



LOMT

Jaargang 14 - Nr. 2
December 2016

Nieuwsbrief

Nieuw-Zeelanders begraven op Texel

Schreiner sleept met Harvards

Kan een kraai vliegen?

De staart van 'El Lobo'

In de krant: De Mok anno 1925

Luchtvaart- en Oorlogsmuseum Texel

UIT HET ARCHIEF

LEVENSMIDDELENVERSTREKKING

(PLAATSELIJKE PUBLICATIE)

De volgende levensmiddelen worden gratis ter beschikking gesteld:

Tegen inlevering van bon:

A. 491 500 gram biscuits plus 1 reep chocolade.

B. 491 900 gram biscuits plus 1 reep chocolade.

Men is verplicht zich UITSLUITEND tot onderstaande winkeliers te wenden:

Den Burg : P. Dam, E. Groot, Albert Heijn, Wed. Neijens, A. v. d. Slikke, Schildereinde, Wed. D. Witte.

De Cocksdorp : F. Kikkert. **Eierland** : Jn. Lagerveld.

Den Hoorn : C. Ellen, D. de Jager.

Oosterend : Jn. Brouwer, Joh. v. d. Slikke, A. Timmer Czn.

Oudeschild : Wed. G. Blom, Wed. A. Kees.

De Koog : C. M. Bakker. **De Waal** : Z. Stolk.

Men is verplicht zich bij een volgende verstrekking weder tot denzelfden winkelier als de vorige keeren te wenden.

Door de ingeschakelde winkeliers worden op:

Vrijdag 25 Mei en Zaterdag 26 Mei

vanaf 's morgens 8 uur de bovengenoemde levensmiddelen uitgereikt.

Het publiek moet voor eigen verpakkingsmateriaal zorgen (papier, tassen).

BELANGRIJK.

Knip uw bonnen thuis af, anders wordt u niet geholpen.

Alleen het distributiekantoor behandelt klachten.

In uw eigen belang wordt u aangeraden, gedurende den eersten tijd van transportmoeilijkheden, niet af te gaan op de voor het geheele land gegeven bekendmakingen, doch nauwkeurig te letten op de PLAATSELIJKE publicaties.

Het is een dringende eisch, dat het publiek zooveel mogelijk medewerkt aan de verdeeling van deze goederen, door de aanwijzingen van den distributiedienst, het Roode Kruis en de winkeliers stipt op te volgen.

Zie ook de raambiljetten bij de winkeliers.

De Contact-Commissaris van de Voedselvoorziening
voor Noord-Holland-Noord
Mr. A. F. KAMP.

Den Burg, 22 Mei 1945.

Drukkerij Texelsche Courant.



INHOUDSOPGAVE

Nieuw-Zeelanders begraven op Texel	5
Schreiner slaapt met Harvards	6
Kan een kraai vliegen?	8
De staart van 'El Lobo'	9
In de krant: De Mok anno 1925	10
Ontvangen Spullen	11
LOMT donateur worden	12

Voorpagina:

Parachutisten springen uit de Antonov HA-ANI.
[Fotograaf: Onbekend]

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:

Bram van Dijk

Penningmeester:

Jan Boon

Overige bestuursleden:

Wim Mets
an Nieuwenhuis

Nieuwsbrief Redactie:

Bram van Dijk
Ben Gieze
Jan Nieuwenhuis

Gastredacteur

Henk van Rooyen f.l.a.p.

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

Met een woord van dank aan alle vrijwilligers , kijken wij terug op een geslaagd seizoen. De bezoekers aantallen lijken stabiel en ook dit jaar passeerden zo'n 12.000 bezoekers de kassa.

Nog altijd zijn de bezoekers enthousiast over wat het LOMT heeft te bieden.

Het museum heeft een scala aan historische zaken die de luchtvaart- en oorlogsgeschiedenis van Texel levend houden.

Bestuur en vrijwilligers denken momenteel gezamenlijk na over de toekomst van het museum. Actueel hierbij is de discussie over de Atlantikwall... Moet deze verdedigingslinie wel of niet onderdeel worden en kan het museum voldoen aan de vraag om de kernlocatie te worden van het project, als onderdeel van de Texelse oorlogsgeschiedenis. Uitdagende zaken komen op ons af en zullen dan ook bepalend zijn voor inhoud en uiterlijk van het museum de komende jaren. Er zal dan ook een beroep worden gedaan op inzet en creativiteit van bestuur en vrijwilligers om hier op verantwoorde wijze inhoud aan te geven.

Kortom, het is een uitdagende opdracht waar wij voor staan, maar leuk om te doen, en om mee te maken...

Ben Daalder (voorzitter LOMT)



Bunker type 612, omgebouwd tot 'snelbuffet', op het strand bij De Koog [Collectie: Historische Vereniging Texel]

Nieuw-Zeelanders begraven op Texel

Bram van Dijk

Volgens de officiële informatie van de Britse Oorlogsgravenstichting liggen er op Texel acht Nieuw-Zeelanders begraven, waarvan er één niet is geïdentificeerd.



De eerste Nieuw-Zeelander die bij Texel omkwam was de 22-jarige Sgt Alan William Porteous Bird, piloot van de Wellington X9630 'BL-J', die in de nacht van 16/17 juli 1941 in de Waddenzee is neergestort.

Zijn lichaam spoelde aan op Texel op 22 oktober, zo'n 3 maanden na de

crash, en is op dezelfde dag begraven. Alan kwam uit Timaru op het Zuidereiland (NZ).

Negen nachten later in de nacht van 25/26 juli is Sgt George Wells, 23 jaar oud, de tweede Nieuw-Zeelander die bij Texel het leven liet toen zijn vliegtuig, de Whitley Z6624 'ZA-O' ten westen van De Koog in de Noordzee stortte. Op 18 augustus spoelde zijn lichaam aan bij paal 25 en werd de volgende dag begraven. George meldde zich in 1939 samen met zijn oudere broer Charles

aan voor dienst bij de RNZAF. Charles kwam op 29 juli 1942, dus ruim een jaar later, met een Short Stirling om het leven bij Bremen en ligt in Becklingen (Duitsland) begraven. Hun ouders, die een kruidenierswinkel runnen in Feilding, Noorder-eiland (NZ), verloren hierbij hun beide zonen.



F/Sgt Hugh McLennan MacDonald, 22 jaar was telegrafist/schutter aan boord van de Wellington T2879 'LN-C' die op 28 september met succes Genua in Italië had gebombardeerd. Het aantreffen van drie slachtoffers uit dit toestel op Texel en in Harlingen was een mysterie, omdat er niets bekend was over dit vliegtuig. Tijdens een opgraving bij Landsmeer in 1995 door de

Aircraft Recovery Group uit Assendelft werd een lege Wellington aangetroffen diep in de veenbodem. Bij nader onderzoek bleek dit het betreffende toestel te zijn. Omdat na deze opgraving één van de propellers in vaanstand stond vermoed men dat het toestel motorschade had opgelopen en niet meer genoeg brandstof had om de Noordzee over te steken. De bemanning heeft boven zee het toestel met de parachute



moeten verlaten en zijn verdrongen want MacDonald spoelde aan bij paal 21 op Texel en twee anderen bij Harlingen. Het vliegtuig zal in glijvlucht naar beneden zijn gegaan en terecht gekomen bij Landsmeer waar het in 1995 werd opgegraven. Hugh MacDonald kwam uit Fairly, Zuidereiland (NZ).

Op 31 oktober 1941 werd het vliegtuig de Whitley Z9141 'MH-J' door een nachtjager neergeschoten en stortte neer op het wad achter de Schorren. De gehele bemanning kwam om, waaronder de 21-jarige Nieuw-Zeelander P/O Stanley David Steel. Drie bemanningsleden (Barsby, Sature en Warburton) konden worden geborgen en geïdentificeerd. De twee anderen (Knight en Steel) werden pas in 1951 tijdens bergingswerkzaamheden gevonden. Hij ligt nu,

met de gehele bemanning van vijf, in Den Burg begraven. Stanley Steel kwam uit Te Puke, Noorder-eiland (NZ). Onlangs is er door Jan Nieuwenhuis nog contact geweest met een aange trouwd familielid van Stanley Steel, die een boek aan het schrijven is over de genealogie van de familie.



Op 17 december 1942 werden kort na elkaar twee vliegtuigen neergeschoten aan de zuidkant van Texel. De eerste, de Lancaster W4126 'KM-B' werd om 18.47 door luchtafweer van de Duitse Marine geraakt en stortte neer in De Westen. De tweede, de Short Stirling BF403 'HA-R' die om 19.15, vermoedelijk door hetzelfde geschut, werd geraakt, kwam tussen Texel en Den Helder



in zee terecht. Op de zuidkant van de Hors werd het landingsgestel van dit toestel gevonden. De 29-jarige navigator Sgt Stanley Homes spoelde op 21 december aan bij paal 30 en werd een dag later begraven. Hij was afkomstig uit Whangarei, Noordereiland (NZ).

Op 16 maart 1943 werd de Mosquito DZ497 'XD-Q' na een bombardementsvlucht op Paderborn neergehaald door luchtafweer van de Duitse Marine, en stortte neer in De Geul op Texel. De beide inzittenden, waaronder piloot Peter



John Dickson McGeehan, kwamen om het leven. Peter McGeehan was drager van de Distinguished Flying Medal (DFM), die hem was toegekend doordat hij had meegedaan aan de eerste dagaanval met Mosquito's op Berlijn in februari 1943. Hij kwam uit Auckland, Noordereiland (NZ).

Op 23 november 1943 vertrokken 383 vliegtuigen naar Berlijn. Eén van de toestellen, de Lancaster JA932 'MG-M' met de Nieuw-Zeelandse piloot F/Sgt George William Tindle was opgestegen vanaf de basis Oakington, en werd door een Duitse nachtjager neergeschoten. Enkele ogenblikken voor het toestel crashte verloor het twee motoren die aan weerszijde van de dijk bij Oudeschild terecht kwamen. De Lancaster ging rakelings langs de toren van de NH-kerk en



kwam op ca. 200 meter achter de kerk in het veld terecht waarbij de gehele bemanning van zeven is omgekomen; Zij liggen allen in Den Burg begraven. George Tindle was een halfbloed Maori die een vrouw, Myrtle Pearl en een dochtertje, Marilyn naliet die hij nog nooit had gezien. Zijn vader had

een boerderij in Manaia op de hellingen van Mount Egmont waar George ook opgroeide. Marilyn is later naar Brisbane Australië geëmigreerd waarbij zij en haar echtgenoot in 2003 zijn overleden. Er is nog contact geweest met een zoon die in Mackay woonde, maar dit contact is ook verloren gegaan.

Schreiner sleept met Harvards

Ben Gieze

Eind jaren vijftig, begin jaren zestig, waren de gele Harvards een bekende verschijning in de lucht boven Texel. Ook hun geluid was kenmerkend; bij bepaalde toerentallen werd een scheurend geknetter geproduceerd. Hier hun verhaal.

In de duinen ten zuiden van Den Helder was een oefenrange van de Lua; de Luchtdoelartillerie. Als doel om op te schieten werd een manche (meestal "zak" genoemd) gebruikt die aan een lange lijn door een vliegtuig werd voortgetrokken. Eerst deed de luchtmacht dit zelf, doch vaak verscheen er op het afgesproken tijdstip geen vliegtuig plus manche boven de range.



Schreiner Aero Contractors bood in 1952 aan dit werk over te nemen en garandeerde dat er altijd een vliegtuig met manche op de afgesproken tijd zou zijn. Vliegveld Texel werd gekozen als thuisbasis voor de operatie. Het lag dicht bij de range, was groot genoeg en er was weinig ander verkeer wat de operatie kon belemmeren.

Niet alle vliegtuigen zijn geschikt voor dit sleepwerk, doch vanaf 1954 kwamen er enkele Spifires bij Schreiner in dienst die redelijk voldeden (zie artikel in LOMT nieuwsbrief nr.2 van 2010). Echter na een crash in 1957 werd het BvL (bewijs van Luchtwaardigheid) van deze burger geregistreerde machines ingetrokken. Er moest naar een geschikte vervanger gezocht worden. De keuze viel daarbij op de North American



AT-16ND Harvard, op dat moment volop in gebruik bij de Klu en MLD.

De Koninklijke Luchtmacht (KLu) ontving in de jaren 1946/48 zo'n 260 Harvards uit de voorraden van de RAF en RCAF. Zij werden ingezet bij de VVO (Voortgezette Vlieg Opleiding) vanaf Gilze-Rijen. Enkele Harvards werden hierbij direct overgedragen aan de Marine Luchtvaart Dienst (MLD) en het was één van deze Harvards, de 12-3 (c/n 14A-1273), die in september 1956 naar Ypenburg werd overgevlogen om voorzien te worden van een sleephaak. Op 15 oktober 1956 werd deze kist ingeschreven als PH-NGR op naam van Schreiner & Co., Den Haag onder vermelding dat de Harvard eigendom bleef van de Koninklijke Luchtmacht. Tezamen met de Spitfires gebruikte Schreiner deze Harvard vanaf oktober 1956 tot en met juli 1957.

Zomer 1957 werden de Spitfires en de MLD Harvard vervangen door een viertal Klu Harvards. Deze werden ingeschreven als PH-NIA t/m PH-NID. Deze Harvards werden bij Aero Ypenburg voor hun sleepwerk geschikt gemaakt. Van maandag tot en met vrijdag waren ze beschikbaar op Texel en in de weekends werden ze voor onderhoud naar Ypenburg overgevlogen. Was geen onderhoud nodig dan bleven ze op Texel.

De Harvards voldeden uitstekend en kenden in tegenstelling met de Spitfires weinig technische gebreken. Echter, op 17 augustus 1959, ging het met de PH-NIB mis boven de range. Plotse-ling begon de motor hevig te trillen, wat wees op onbalans in de propeller. Piloot Ben de Geus kon niets anders dan de sleep loskoppelen en het gas dicht trekken. Daar dit de vibratie niet deed stoppen besloot hij een noodland-ing te maken. Het mooiste zou zijn op het strand te



De Harvard PH-NIB op het strand
[Collectie/Archief: Anefo - Fotograaf: Harry Pot]

landen, doch het was die dag mooi weer en het strand zat vol "badgasten". Er zat niets anders op dan de machine dicht bij het strand in het water te zetten. De Geus kwam er zonder verwondingen vanaf, doch de Harvard was een "total loss". Uit onderzoek bleek dat van één propellerblad ongeveer 30 cm ontbrak. De oorzaak van het afbreken van dit blad is niet achterhaald.

Door het weigeren van de remmen reed Jos de Vries op 25 november 1957 met de PH-NIC de sloot in. Daar het linker wiel als eerste van het talud afreed, zwiepte de rechter vleugel net over de Landrover, waarvan de bestuurder zich in veiligheid had kunnen brengen.





De Harvard botste nog wel met het rechter stabilo tegen de auto aan.



De onfortuinlijke Harvard PH-NIC in de sloot.
[Collectie/archief: Herman Dekker].

Een ander incident betrof een aanrijding van één der Harvards met de Jeep van Schreiner (zie foto hieronder). Tijdens het taxiën is het zicht naar voren heel slecht zodat de Jeep niet werd gezien. Deze kon zich blijkbaar niet snel genoeg uit de voeten maken, zodat de Harvard met zijn propeller in aanraking kwam met het frame van het dak van de Landrover. Gelukkig raakte niemand gewond.



Op de motorkap zit Jos de Vries, in het midden staat Ben de Geus en rechts Jaap van Lenten.

De eerste Harvard die na zijn civiele dienst weer terugkeerde naar de Klu was de PH-NID in januari 1960, in augustus van datzelfde jaar gevolgd door de PH-NIA. Deze beide Harvards zouden

groot onderhoud moeten hebben, maar het was goedkoper ze te slopen en Schreiner twee andere machines te laten gebruiken. Dit werden PH-NIE en de PH-NIF welke beiden op 25 januari 1960 werden ingeschreven en in gebruik genomen. Ze werden in augustus van dat jaar gevolgd door de PH-NIZ. De Harvards waren tot eind 1964 nog op Texel actief. Dat jaar werden er al twee uit de sterkte afgevoerd, wat mogelijk was, daar het sleepwerk al gedeeltelijk werd overgenomen door onbemande radiografisch bestuurd vliegtuigjes. Uiteindelijk gingen ook deze laatste vier Harvards weer terug naar de KLu waar ze werden gesloopt.

Bronnen: Luchtvaartarchief Herman Dekker, LOMT

Kan een kraai vliegen?

Henk van Rooyen f.l.a.p.

We schrijven ergens in de jaren '90 van de vorige eeuw. Regelmatig strijkt, een uurtje voordat we gaan sluiten, de PH-TOC of de PH-TOL neer op het Texelse biljartlaken. Het is Durk Venema, die de rondvluchten op Ameland verzorgt. Na een drukke vliegday op Ameland als toetje een Waddenvluchtje naar "het Gouden Boltje", zoals de Texelaars hun eiland liefkozend noemen, soms mét en soms zonder passagiers. Een uitsmijtertje in het restaurant en dan weer terug naar dat andere Waddeneiland. Heel vaak is er ook een heel bijzondere passagier mee: Sietze. Je zult het niet geloven, maar Sietze is een kraai, die op zijn schouder zit als Durk richting de toren loopt, dan wegladdert en een plaatsje zoekt op onze hangar. Wanneer Durk afgerekend heeft en net voor achten weer richting de kist loopt, fluit hij even en nestelt Sietze zich weer op zijn schouder. Een heel aparte gewaarwording.

Na ruim 20 jaar ben ik de ins and outs van het beestje vergeten en probeer ik contact met Durk

Registratie	Type	C/n	Verkregen van	Datum	Vertrokken naar	Datum
PH-NIA	N.A. AT-16ND Harvard	14-255	Klu ex B-151	19/08/1957	Klu B-151	30/08/1960
PH-NIB	N.A. AT-16ND Harvard	14-724	Klu ex B-187	24/07/1957	Afgeschreven bij ongeval Den Helder	17/08/1959
PH-NIC	N.A. AT-16ND Harvard	14-730	Klu ex B-186	02/08/1957	Klu	02/03/1964
PH-NID	N.A. AT-16ND Harvard	14A-807	Klu ex B-179	30/07/1957	Klu B-179	22/01/1960
PH-NIE	N.A. AT-16ND Harvard	14A-1273	Klu ex B-61	25/01/1960	Klu B-61	27/01/1965
PH-NIF	N.A. AT-16ND Harvard	14A-1365	Klu ex B-15	25/01/1960	Klu	02/04/1964
PH-NIZ	N.A. AT-16ND Harvard	14A-1368	Klu ex B-16	11/08/1960	Klu	23/12/1964



te zoeken. Totaal geen probleem, hij doet nog steeds de rondvluchten op Ameland! En hij mailt mij de volgende informatie: "Ik vond zelfs nog een fotootje van Sietze op Texel. Sietze was de naam die havenmeester Martin Meinders hem had gegeven. Ik had hem zelf uit het nest gehaald en opgevoed.



Wij waren onafscheidelijk en Sietze ging vrijwillig met elke rondvlucht mee en soms ook mee naar andere vliegvelden. Toen hij wat ouder werd haalde hij soms wel wat vervelende streken uit, zoals op het terras wijnglazen omgooien of in een bord patat landen.

Ook pikte hij mensen in de enkels of schoenen waardoor hij niet bij iedereen populair was. Toen ik een keer terugkwam van een dag Schiphol was Sietze er niet meer. Ik had het vermoeden dat de toenmalige vrijwillige assistent havenmeester hem had 'vermoord', omdat zijn vrouw erg bang voor Sietze was. Vandaar dat ik daarna ook niet meer een andere Sietze heb gehad."

'De staart van El Lobo'

Bram van Dijk

Op 20 december 1943 vertrokken er van diverse bases in Engeland 546 Amerikaanse bommenwerpers, met als doel het bombarderen van de haveninstallaties van Bremen. Vanaf de basis Wembling in Norfolk nam de 392 Bomb Group deel aan de operatie met 22 bommenwerpers van het type Consolidated B-24 'Liberator'. Eén van de toestellen was de B-24 42-7510 met de naam 'El Lobo' (392BG/579BS) welke werd gevlogen door 1st Lieutenant John Peyton.



Ongeveer 45 minuten voordat het doel bereikt zou worden vloog de bommenwerperformatie over de Waddeneilanden. Het was bewolkt weer en het was eigenlijk de bedoeling geweest om ten noorden van de eilanden te blijven.

Boven Texel sloeg voor de bemanning van de 'El Lobo' het noodlot toe. Terwijl het toestel door een wolkenband vloog werd plotseling een stuk van de staart en de koepel van de staartschutter weggeslagen. Tot ontzetting van de twee boordschutters die zich achter in de romp bevonden was de staartkoepel geheel verdwenen, inclusief de onfortuinlijke staartschutter Donald D. Pippitt. Wat was er precies gebeurd?

In een artikel, geschreven door Hans Nauta in SGLO-Bulletin nr. 283 van januari 2007, staat een uitgebreid artikel over het voorval. Hier volgt een korte samenvatting...

Om 11.33 vloog de formatie op 24.000 voet boven Texel en werd de B24 42-7494 'Bumbs Away' die 1000 voet hoger vloog dan de 'El Lobo' getroffen door een flakgranaat in motor nr 4, die vervolgens van de vleugel losscheurde. Het vliegtuig was niet meer onder controle te houden, dook naar beneden en een botsing met de lager vliegende toestellen was niet meer te vermijden. Eén van de motoren slaat in het kielvlak van de andere B24 wat de 'El Lobo' moet zijn geweest. De B24 'Bumbs Away' wordt nog gezien ten oosten van Texel op 5000 meter maar er wordt van het toestel en de bemanning verder niets meer vernomen en het toestel wordt nog altijd vermist.



Nu circuleren er al geruime tijd 'geruchten' op Texel rond over een losse mitrailleurkoepel die zou zijn gevonden op het eiland in de oorlog; Dit verhaal maakt iets meer duidelijk waar dit vandaan komt.

De staartschutter van het toestel, S/Sgt Donald D. Pippitt (service no. 20724992) uit Kansas, USA, overleefde de val in de staartkoepel niet... Zijn lichaam werd gevonden in een duinvallei genaamd 'Moesvlakje' ter hoogte van paal 14 in de duinen bij Westerslag. Door zijn identificatieplaatje kon hij worden geïdentificeerd en werd hij de volgende dag begraven in Den Burg. In het grafregister van de gemeente (in bezit van de auteur) staat overigens dat het lijk van Donald D. Pippitt was aangespoeld bij Westerslag (dus niet in de duinen) en geborgen is door de Duitse Wehrmacht, en begraven in Den Burg op Rij 6, Graf 140. Op 7 december 1945 is het stoffelijke overschot van Pippitt overgebracht naar Margraten waar hij ligt begraven in Vak H, Rij 4, Graf 3.

Bronnen: Archief auteur, Hans Nauta, Blad *Mergraote*

In de krant: De Mok anno 1925

Jan Nieuwenhuis

Een kort overzicht van enkele krantenberichten uit 1925 met betrekking tot het marinevliegkamp De Mok. De artikelen zijn integraal overgenomen uit de genoemde kranten zonder correctie op de Nederlandse taal.

De vermiste Italiaansche vliegboot terecht

Wij vernemen, dat de onlangs vermiste Italiaansche vliegboot hedenmorgen tegen half negen op de reede van Texel voor het vlieggkamp De Mok is aangekomen. Het vliegtuig had gistermiddag omstreeks half vier nabij Ameland wegens een motordefect een noodlanding moeten maken. Het was daarop door de sleepboot „Waddenzee" van het eiland Ameland in den loop Van den avond naar het eiland gesleept, waar het tegen half elf aankwam. Daar werd de vliegboot gerepareerd en hedenmorgen te kwart voor acht werd de tocht voortgezet. Omstreeks dienzelfden tijd waren van het vlieggkamp De Mok drie Nederlandsche watervliegtuigen vertrokken om de vermiste vliegboot op te sporen. Zij kwamen haar spoedig tegen en keerden met haar naar de Mok terug. Het schijnt dat de Italiaansche vliegboot even Voor het bereiken van De Mok opnieuw een defect aan den motor heeft gekregen. De vliegboot kon het vlieggkamp niet bereiken en maakte op de reede van Texel een noodlanding. Een motorboot van De Mok is onmiddellijk met technisch personeel naar liet gedaalde vliegtuig vertrokken en zal de vliegboot ter reparatie naar het vlieggkamp De Mok sleepen. Na reparatie zullen de beide Italiaansche vliegbooten in den loop van den dag naar het vlieggkamp Schellingwoude te Amsterdam vertrekken.

Bron: Provinciale Noordbrabantsche en 's Hertogenbossche courant (30 oktober 1925)



Opm. Het is niet duidelijk om wat voor type vliegboot het hier gaat maar zo'n 6 jaar eerder, in 1919, zijn er al eens eerder Italiaanse vliegboten op De Mok geweest zoals op bovenstaande foto is te zien. Het gaat hier om twee Italiaanse Società Anonima Nieuport-Macchi's M.7, die ter gelegenheid van de **ELTA (Eerste Luchtverkeer Tentoonstelling Amsterdam)** naar Nederland waren overgevlogen.



Noodlanding in de Zuiderzee

Gisterenmorgen 9.45 uur zijn van de Mok op Texel vertrokken, voor een rondreis boven de Zuiderzee, twee watervliegtuigen De "W 60", bemand met de luitenants Adriense en Gestel, en de "W 56" met den luitenant ter zee Van Lier en sergeant Maj. Laatstgenoemd vliegtuig moest bij Lemmer in zee een noodlanding doen, wegens defect aan het olie-reservoir. Omstreeks 11 uur zeilden beide vliegtuigen behouden de Lemster haven binnen. Men zou trachten de "W 56" daar te herstellen.

Bron: De Tijd - Godsdienstig-staatkundig dagblad (16 september 1925)



Van Berkel WA "W 56" op helling van De Mok

Uit nood onderbroken reis

Gisternamiddag daalde bij den Pollendam voor de Harlinger haven een watervliegtuig van bijzonderen bouw. Het bleek, dat de daling uit nood geschiedde. Men had gebrek aan benzine. Het vliegtuig kwam van Kopenhagen en moest naar het vliegerrein De Mok op Texel, vanwaar het morgen zal vliegen naar Engeland, het land zijner bestemming. Het moet door de Engelsche regeering aangekocht zijn.

Na gevraagde hulp daalden spoedig vier machines uit De Mok, die elk een deel van hun benzinevoorraad afstonden, waarna allen vertrokken. Bij een kalme zee en heerlijken zonschijn werd het schouwspel op de pieren een aan de kust door duizenden gadeslagen.

Bron: Leeuwarder courant (18 september 1925)

Opm. Het is onbekend wat voor type vliegtuig dit is geweest, dus mocht iemand een idee hebben, mail de redactie dan even.

Ontvangen spullen

Juli:

- M.H van Boven, Dordrecht - Verrekijker
- Jack Betsema, Oudeschild - Seinpistool
- G.Bieleman, Waarder - KLM spelletjes

Augustus:

- Ria Teeuw-Luitjes, Woudrichem - Enkele foto's vliegveld 1937
- Theo Witte, Oosterend - Diverse boeken; Fokker overall
- Jan-Tinus Vlaming, Oosterend - Diverse luchtvaartboeken
- Gelein Jansen, Den Burg - Boekje '50 jaar Luchtmacht'
- J. Lute, Alkmaar - 4 Kalenders van Fokker
- Gerard Roeper, De Cocksdorp - Driftmeter en radio ontvanger/zender.

September:

- C.G. de Vries, Velsen - 3 klokjes, bougievliegtuigjes, boeken, foto's en spullen KLM
- S. Dros, Den Burg - Kranten 1945 etc. van mevr. Schellinger-Zegel.
- H.C Prins, Den Burg - Beschilderde granaat huls.

Oktober:

- Mevr Mulder, Schagen - Stamkaart & Bonnen en 4 boekjes.
- C.P. Koopman, Den Helder - Bij De Koog gevonden etensblik van een Georgier.

November:

- Erven Eef Breen - Oorlogsboeken
- Ben Gieze, Den Burg - Envelop 1e K.L.M. Super Constellation Vlucht 1954
- Fam Meijer, Amstelveen- Spolerecorder 1955, scheerapparaat en Microfoon.

Opm. Mochten we iemand onbedoeld zijn vergeten, geef dit dan even door aan de redactie zodat we er melding van kunnen maken in de nieuwsbrief van juli 2017.





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)

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, te archiveren en te verbeteren.
- Heeft doorlopend gratis toegang tot het museum
- Ontvangt twee keer per jaar, in de maanden juni en december, de museum nieuwsbrief
- Wordt tweemaandelijks (januari, maart, mei, juli, september, november) middels e-mail op de hoogte gehouden van activiteiten en nieuwe aanwinsten in het museum

Formulier opsturen naar:

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