



LOMT

Jaargang 16 - Nr. 1
Juli 2018



Nieuwsbrief

Trinkwasser

Zweefvlieghistorie

Willem Nicolaas Kelder

Axel

P-51D Mustang 44-13814

Luchtvaart- en Oorlogsmuseum Texel

UIT HET ARCHIEF

van H. I.

Oorlogsherinneringen in de Cocksdorp en naaste omgeving van 6 April tot 5 Mei 1945.
door L. van Hoorn, opzichter van den polder Eljerland, te de Cocksdorp.

In den nacht van 5 op 6 April, omstreeks 1 uur, werden wij, mijnvrouw en ik, uit onze slaap opgeschrikt door schieten, dat uit de richting van de vuurtoren bleek te komen. Wij stelden ons toen gerust met te denken, dat het wel een oefening zou zijn. Het aanhoudende schieten, dat in felheid nog toenam, deed ons toch vermoeden dat er iets bijzonders aan de hand moest zijn. Toen het 6 uur was, waren de meesten buiten om eens hoogte en breedte te nemen, doch het ware kon men niet aan de weet komen. Omstreeks 7 uur, in den morgen van 6 April, brak er een zware brand uit, dat bleek de grote barak te zijn, achter de woning van T. Buis Pz.

De bewoners van Cocksdorp schoolden in groepen bij elkaar en uit de gevoerde gesprekken kon men opmaken, wetend uit de Engelse berichten, dat het er voor de Duitsers critiek voorstond en dat het einde elken dag kon worden verwacht, dat men algemeen van oordeel was, dat de Duitsers aan het vernielen waren van datgene, dat voor de tegenpartij tot voordeel zou kunnen strekken.

In den loop van den morgen kwam er echter van bewoners uit de Witte Hoek bericht door, dat de Russen, lees Georgiërs, in opstand waren gekomen tegen de Duitsers en dat de stellingen in de duinen om en bij de vuurtoren in handen waren van de Russen.

Deze Russen met meerderen, waren aan het Oostfront krijgsgevang gemaakt en waren tegen den zin van velen hunner ingelijfd gersakt bij het Duitse leger.

Omstreeks 8 uur ging de woning van T. Buis Pz. in vlammen op. In deze woning had een Duitse officier, de commandant zijn verblijf, toen hij het wegens het vuur niet meer in de woning kon uithouden, werd hij bij het naar buiten komen door de Russen neergeschoten.

Ondertussen was het schieten aan de vuurtoren niet meer zoo hevig en het bleef in en bij Cocksdorp nog vrij rustig. Niemand had echter lust om te gaan werken. In spanning wachtte men den strijd af, die zooals de meesten dachten, de Cocksdorp niet gespaard zou blijven, omdat er een Duitse bezetting was van grenspolitie, die hun verblijf hadden in de woning en het winkelpand van de Wed. G. van der Kooi en in de woning van N. van Egmond Jr.

De oorlogsherinneringen in De Cocksdorp en naaste omgeving van 6 april tot 5 mei 1945 van L. van Hoorn. Het originele document van 28 pagina's is in het bezit van het museum.



INHOUDSOPGAVE

Zweefvlieghistorie	5
Willem Nicolaas Kelder	7
Axel	8
P-51D Mustang 44-13814	9

Voorpagina:

1940 / 1941: Een militair van de Duitse bezetingsmacht op Texel tapt water met behulp van een handpomp. [Bron: Archief LOMT uit de nalatenschap van Hans Ernst, inselcommandant Texel, via P.A. Hogendoorn, Vlissingen].

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
- Jan 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

Op 9 mei van dit jaar was het zover, na maanden van hard werken kon het vernieuwde museum worden geopend.

Het werd een mooie dag, met grote belangstelling van vrijwilligers en genodigden. Burgemeester Michiel Uitdehaag verrichtte de openingshandeling, waarna de gasten het resultaat konden bekijken.

Het was hartverwarmend om te ervaren dat veel mensen zeer enthousiast waren en aangenaam verrast reageerden op wat zij zagen. Het 'oorlogsdeel' van het museum heeft een totale metamorfose ondergaan en oogt nu zeer professioneel met een fraaie nieuwe inrichting. Een grote groep vrijwilligers heeft zich daarbij van hun beste kant laten zien. Er is keihard gewerkt met een heel mooi eindresultaat!

Zelfs als één van de vrijwilligers van de steiger valt en iets breekt, is hij enkele dagen daarna, weliswaar in een rolstoel, al weer present; Van inzet gesproken... Geweldig en indrukwekkend wat je in samenwerking en kameraadschap voor elkaar krijgt.

De toepassing van moderne technieken zoals touchscreens is verder een mooie aanwinst en geeft de mogelijkheid om veel meer materiaal over een bepaald onderwerp te laten zien. Hierbij is de inbreng van ICT duidelijk merkbaar en is het museum voorbereid op de toekomst.

Wij zijn nu iets meer dan twee maanden open en de belangstelling is goed; We scoren ongeveer 1/3 meer bezoekers dan vorig jaar in dezelfde periode.

De reactie's aan de balie zijn ronduit positief... de bezoekers melden dit mondeling of schrijven hun reactie op in het gastenboek.

Alle op- en aanmerkingen worden door de baliemedewerkers genoteerd en deze zullen zorgvuldig worden geëvalueerd aan het eind van het seizoen. Ongetwijfeld zullen er dan nog zaken worden gewijzigd en/of aangepast, wat eigenlijk een continue proces is en ook al deels tijdens het huidige seizoen gebeurt.

Al met al kunnen we trots wij zijn op deze vernieuwing en aanpassing. Het is, vooral voor een museum, van belang dat er op tijd veranderingen plaatsvinden. Zo blijf je bij de tijd en de bezoekers weten dit te waarderen. Wij hopen dan ook op een mooi seizoen, en als ik mij niet vergis, staat niets een goed resultaat ons in de weg.

Ben Daalder (voorzitter LOMT)



Op de dag van de officiële opening van het 'vernieuwde' museum (Foto: Evalien Weterings, NHD)



Zweefvlieghistorie

Ben Gieze

Begin zestiger jaren organiseerde de AKU-zweefvliegclub (Algemene Kunstzijde Unie) in de zomer enkele malen een vliegekamp op Texel. Deze club vloog normaal vanaf vliegbasis Deelen bij Arnhem, doch daar kon toen alleen in de weekends gevlogen worden. Zo'n kamp op Texel bood de deelnemers gelegenheid de gehele week te vliegen en een echt vakantiegevoel te ervaren.

De zojuist aangestelde havenmeester Joop de Bruijn maakte in de zomer van 1964 kennis met de AKU-zweefvliegclub. Uit deze contacten werd het idee (van De Bruijn) geboren het volgende jaar een zweefvliegkursus aan te bieden aan een groep Texelaars. Zo kon het gebeuren dat in de derde week van augustus 1965 een groep van twintig Texelaars, waaronder ondergetekende, een week lang zweefvliegles kreeg. De AKU zorgde die week voor twee zweefvlieg instructeurs, twee tweezits zweefvliegtuigen, een lier, een jeep en enkele deskundige personen om een en ander te bedienen.

De twee zweefvliegtuigen waren een Gö-4, met de zitplaatsen naast elkaar en een Schleicher Ka-7, waar de instructeur achter de leerling zit. Daar er toen op het vliegveld geen hangar was, werd de Ka-7 elke avond uit elkaar gehaald en onder een zeil op de ophaalwagen gezet. Elke morgen moest hij dus weer in elkaar gezet worden (zie foto). De oudere Gö-4 was aanzienlijk moeilijker te demonteren en bleef dan ook s'nachts onder een zeil buiten staan.

Mede dankzij het mooie weer kon er volop gevlogen worden, zodat aan het einde van de week iedereen ongeveer 20 lierstarts had gemaakt. In mijn "Logboek Zweefvliegen" uit die tijd staan 22 lierstarts met een totale vluchtduur van 2 uur en 4 minuten!

Nadat de AKU weer was vertrokken, was het voor de meeste deelnemers duidelijk; zelf een club opstarten! Zo werd op 17 september 1965 de "Zweefvliegclub Texel" opgericht met als voorzitter dokter Barnard, secretaris Hans Kievits en als penningmeester zuster Rietveld, wijkverpleegster in de Cocksdorp. Deze laatste functie werd echter al spoedig overgenomen door Jaap Drijver. Om zo snel mogelijk een kader met wat meer ervaring op te bouwen werd aan de club van Den Helder gevraagd of een aantal Texelaars daar tijdelijk lid kon worden. Hoewel ze een wachtlijst hadden, waren ze bereid vijf leerlingen op te nemen. Er werd op onze club geloot wie er bij Den Helder lid mocht worden en ondergetekende was één van de gelukkigen! Al op 3 oktober 1965 maakte ik mijn eerste lierstart op "De Kooy".

In 1966 werd er aldus door een aantal leden vliegervaring en lierervaring opgedaan op "De Kooi". De Helderse club had ook de beschikking over een sleepvliegtuig en enkele keren op mooie zomeravonden kwamen ze dan met twee tweezitters naar Texel om hier les te geven (beide vliegvelden waren toen tot zonsondergang open!). Vooral de Helderse instructeur Jan van Os was daar meestal bij en ook de volgende jaren, toen de club zelf vliegtuigen had, kwam Jan vaak op Texel instructie geven.



Augustus 1965: Montage van de Ka-7 PH-272 voor de witte bunker die toen (nog) op het vliegveld stond.



ZWEVEN IS GOEDKOPER (EN VEILIGER) DAN MEN DENKT

Texelse zweefvliegers willen hun gelederen graag uitbreiden

[Texelse Courant, 8 augustus 1967]

Wat het materiaal betreft: Er werd een lier van de Helderse club overgenomen en er kwam een oude jeep om de kabels uit te rijden. En tenslotte kwamen er in het voorjaar van 1967 twee zweefvliegtuigen naar Texel, een Rhönlerche tweezitter (PH-248) en een Grunau Baby (PH-215). Deze werden gehuurd van de KNVvL ("Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart". Met veel hulp van bouwbedrijf Drijver werd een tijdelijke hangar gebouwd om die "vloot" in onder te brengen.



Ik maakte mijn eerste lierstart met de PH-248 op 13 mei 1967 en ik denk dat het één van de eerste dagen was dat de "Zweefvliegclub Texel" operationeel was. Al op 25 september 1966 vloog ik voor de eerste keer solo op "De Kooy" en toen de PH-215 in juli '67 naar Texel kwam, mocht ik daar dan ook meteen op vliegen.

Zoals uit het voorgaande blijkt had de club in de beginjaren veel steun van de Helderse zweefvliegers. Niet alleen "leenden" we hun instructeurs, maar ook hun technicus (de heer Louw) kwam regelmatig naar Texel om onze kisten te keuren en/of te repareren. In ruil daarvoor werd onze tweezitter wel eens uitgeleend aan Den Helder. Ik weet niet meer precies wanneer, maar het zal 1970/1971 geweest zijn dat onze tweezitter 's morgens opgehaald werd door een Piper om in Den Helder ingezet te worden bij een open dag. Een aantal van onze leden had inmiddels het zweefvliegbewijs gehaald en daar het mooi weer was gingen wij met de Baby vliegen. Het bleek dat het boven heel het eiland thermisch was met een wolkenbasis van 700 m.

Ik weet niet meer hoe de beslissing tot stand is gekomen, maar ik ben op een gegeven moment richting Den Hoorn gevlogen en wist natuurlijk dat er op De Kooy een Piper sleepvliegtuig beschikbaar was om me weer terug te slepen. De wind was noord en vanaf de zuidpunt van Texel kon ik makkelijk "De Kooy" halen.

Daar kwam dus op die open dag ineens een redelijk antiek uitzienend zweefvliegtuigje zomaar uit de lucht vallen. En dat terwijl het boven Den Helder totaal niet thermisch was waardoor de passagievluchtjes allemaal heel kort waren. Begrijpelijk dat niet alle Helderse clubleden dit leuk vonden. Ik had de terugvlucht overlegd met de sleepvlieger voor wat betreft ontkoppelpunt, snelheid etc. doch toen ik al in de PH-215 zat, zag ik een Helderse instructeur nog even overleggen met de sleepvlieger. Ze wilden natuurlijk zo snel mogelijk de sleepkist weer terug hebben. Gevolg was dat ik op een hoogte van 600 meter boven Den Burg het teken kreeg van de Sleepvlieger (rolbeweging) om te ontkoppelen. De wind was echter nog steeds noord en de thermiek was weg! Met de billen bij elkaar richting vliegveld en zowaar zonder één bocht te maken haalde ik precies het veld. De laatste vlucht van de dag eindigt normaal bij de hangar, doch dat haalde ik niet!

Zo is het dus inmiddels 53 jaar geleden allemaal begonnen!



Instructeur C.Blackborn in gesprek met dokter Barnard, met in de achtergrond de PH-248.



Willem Nicolaas Kelder

Jan Nieuwenhuis

Onlangs kreeg het museum uit handen van de dochter en kleindochter van Wim Kelder de Bronzen Leeuw en het Verzetsherdenkingskruis in bruikleen. Wim Kelder was tijdens de Tweede Wereldoorlog de leider van het verzet op Texel.

Willem Nicolaas (Wim) Kelder was de zoon van Klaas en Antje (geb. Molenaar) Kelder en werd geboren op 25 maart 1895 in Andijk. Op 25 april 1920 trouwde hij met de ca. 2 jaar jongere Grietje Slotemaker uit Midwoud en op 31 januari 1922 werden beiden ingeschreven in de gemeente Texel. Zijn vrouw Grietje overleed echter al op jonge leeftijd, op 6 september 1937 in Amsterdam; Hij hertrouwde midden in de oorlog in 1943 met zijn "tweede Grietje", Grietje Kiers (1904-1996).

Kelder was tijdens de Georgische Opstand in de nacht van 5 op 6 april 1945 eerste ambtenaar op de Texelse gemeentesecretarie en commandant op het eiland van de in september 1944 opgerichte Binnenlandse Strijdkrachten (BS). Zijn rol tijdens het begin van de opstand was

echter beperkt, want in de voorfase van de opstand was het tussen hem en de Georgiërs niet tot besprekingen en concrete afspraken gekomen; Hij had zelfs geen rechtstreeks contact met de Georgiërs. Er was wel direct contact tussen de Georgiërs en zijn ondercommandant, de bloembollenteler Jaap Keijzer, die in zijn huis aan het Gerritslanderdijkje de Georgische samenweerders gelegenheid bood tot vergaderen.

Kelder was, net als Keijzer overigens, niet op de hoogte van de opstand. Hij werd echter al op 6 april in de vroege ochtend door twee leden van het verzet, de broers Cor en Huug Snoek, opgehaald van huis en naar de Georgische commandant Sjalva Loladze gebracht. Loladze schetste tijdens een gesprek tussen hen beide een zeer positief beeld van het verloop van de opstand, en stelde een aantal eisen aan Kelder waaronder het recruteren van ca. 200 mannen om deel te gaan nemen aan de gevechten tegen de Duitsers. Loladze maakte duidelijk dat als de eisen niet zouden worden ingewilligd dat hij niet in kon staan voor de gevolgen en dat bijvoorbeeld de Texels NSB'ers volgens Sovjet maatstaven zouden worden berecht, wat een zekere dood zou betekenen... Hierdoor had Kelder eigenlijk geen keus en beloofde hij zoveel mogelijk aan de eisen te voldoen.



14 mei '45: In het midden Wim Kelder op het bordes van het gemeentehuis; Links van hem Jaap Keijzer.



Het aanplakbiljet met daarop het bevel dat de mannen op Texel zich moesten melden op Texla.



Door middel van aanplakbiljetten in Den Burg (zie vorige pagina) werd dan ook de mannelijke bevolking verzocht zich te melden op Texla, waaraan enkele tientallen gehoor gaven. Echter, al om 10.00 in de ochtend werd Texla beschoten door de Marineflakbatterien De Mok en Den Hoorn, en kreeg ondercommandant Keijzer van Loladze te horen dat hij zelf mocht weten wat hij met de Texelaars moest doen die nog op Texla aanwezig waren; Keijzer heeft toen getracht iedereen zo snel mogelijk naar huis te laten gaan.

Kelder was inmiddels al teruggekeerd naar het raadhuis wat fungeerde als hoofdkwartier van het Texelse verzet. Door zijn samenwerking met de Georgiërs had het verzet de zijde van de Georgiërs gekozen, en dat getuigde weliswaar van moed en groot plichtsbefef, maar bracht ook grote risico's met zich mee.

De Duitsers zouden de Texelaars zo maar als potentiële partizanen kunnen beschouwen, met alle gevolgen van dien.

Al met al was het een lastige situatie waarin Kelder, en ook de rest van de Texelse bevolking verkeerde. Tijdens de bloedige strijd die was ontstaan gedurende de maand na het begin van de opstand zijn veel Duitsers, Georgiërs en ook Texelaars om het leven gekomen.

Na 5 mei 1945 ging Kelder optreden als waarnemend burgemeester en droeg hij de leiding van de BS over aan zijn ondercommandant Jaap Keijzer, die tot taak kreeg de Duitsers en Georgiërs uit elkaar te houden totdat de Geallieerden, in

dit geval de Canadezen, zouden verschijnen. Die kwamen uiteindelijk pas op 20 mei, dus ruim 2 weken na de bevrijding op het eiland!

Na de oorlog werd Kelder, die inmiddels het eiland had verlaten, achtereenvolgens burgemeester te Katwoude en Monnickendam.

Op 31 maart 1952 kreeg hij door Prins Bernhard de Bronzen Leeuw (hier links) opgespeld en op 9 september 1983 werd aan hem het Verzetsherdingingskruis toegekend.



Wim Kelder overleed in Groningen op 13 april 1985 op 90-jarige leeftijd!

(Bronnen: Archief LOMT; Regionaal archief Alkmaar; Blom, S., & De Winter, R. (2016). *De Georgische Mouterij op Texel, april-mei 1945*. Franeker, Nederland: Van Wijnen).

Axel

Henk van Rooyen f.l.a.p.

Naast alle leuke en spannende luchtvaartverhalen zijn er natuurlijk ook wat minder leuke te vertellen. Net voor de millenniumwisseling overleed een vriend van ons, die op acht dagen na de leeftijd van slechts 36 jaar bereikte. Geen vliegongeluk of zo, maar de bekende sluipende ziekte waar in zijn geval letterlijk geen kruid tegen gewassen was. Hij was een fervent motorzweefvlieger bij de zweefvliegclub Texel, verrichte hand- en spandiensten bij de haven dienst en tijdens de donkere wintermaanden hanteerden we regelmatig het penseel. We schilderden vooral blote vliegtuigen met olie- verf op linnen.

Omdat Axel 'in zijn eentje' op Texel woonde - zijn familie zat allemaal aan de overkant -, kwam na de crematie zijn urn bij de havendienst te staan. Naast de collectie vliegtuigmodellen op de kast. Dat zat hij trouwens tijdens zijn leven niet vaak: op de kast. Niet lang na deze treurige episode in ons havenmeestersleven streek de "nieuwe" Douglas DC-2 Uiver van Aviodrome neer op het veld met de bekende Jan Cocheret als gezagvoerder. Even wat litertjes avgas bijtanken om daarna nog een demo te geven op de Kooy en dan de (static) show te stelen. Wij hebben toen de crew gevraagd of Axel mee mocht vliegen omdat ie zo graag in de lucht zat. Daar hadden ze totaal geen probleem mee. Tien minuten later zagen we de DC-2 een aanloop nemen op het groenste gras van Nederland met voor in de cockpit: Axel, luchtvaartliefhebber pur sang.

Een paar dagen later hebben we hem per auto en Texels Eigen Stoomboot Onderneming weer naar zijn eiland gebracht.

Luchtvaart - Themapark

Aviodrome

Lelystad Airport



P-51D Mustang 44-13814*Jan Nieuwenhuis*

Tussen de vele, vaak onbekende en verweerde, indentificatieplaatjes in de vitrines van de 'recovery hoek' in het museum, ligt ook een plaatje met een leesbaar en 'bekend' nummer...

Het gaat om het nummer 44-13814, wat de registratie is van een P-51D-5-NA 'Mustang' van de 364 Fighter Group / 385 Fighter Squadron. Het plaatje is jaren geleden opgevist uit de Noordzee, maar helaas is niet bekend waar het precies vandaan is gekomen. Wat er echter met het vliegtuig is gebeurd is wel grotendeels te achterhalen.



Volgens het MACR 13965 (Missing Air Crew Report) was de P-51D '5E-V' op 2 april 1945 even na drie uur in de middag opgestegen vanaf het vliegveld Honington in het Engelse graafschap Suffolk, voor het escorteren van bommenwerpers op weg naar Denemarken. Nadat het toestel de Engelse kust had verlaten, kreeg het echter al na een kwartier problemen met de koeling van de motor. De piloot, 2e Luitenant Edward M. Hassell, besloot om terug te keren en meldde al na 1 minuut dat hij zonder koelvloeistof zat en dat hij waarschijnlijk uit het toestel moest springen. Nadien werd niets meer van hem vernomen...

Omdat de positie van het toestel door de Engelse Air/Sea Rescue was gelokaliseerd op zo'n 40 mijl ten noordoosten van Great Yarmouth, werd al snel actie ondernomen om de piloot op te sporen. Een Catalina, een Walrus en twee P-47 Thunderbolts namen deel aan de zoekactie en vonden op de veronderstelde crash locatie een olievlek. Aangenomen werd dat dit van het toestel was, maar ondanks een uitgebreide zoektocht tot in de vroege ochtend van 4 april werd er verder niets gevonden. Het vliegtuig en ook

de piloot waren spoorloos. Luitenant Hassell staat dan ook tot op de dag van vandaag nog steeds te boek als MIA (Missing In Action)!

De P-51D waar Hassell mee vloog had de bijnaam "Fancy Frances" en was op 3 oktober 1944 al eens betrokken geweest bij een ongeluk tijdens de landing op het vliegveld Honington. Hoewel het toestel daarbij flink beschadigd raakte, had dit echter geen fatale gevolgen en de P-51 werd weer hersteld. De piloot was toen overigens niet de vermiste vlieger, maar Jack O. Eubanks.

Het is niet precies bekend hoe oud Edward Hassell was toen hij vermist raakte, maar volgens verschillende genealogische archieven werd hij geboren in 1924 in Washington DC (USA) en moet hij dus 20 of 21

jaar oud zijn geweest. Verder is bekend dat hij uit Cuyahoga County in de staat Ohio (USA) kwam en getrouwd was met Doris Mary [Geb. Lantz] Hassell; Zij werd geboren in 1924 en overleed al op relatief jonge leeftijd, in 1974.

Edward nam dienst op 2 februari 1943 in de stad Cleveland in Ohio.

Zijn naam wordt vermeld op een herdenkingssteen voor de 364 Fighter Group in Pooler, Chatham County in de staat Georgia (USA), en op de 'Tablets of the Missing' op de Cambridge American Cemetery in Cambridge, Engeland.

Hij is postuum onderscheiden met de Air Medal en de Purple Heart.

Alle gegevens van de crash van de hier beschreven P-51D 44-13814 zijn uitgebreid (inclusief Google Maps) opgenomen in de Internet database "[World War II Allied Aircraft Crashes in The Netherlands and North Sea](#)".

Momenteel (d.d. 25 juli 2018) zijn daar de gedetailleerde gegevens van **1443** vliegtuig crashes, **6766** bemanningsleden en **703** begraafplaatsen in terug te vinden.



4 AUGUSTUS 2018

TEXEL AIRPORT | POSTWEG 120 DE COCKSDORP - TEXEL



**EXTRA BUSVERVOER
BOOT - VLEGVELD
MET TEXELTOURS
RETOUR €6,-**

LEASEWEB TEXEL AIRSHOW

**STATIC SHOW
10.00 uur**

**AIRSHOW
12.30 uur**



**ENTREE €15,-
KINDEREN TOT 12 JAAR €7,-
TRIBUNE €45,-**

KOOP UW TICKET ONLINE MET KORTING: WWW.LEASEWEBTEXELAIRSHOW.NL

