even het veld op mag. Daar hebben we geen bezwaar tegen en vanuit de toren zien we hem - af en toe bukkend - op kop 22 lopen. Na een tijdje komt hij terug met twee grote uitpuilende plastic zakken. "Wat heb jij nou?" vragen we hem verwonderd. "Champignons", is het antwoord. "Weidechampignons, verschrikkelijk lekker en je kunt ze gewoon in de vriezer bewaren". Nooit geweten dat wij naast heksenkringen ook weidechampignons schijnen te telen op onze groene grasmatten. We denken er het onze van en de naam 'paddo's' valt. Een paar dagen later kom ook ik thuis met een maaltje zelf geteelde weidechampignons. Een nachtje in de knoflookolie laten staan (recept Iwan) en dan bakken. De smaak blijkt nogal sterk, maar voor de culinaire liefhebber beslist een vondst. Nee, we worden er niet high van...

Karl-Heinz Leesmann

Ben Gieze

Vliegveld De Vlijt is door de Duitsers alleen in de zomer van 1941 (29/05 – 07/07) enige tijd gebruikt als thuisbasis van een groep jachtvliegtuigen. De 2e Staffel van I./JG 52 (I. Gruppe des Jagdgeschwaders 52) was hier toen gestationeerd. De leiding van dit Staffel was in handen van Oberleutnant Robert Göbel. De staf (van I./JG 52), onder leiding van Gruppenkommandeur Oberleutnant Karl-Heinz Leesmann, was samen met de 3e Staffel op Leeuwarden gestationeerd. In de praktijk was Leesmann met zijn eigen machine echter regelmatig op Texel.

Leesmann werd geboren op 3 mei 1915 te Osnabrück.

Hij kwam in 1936 bij de Luftwaffe en werd op 19-02-1939 Staffelpiloot van 3./JG 433, dat in mei van dat jaar I./JG 52 werd. Nam vanuit Frankrijk deel aan de Battle of Britain en behaalde op 24 augustus 1940 zijn eerste overwinning. Tot de terugtrekking van I./JG 52 in oktober 1940 steeg de score van Leesmann tot 14 (waarschijnlijk waren het er wel enkele minder als gevolg dubbele claims etc.). Vanaf de kerstdagen van 1940 luidde de opdracht: "Einsatz im besetzten Gebiet Holland". Daartoe verplaatste I./JG 52 zich naar Katwijk aan Zee (zo noem-

den de Duitsers vliegveld Valkenburg). Vanaf 21 februari, tot hun vertrek naar het Oostfront op 27 september 1941, verbleven afzonderlijke

Staffeln op één van de vele vliegvelden tussen Vlissingen en Esbjerg in Denemarken. Zo verbleef dus de 2e Staffel (twaalf vliegtuigen van het type Messerschmitt Me 109) enige tijd op Texel.

Tijdens zijn verblijf in Nederland nam het aantal overwinningen van Leesmann gestaag toe. Dit werd ook in Berlijn opgemerkt en op 27 juni 1941 werd aan Leesmann het ridderkruis uitgereikt. Dit feit werd op "Platz Texel" (De Vlijt) gevierd met zowel een bloemenkrans voor de piloot als voor zijn vliegtuig (zie foto linksonder).



Karl-Heinz Leesmann

Bij de Luftwaffe was het gebruikelijk dat het aantal overwinningen van een piloot werd aangegeven op het kielvlak van zijn machine. De foto op de volgende pagina toont de staart van de Messerschmitt van Leesmann met daarop aangegeven de twintig overwinningen die hij inmiddels heeft behaald. Daarbij zijn Hurricane's, Spitfire's, Blenheim's en Lockheed Hudson's. Het teken geheel rechts vertegenwoordigt het neerhalen van een versperingsballon. Op 30 juni 1941 claimt Leesmann boven de noordzee nog twee Blenheim's te hebben neergeschoten. Ze worden ook toegewezen, doch uit later onderzoek is gebleken dat er die dag weliswaar Blenheim's zijn aangevallen, doch dat deze allemaal op hun basis terugkeerden.

I./JG 52 blijft nog tot september 1941 in Nederland waarbij Leesmann geen overwinningen meer boekt. Vanaf eind september bevindt heel JG 52 zich aan het oostfront. Hier behaalt Leesmann in oktober en begin november tien overwinningen, maar raakt dan op 6 november zwaar gewond. Na enkele maanden ziekenhuis krijgt hij voorlopig een grondfunctie om geheel te herstellen.

In het voorjaar van 1943 gaat de inmiddels tot majoor bevorderde Leesmann weer vliegen. Zijn functie is dan Gruppenkommandeur III./JG 1 met als basis weer Leeuwarden. De situatie is echter niet meer te vergelijken met twee jaar





eerder. De Amerikanen bombarderen overdag met viermotorige bommenwerpers Duitse doelen en Britse aanvallen op de Duitse kustvaart zijn sterk toegenomen. Zo wordt op de avond van de 18e juli 1943 door meerdere squadrons Beaufighters, begeleid door jachtvliegtuigen, een aanval gedaan op een Duits konvooi, dat net de haven van Den Helder verlaat. Leesmann claimt deze avond twee in zee gestorte Beaufighters en zijn collega Hauptman Luckenbach ook nog één. Volgens Britse bronnen zijn er deze avond echter maar twee van dit type verloren gegaan, waarvan één vrijwel zeker door de Flak werd neergehaald en in Den Helder terecht kwam. Tegenover een claim van drie vliegtuigen staat dus het verlies van één toestel door jachtvliegtuigen.

Maar ook het geluk van Leesmann is eindig. Op 25 juli 1943 doen meer dan tweehonderd B-17's aanvallen op Kiel en Hamburg. In de buurt van Helgoland komt Leesmann in contact met de bommenwerperstroom en ziet kans één B-17 neer te schieten, doch wordt dan ook zelf geraakt en stort in zee. Enkele weken later spoelt zijn lijk aan.

Zijn laatste slachtoffer was zijn 37e overwinning, maar gezien het voorgaande kunnen het er beslist niet meer dan 34 geweest zijn en ook dat getal is waarschijnlijk nog te hoog.



Model van de Messerschmitt van Leesmann (Coll. Günter Landmeier)

Optoppen

© Henk van Rooyen f.l.a.p.

Vliegveld Texel was het enige veld in Europa waar we helikopters 'hot' mochten refuellen. Dat wil zeggen dat de rotor gewoon bleef draaien terwijl de tank door ons werd opgetopt. Vooral makkelijk voor de heli's die vanaf Texel richting booreilanden vlogen en door die service snel en veilig de verste boorplatformen konden bereiken. Het was nog in de tijd van die mooie blauwe Sikorsky's S-61N van KLM Noordzee helikopters dat ik op een warme dag zo'n luidruchtige bezoeker mocht aftanken. Cockpitraampje aan de linkerkant stond open en een zwaaiende arm daaruit betekende: stop! De zon stond hoog aan de hemel en ook de schuddende heli naast mij verspreidde aardig wat warmte. Of het nu kwam door de hitte of door het stroboscopisch effect van de rotorbladen weet ik niet, maar plotseling werd ik behoorlijk afgekoeld door een enorme golf Jet A-1, die vanuit de vulopening omhoog kwam. Toen zag ik pas een heftig bewegende arm uit het raampje. De kist was niet opgetopt, maar overgetopt!

Ontvangen spullen

Juni 2015:

• K.H.B. Bogerd, Heerhugowaard: De in mei vermelde radio van Oorlogs-Dakota.

• F.J. Sonnenschein, Emmeloord: Drinkglasjes diverse Luchtvaartmaatschappijen.

• J. Boerhorst Veenstra, Den Burg: Zilveren Mapple Leaf ketting hanger.

Juli 2015:

• Henk de Rooy: Boek Vliegende Vleugels.

• Henk Koelewijn, Bunschoten: Paraplu Fokker.

• Cees Maas, Den Burg: Etensvork Duitse Wehrmacht met een verhaal.

• W v/d Honig, Joure: Boekje Tragedie op Texel en miniatuur auto's.

• Mevr. C. Dros-Bremer, Oosterend: Lepel Duitse Wehrmacht met een verhaal.

Augustus 2015:

• Hans Diepstraten, Texel: Plunjezak KL met plunje.

• Mevr. Dik, Zaandam: 2 herinneringsbordjes en lepeltje van zilveren gulden en kwartje.

• A. Lonte, IJmuiden: 2 "Snotneuzen" (noodbaanverlichting) van het oude Schiphol.



September 2015:

- A. Visser, Den Helder: Brief van De Vlijt net na de oorlog (30/08/1945).
- Fam. P. Bakker, Oosterend: Geuzenlied-boek, Oorkonde en Journaal.
- Harm Platte, Den Burg: Zuurstofcilinder Dakota, 2 Jerry-cans 1943 en schaal Duitse Wehrmacht, Philips Radio 1946.
- Paul Smidt, Den Burg: 2 Boeken/albums.
- Henk Gieze, De Cocksdorp: Houten bord met Duitse tekst.
- Henk Kuipers, Bakhuizen: Boeken en enkele honderden foto's Marine Luchtvaartdienst.
- Wiebe Wijnja, Eelde: Brandweerhelm en handschoenen 1960-1985.
- Wim Grisnigt, Den Burg: Bord "Minen Gefahr" uit de Texelse duinen.
- Ruurd Tonjes, Mijdrecht: Info Fokker en gereedschapskist.
- Ed de Bruin, Vliegveld Texel: Grote hoeveelheid boeken, DVD's, tijdschriften, foto's etc.
- P.H. Norman v/d Dussen, Leiderdorp: Zijn vliegeruniform van Aero Contractor.
- H.L. Ploeger, Den Burg: 7 boeken.



Korte foto impressie Texel Airshow 2015

Foto's: Jan Nieuwenhuis

